

# EL TERCER HOGAR

*Cuerpos, movilidad e imaginarios urbanos en la periferia de la Zona Metropolitana del Valles de México.*



*Jesús Espasandín López*

*Dirección: Dra. Montserrat Cañedo. UNED.*

*Trabajo de Fin de Master en Investigación Antropológica  
y sus Aplicaciones .*

*Septiembre de 2019.*

*Dto. de Antropología Social y Cultural.*

*Facultad de Filosofía*

# INDICE

Agradecimientos.....	2
1- <i>Hasta donde le salen pelos al mundo</i> . Del proceso de construcción del objeto de estudio, motivaciones y otros demonios.....	4
2- “Algo que declarar”. Diálogos bibliográficos. Esbozo teórico-metodológico y de estado de la cuestión.....	10
2.1 – La influencia de la metáfora del tránsito.....	11
2.2- Fragmentación y segregación urbana en el análisis social. Apoyaturas para esta investigación.....	13
2.3- Ciudad, movilidad y subversiones.....	14
2.4- Intento de aproximación cronotópica. Otros filtros analíticos y particularidades metodológicos de la etnografía realizada.....	16
2.5- Estudios previos.....	19
2.6- Los experimentos con gaseosa, por favor. El proyecto híbrido entre antropología y performance.....	20
3- Etnografía sobre ruedas y en suelo firme.....	22
3.1- Cuerpos vulnerables en movimiento.....	23
a) <i>Ya nos agarraron de sus puerquitos</i> . Movilidad y violencia.....	23
b) Género.....	35
c) “No es país para viejos”. Senectud, enfermedad y diversidad funcional en la movilidad.....	39
d) Esqueles de cristal. Vulnerabilidad de los choferes.....	41
3.2- <i>Hasta rebasa lo real ¿Eh?</i> Caleidoscopio de insólitos.....	43
3.3- <i>Una dormidota rica</i> . Tiempo, afectividad y relaciones sociales.....	53
3.5- Constelaciones de ingenios y exilios. Sabiduría, adaptación y dique seco.....	54
4- El debate de los coyotes. Movilidad, interpretación e identidades urbanas.....	66
4.1- Corazones de barro. Apego e identidad local de los colonos en las ciudades autoconstruidas.....	77
4.2- Últimos aullidos. Ejes de diferencia en las jóvenes generaciones.....	87
5- Conclusiones.....	93
Bibliografía.....	97

## AGRADECIMIENTOS:

Este trabajo es el resultado de la unión del esfuerzo y de la colaboración de muchas personas. Sin ellas, simple y llanamente, no habría sido posible siquiera concebirlo.

Guadalupe Mora Reyna ha participado en todas las fases del mismo, desde la construcción del objeto y el proceso etnográfico hasta las discusiones sobre el análisis de los datos. Una parte muy importante de su ser habita en estas páginas. A ella va dedicado.

A mi directora, Montserrat Cañedo, tengo que agradecerle que apostase por él desde un inicio y que me haya brindado un entorno de libertad y apoyo para su realización. Sus críticas y comentarios, mesurados y a la vez pertinentes, han abierto siempre nuevas dimensiones interpretativas y me han permitido relacionarlo con campos teóricos que desconocía y que creo que han contribuido enormemente a su mejora y enriquecimiento.

A la familia Mora-Reyna no sólo les debo el haberme acogido durante tanto tiempo, sino haberme tratado como uno más, mejor que a uno más. El tiempo con ellos ha sido sencillamente memorable. Debo agradecerles a los que han pasado por estas páginas: A Don José, genio y figura hasta la sepultura, a Nela, Doña Concha y Yoalitzli, que han hecho nunca quiera marcharme de allí. Y a las que todavía no: Doña Ana María, Leonor, Chavela y Jacoba, que han hecho igualmente feliz mi estancia allí.

A Gabriel Yopez, Director del Departamento de Artes Vivas del Museo del Chopo de la UNAM, que apoyó este proyecto a través de la residencia de Travesías Periféricas, que ha sido utilizada como laboratorio de experimentación etnográfica de la que he podido extraer materiales fundamentales para este trabajo.

A mis compañeros y compañeras del colectivo La Otra Orilla: Nora Castrejón y Edgar Hernández, de quienes he aprendido mucho durante todo este proceso. A todos los participantes, en general, del proyecto Travesías Periféricas: Tilemmy Santiago, Verónica, Dayra Fyah, Érika Alcántar, Rubén Ortiz, Sofía (vigilante de seguridad del Museo del Chopo), Karen, y todos/as los y las que no caben aquí.

A la fotógrafa Sonia Madrigal, por su plática, su trayectoria como activista local y por la cortesía de haberme permitido utilizar una de sus fotografías de su serie *Tiempos Muertos* para la portada de este trabajo. Es un verdadero honor incluirla.

A las antropólogas Ángela Giglia y Tanisha Silva, que se volcaron con este proyecto desde un inicio y de cuyas enseñanzas han podido desarrollarse mis hipótesis.

A María Barajas, directora del Centro de Información y Documentación de Nezahualcóyotl (CIDNE), a Joel y a su personal administrativo que no ha escatimado tiempo ni recursos para apoyar nuestras investigaciones y por su participación activa en el performance de Travesías Periféricas.

A los pericos, líderes de vendedores de Pantitlán y al gran maestro de boxeo O. que abrieron todas sus intimidades, por la generosidad y la valentía y la transparencia con la que mostraron todo. A “el Pez” de Pantitlán y a los ayudantes de los pericos que participaron en la etnografía y el performance: Luis, Tyson, Alan y el Mara, entre otros.

A todas las señoras de los grupos de salud de Nezahualcóyotl y La Paz, que nos abrieron sus puertas y nos acogieron con los brazos abiertos, nombrarlas a todas requeriría un capítulo entero.

A todos los que colaboraron en general de una forma intensiva con este proyecto: Toztli de Dios, la familia de Alfonso Ontiveros (Chalco), a Pupis y Pina, Juan de Chalco, al chofer Don Gerardo, a Arturo Ortiz, Director de la Casa Regional de Cultura de Nezahualcóyotl, a Mere de CECOS, al colectivo Vivas en la Memoria de Nezahualcoyotl, a Magda y a Borja Bauzá por su cobertura periodística.

Y como no podría ser de otra manera, vaya también un agradecimiento nada protocolario a mi familia y amigos, que me han apoyado en todo momento para llevar a cabo un proyecto que no ha sido fácil.



## **1- Hasta donde le salen pelos al mundo. Del proceso de construcción del objeto de estudio, motivaciones y otros demonios.**

A través de este proyecto he tratado de estudiar qué implica desplazarse en transporte público por las periferias de una de las ciudades más extensas y pobladas del mundo. Qué implica – fundamentalmente – en términos de vivencia y experiencia de la movilidad para un conjunto muy heterogéneo de habitantes que afronta diariamente por las situaciones más variopintas y rocambolescas a ojos de numerosos forasteros no iniciados en este arte. ¿Qué tiene todo ello de especial y por qué he pensado que amerita la realización de este trabajo y tal vez otras investigaciones en el futuro?

Distintas formas de movilidad conforman un “sistema cardiovascular” muy peculiar que bombea cada día a los 34’56 millones de viajeros que entrecruzan la ciudad (Fernández Silva 2018: 6; INEGI 2018a: 1). No son pocos los intelectuales locales que continúan interrogándose con asombro por las implicaciones del gigantismo horizontal de la ciudad. En su último libro, Juan Villoro se pregunta: “¿Cuántos tiempos contiene la Ciudad de México?” Y él mismo esboza un inicio de contestación que – de algún modo – está presente en todo el libro través de los testimonios que recoge: “vivimos en la suma y la intersección de distintos tiempos y lugares, un código tanto físico como memorioso de los destinos cruzados (Villoro 2018: 25-26). Esta aseveración podría predicarse respecto a muchas otras ciudades, pero después de siete meses allí y muchos más de estudio y de reflexión tengo la impresión de que la disparidad de ritmos y tiempos en ella es mucho más acentuada que la del resto de las ciudades que conozco (y no son pocas). Asimismo, el transporte público es uno de esos lugares en los que muchos de esos tiempos y ritmos se intersectan, se ponen en relación de múltiples maneras. Y lo hace – a mi modo de ver – con ciertas particularidades. ¿Cuáles?

Una de ellas es el tiempo. Sus habitantes invierten una media de cuatro horas diarias en sus desplazamientos urbanos (Gándara 2017: 118). Quienes viven en las zonas más alejadas de la periferia ven incluso como ese tiempo se alarga y se dispara entre esa media jornada laboral de cuatro horas y los suplementos que vaya agregando la distancia, los transbordos y el desparpajo de las incidencias. No es infrecuente encontrarse con relatos que hablan de siete horas y yo mismo he llegado a invertir hasta seis en bastantes ocasiones.

Otra de ellas es la fragmentación. La mayor parte de los habitantes de la ciudad reside fuera de las áreas que cuentan con cobertura de los sistemas de transporte público más institucionalizado. Dependen íntegramente de medios que difieren considerablemente respecto a los primeros: *combis* (camionetas), *peseros*<sup>1</sup> (microbuses), *chimecos*<sup>2</sup> y mototaxis, principalmente. La fragmentación de sistemas de transporte funciona a la par con la administrativa. Las líneas del metro (salvo dos estaciones de la línea A y un tramo de la línea B) y de metrobús no cruzan la frontera de la Ciudad de México (en adelante CDMX) para adentrarse en el Estado de México (EDOMEX en lo sucesivo). Tampoco lo suelen hacer las líneas de combi y metrobús (aunque existen más excepciones) ni los taxis que no paguen doble licencia (los que lo hacen suben su tarifa astronómicamente). Podemos decir que las periferias de la gran urbe están dislocadas respecto a la CDMX en la medida en que su conectividad por transporte público está

---

<sup>1</sup> Adoptan ese nombre (también “*peseras*”) porque la tarifa originaria era de un peso.

<sup>2</sup> Autobuses estilo escolar estadounidense que reciben ese nombre porque tenían su cabecera en el municipio de Chimalhuacán (Estado de México). Sólo se conocen así en la zona oriental.

descontinuada a partir de una frontera administrativa que también suele ejercer como límite socioeconómico.

Teniendo en cuenta que la inseguridad se encuentra mucho más presente en las formas de transporte menos institucionalizado, podríamos decir que se “expone el cuerpo” de un modo distinto y durante periodos de tiempo mucho más prolongados. Si, el crecimiento urbano “generó muchos modos de ser chilango y aun periférico” (García Canclini 1998: 25), tenemos la sensación de que la movilidad en la periferia de la ciudad dislocada incide en la diversificación de esos “modos de ser”, convirtiéndose en un factor más de lo que él denomina “desurbanización” o “desespacialización” (García Canclini 1998: 31).

La tercera particularidad sería el elevado nivel de exigencia física para los viajeros. Esto se deriva fundamentalmente del hacinamiento inherente a su masificación y a la falta de ergonomía y accesibilidad.

La cuarta es la disparidad de género, hasta el punto de contar con vagones exclusivos para mujeres en el metro desde sus mismos inicios, lo cual se ha tenido que trasladar ya a los sistemas de Metrobús y Mexibús, que son relativamente nuevos.

Le sigue el alto nivel de exposición de la intimidad tanto de viajeros como de choferes, que unas veces es intencional y en otras ocasiones parece más bien un producto de las circunstancias en que se viaja. Abordaremos esta cuestión con más detenimiento en las conclusiones.

Por último, podríamos hacer mención a la creatividad de las estrategias adaptativas de las que echan mano sus usuarios para trasladarse de forma satisfactoria, así como la estrecha relación entre movilidad e imaginarios urbanos que en ocasiones parece desprenderse del discurso de los distintos actores sociales que han sido abordados en la etnografía.

Huelga decir que la atribución de estas particularidades no obedece más que a las interpretaciones del autor de este trabajo y que distan de ser unánimes en el seno de la sociedad mexicana. Villoro transmite una sensación similar en su literatura cuando escribe en relación a la ciudad: “escribo rodeado de millones de personas que tienen otra opinión del mismo tema. El desconcierto se vive de diversos modos y no admite una versión definitiva” (Villoro 2018: 34).

Las peculiaridades que expongo – por tanto – como punto de partida, están relacionadas con el resultado de un proceso complejo y evolutivo de construcción del objeto de estudio que se ha ido transformando de forma paralela a mis extrañamientos en el campo, al estudio bibliográfico y documental y al desarrollo de las distintas facetas de la etnografía.

Es por ello que me he decantado por intentar plasmar este proceso aquí en lugar de exponerlo de forma esquemática y “terminada” al inicio de este apartado de modo que no se reflejen las variaciones, interacciones y diálogos que han intervenido en su mutación constante hasta su estado actual.

En relación con todo esto, he de advertir que la narrativa recurrirá – en ocasiones – a la inundación de material etnográfico en el que he intentado hacerme presente en los procesos de recogida de datos y de interrelación con los agentes sociales. En la medida en que mis experiencias han precedido a la representación y a la propia construcción teórica del objeto de estudio he querido incluirlas en la escritura para “eviscerar” en la

medida de lo posible el proceso etnográfico. En parte, hemos vivido los tránsitos por la periferia de la ZMVM viendo cómo quedan expuestas las intimidades de los viajeros – las nuestras incluidas – por el efecto de la miríada de factores que moldean la movilidad. La narrativa – con mayor o menor acierto – ha intentado mimetizarse con esa experiencia de exposición de la intimidad en el viaje eviscerándose ella misma también.

*La criatura inestable.*

*El objeto de estudio en perspectiva evolutiva y dialógica.*

Mi primer extrañamiento ante la cuestión de las experiencias de la movilidad y su relación con las adaptaciones creativas e imaginarios urbanos tuvo lugar antes incluso de conocer que estaba admitido en este Máster, cuya noticia me sorprendió en Nezahualcóyotl (oriente del Estado de México), justamente uno de los casi 130 municipios que conforman la gran conurbación que conocemos como Zona Metropolitana del Valle de México (a la que pasaré a referirme como ZMVM). La CDMX (antiguo DF hasta 2016) sólo abarca algo más de un 40% de los habitantes de la megalópolis capitalina. La mancha urbana queda repartida así entre tres estados: la citada CDMX, el EDOMEX e Hidalgo. Actualmente podría debatirse incluso la relación de la ciudad de Puebla y de las localidades principales de Morelos, por la incorporación creciente de flujos de personas que van y vienen desde aquellas poblaciones como parte de los desplazamientos cotidianos, pero eso desbordaría este trabajo.

Los lectores hacen bien en preguntarse qué hacía yo en este municipio, además de saquear el refrigerador de una familia local y poner a prueba su paciencia. Mi visita no tenía – *per se* – intención antropológica alguna, aunque en sus orígenes estuviese conectada con las cuestiones que me acercaron a esta disciplina. Fue una visita relacionada con los afectos y amistades forjadas en el ámbito del activismo madrileño en apoyo a un movimiento indígena de México lo que me condujo hasta allí. Los colectivos en los que desarrollo mi actividad son espacios de confluencia con numerosos activistas mexicanos que residen permanentemente o con carácter itinerante en Madrid en función de sus obligaciones laborales y académicas.

Mis preocupaciones inmediatas en Nezahualcóyotl (o simplemente “Neza”) distaban mucho de las discusiones de alto vuelo teórico de los estudios urbanos en los que me sumergiría meses más tarde a través de dos de las asignaturas del Máster. Tenían una naturaleza bastante más prosaica. Y entre ellas, la “decana” era cómo desplazarme por la ciudad. O por las ciudades. Entre los estados, incluso, con sus leyes penales que cambian de una acera a otra, al igual que los “elementos policíacos” y órganos jurisdiccionales encargados de velar por su cumplimiento.

Venía de una ciudad en la que la televisión local anunciaba – con la humildad que nos caracteriza – un metro que vuela y dotado del don de la ubicuidad. En aquel spot de la Comunidad de Madrid, un padre intenta que su hijo pequeño deje de refunfuñar por el madrugón al que se ha visto sometido, explicándole que en el metro viajaban los encargados de “montar la ciudad”. Luego una voz en off nos recuerda al espectador y al niño que ya se ha olvidado de las legañas y sale exultante de alegría a la calle que: “uno de los mejores metros del mundo pone en marcha cada día la mejor Comunidad del mundo”<sup>3</sup>. Y aterricé en otra donde la publicidad de la oposición panista a la Gobernación del Estado de México utilizaba el terror a los asaltos en la movilidad urbana en su propaganda electoral. En uno de ellos, quien pone la voz del partido es precisamente uno

---

<sup>3</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=c3t9finVFdg>

de los rateros asaltantes de un pesero. Mientras encañona a los pasajeros les culpa de su situación y les recrimina su voto por el PRI, preguntándoles “¿Qué han sacado?” y recordándoles que “Aquí asaltamos parejo... ¿Eh? No importa el partido”<sup>4</sup>. No es el único anuncio televisivo del PAN disponible con una simple prospección de la web que aproveche la violencia en la vialidad para fines electorales. Dos formaciones políticas de parecido sesgo ideológico apelaban a imaginarios muy distintos – tal vez estereotipados – de la movilidad urbana a ambas orillas. Pero el origen del extrañamiento no tuvo nada que ver con la propaganda electoral mexicana, ya que no tuve conocimiento del anuncio de marras hasta bien avanzado el trabajo de campo.

De entrada, los tiempos de tránsito no eran los mismos que los que rigieron mis visitas anteriores como turista convencional. Dos horas – de media – distanciaban a los tamaleros oaxaqueños y ambulantes que se desgañitaban por el trazado reticular de la bulliciosa Neza de la melodía apacible de los organilleros de las plazas frondosas de Coyoacán o Tlalpan en el sur. También había cambiado el tránsito en sí: de la frecuencia con la que paraba cualquier taxi de los enjambres de *vochos* (Volkswagen escarabajo) que en aquel entonces acaparaban la vialidad central a las combis y peseros como única alternativa al alcance de mi bolsillo para desplazarme por las zonas que quedaban más allá del metro. Moverse había pasado de ser una vivencia íntima en un escarabajo mecánico a ser una verdadera “incrustación en la multitud” (Monsivais 2001: 166) que requería echar mano de algún tipo de “humanismo del apretujón” (Monsivais 2001: 111) para comprenderla.

El extrañamiento se produjo, por tanto, al “poner el cuerpo”, al experimentar un tipo de movilidad que transformó mi experiencia previa de la ciudad como turista, con residencia en hoteles de las zonas centrales de Reforma y con una movilidad basada principalmente en taxis y metro décadas atrás. Pasé a ocupar buena parte del tiempo de mis primeros tránsitos por la periferia en hacer inteligible lo que obviamente se escapaba de mi entendimiento. Pronto esta curiosidad pasó de ser “rumiada” a verbalizada y de ahí a convertirse en un tema clásico de conversación con amigos y conocidos, un recurso “rompehielos” incluso, sustitutivo casi de lo que, por estas latitudes, llamaríamos “una conversación de ascensor”. La toma de contacto con las dos asignaturas de antropología urbana que cursé en el Máster: “Cronotopías urbanas” y “Paisajes Culturales” me permitieron asentar mis obsesiones ultramarinas más frescas sobre un diván teórico que abonó la posibilidad de construir un objeto de estudio de una forma más fecunda y desarrollar una modesta etnografía bajo su cobertura.

La nueva experiencia del tiempo y del hacinamiento me producía un cierto desgaste psicofísico que se paliaba con la oferta de todo tipo de bienes y servicios en transportes y paraderos, así como con la contemplación de los espectáculos más peregrinos, ya fueran explícitos o implícitos. La erótica del tránsito convertido en ese “circo mágico y gigantesco, un teatro sin cortina del que todos se van pero al que siempre regresan” que el historiador Serge Gruzinski identificaba con la propia ciudad (Gruzinski 2012: 557) que se solapa y a veces anula el tedio. Esta vez me había instalado “hasta donde le salen pelos al mundo”. Es así como una ex pareja de Toztli – una de las personas de Ecatepec de Morelos que entrevisté para este trabajo – calificaba el lugar donde ella vivía cada vez que tenía que ir a visitarla.

---

<sup>4</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=4pGVDZ-pQIU>



También se adueñó de mí una creciente consciencia de vulnerabilidad que creo influida por las conversaciones con la gente de mi entorno sobre la movilidad, en las que proliferó toda una colección de incidencias con las que no había lidiado nunca antes.

El transporte público de aquél lado no se me presentaba – o no tenía yo esa impresión – como una instancia aséptica y normalizada poco propensa a convertirse en foco de atención y objeto de reflexión. Más bien me asombraba la cascada de opiniones, anécdotas, chascarrillos, llantos y quebrantos que podían salir a flote a partir del más mínimo comentario o la más frívola de las preguntas sobre la movilidad. Muy a menudo, tales comentarios terminaban tocando una cuestión, como la de la seguridad, a la que le hallé dos vertientes discursivas principales: una relacionada con la comisión de todo tipo de delitos en este ámbito y la otra con los accidentes o las dificultades de los usuarios para sortear las barreras arquitectónicas. No menos importante fue el largo parvulario sobre ruedas que tuve que hacer para aprender viajar con integridad. El temario del programa era gradual, completo y exigente. Comenzaba con competencias básicas, como guardar el celular y parte del dinero en la ropa interior, destrezas como aprender a no caminar patizambo con todo eso ahí y competencias más específicas de posgrado: “leer a la gente”, cuándo callar y un estricto código de etiqueta que le llevó a Borja Bauzá, el único e intrépido periodista que quiso acompañarnos por ciertas rutas a vestirse de reguetero para camuflar su aspecto *fresa* (pijo). Tardé bastante en interiorizar esa cátedra espontánea y desinteresada que dictaba magistralmente mi pareja predilecta de viaje: Guadalupe Mora (en adelante: Lupe). Eso me costó que un tribunal ratero me cateara varias veces por mi falta de consistencia y mis celulares terminaron pagando los créditos en segunda y tercera matrícula. Y feliz de haberme librado de sanciones disciplinarias más expeditivas.

Al cabo de mes y medio del comienzo del “periodo lectivo” un acontecimiento terminó de situarme en el campo. Sucedió a pocos metros de la combi en la que viajábamos a las tres de la tarde en una de las avenidas principales de Neza, la Av. López Mateos (“la López” para los locales). Presenciamos como la policía acribillaba a “plomazos” (balazos) a un ratero que huía tras asaltar otra combi a escasos metros de aquella en la que viajábamos. Nos recordó que las estadísticas no son tan lejanas y abstractas como como a veces tratamos de representarlas para conjurar el miedo. En la movilidad urbana local, éramos – parafraseando a la profesora Victoria Pérez Royo – cuerpos vulnerables. Cuerpos vulnerables en movimiento.

Otro interrogante quedó flotando y pasó a constituir una fuente de acoso etnográfico a Lupe: ¿Cómo era posible que la mayor parte de las zonas de la mancha urbana que albergan a más de la mitad de sus habitantes hubiese quedado al margen de los sistemas más institucionalizados y eficientes de transporte público? ¿Qué sentido tenía si la mayor parte de los desplazamientos del flujo de movilidad se produce entre la CDMX y los municipios periféricos del EDOMEX<sup>5</sup>? Más allá de recurrir a “metáforas añejas” (como la de la “dislocación” o recurrir a conceptos como el de las “barreras invisibles”, regresé de ese viaje con las preguntas abiertas, sin haber articulado hipótesis plausible alguna.

Ya en Madrid, poniendo en relación la experiencia vivida, las conversaciones sobre el terreno y parte de las lecturas del Máster, más que hallar respuestas, las viejas preguntas adoptaron otras formas o dimensiones hacia derroteros de lo social:

---

<sup>5</sup> Dos municipios del Edomex (Ecatepec y Nezahualcoyotl) se encuentran, junto con las delegaciones periféricas de Gustavo A. Madero e Iztapalapa, entre las ocho entidades territoriales que registran un mayor número de desplazamientos externos (INEGI 2018a: 1).

- ¿Qué ejes de diversidad socio-cultural e identitaria podían relacionarse con esta desconexión de los sistemas de transporte que implicaba experiencias distintas de la movilidad?
- ¿Podemos encontrar también diferencias de orden cultural relacionadas con los modos de viajar?
- ¿Sería pertinente vincular el uso literal de la desconexión de la movilidad con el sentido figurado de la noción de “desconectado” que emplea García Canclini para referirse a los no incluidos o a los relegados a la informalidad sin derechos sociales, protección o estabilidad (García Canclini 2006: 73-74)?
- ¿Se asumen ellos mismos como “desconectados”? ¿Quiénes sí y quiénes no y qué factores influyen en esos procesos de identificación? ¿Cómo se relacionan e interactúan entre ellos? ¿Habría posibilidad de juntarlos a debatir?

Posteriormente fui “descubriendo” que no nos encontrábamos ante un fenómeno largamente normalizado entre sus usuarios hasta el punto de haber derivado en una indiferencia generalizada. Ellos también se hacían preguntas – probablemente más pertinentes que las mías – como Nora Castrejón, una de mis compañeras del colectivo La Otra Orilla en el proyecto Travesías Periféricas: “¿En qué momento nos acostumbramos a esto?” se preguntaba. Ellos también lo estudiaban, como el antropólogo José Íñigo Aguilar, quien definía el acto de transportarse como una “tarea” en el título de una monografía que reseñaré más adelante.

A través de las conversaciones en el campo con personas que vivían la movilidad de un modo distinto al mío en razón a su cuerpo (principalmente mujeres, personas de la tercera edad) fue surgiendo también otro interrogante que ha tenido una gran incidencia en el trabajo etnográfico:

¿Qué significan las formas particulares de “exponer” el cuerpo en el imaginario de la ciudad? Luego fuimos extendiendo nuestras indagaciones hacia otros sectores: adolescentes, diversidad funcional y aflicciones que intervienen en la movilidad.

Otras preguntas, como el efecto social del tiempo y los estigmas barriales sobre la vida social de los habitantes de la periferia no están asociadas con la experiencia de “poner el cuerpo”, sino con la conversación informal en el primer viaje. De la reflexión sobre esto último y de su puesta en relación – ya de regreso a Madrid – emerge también un nuevo interrogante que he ido explorando en la etnografía: ¿Ha contribuido la diferencia de experiencias de movilidad y de exposición de los cuerpos a crear grandes disparidades en los imaginarios urbanos?

En ese tiempo las conversaciones sobre el transporte continuaron en la distancia, especialmente con Guadalupe Mora (Lupe). Nos habíamos espachurrado juntos en los transportes durante meses y continuamos atormentándonos dimos continuidad en la distancia al placer de atormentarnos con la reflexión sobre las experiencias sociales y culturales de la movilidad urbana.

Cuando dando forma a la construcción del objeto de estudio en la asignatura de *Cronotopías urbanas* y surgió la posibilidad de realizar este TFM, a Lupe se le ocurrió la posibilidad de articular la investigación con el *performance*, materia de la que es especialista. Mi trabajo de campo ya había dado comienzo tiempo atrás y pensábamos en experimentos más modestos hasta que Gabriel Yepes, Director del Departamento de Artes

Vivas del Museo del Chopo de la UNAM tuvo la generosa temeridad de ofrecernos una residencia de creación para llevarlo a cabo.

A partir de entonces, el trabajo fue dando un giro. De las conversaciones con compañeros del *performance*, también habitantes de la periferia oriental, el objeto de estudio fue ramificándose. Algunos de estos compañeros manifestaron su interés por las habilidades activas, estrategias y artilugios de adaptación al tránsito que muchos viajeros desarrollan, como un *Silicon Valley* en red, para moverse, especialmente en y hacia la periferia.

Celebramos unas primeras reuniones con Edgar Hernández, Nora Castrejón y Rubén Ortiz para criticar y analizar un primer proyecto piloto de articulación entre antropología urbana y *performance* a finales de noviembre de 2018, tras casi tres meses de etnografía. En ellas quedaron fijados los ejes fundamentales de trabajo:

- Mecanismos adaptativos y ambulante.
- Tiempo, sociabilidad e identidades en la periferia.
- Cuerpos vulnerables en movimiento: inseguridad, enfermedad, diversidad funcional y feminicidio.

Ya en el trabajo de campo habíamos detectado conexiones entre todas estas cuestiones, de manera que comenzamos a trabajarlas agrupándolas en estos ejes que – por otra parte – necesitábamos para llevar a cabo las acciones escénicas y performativas en el museo y en el campo mismo.

Más adelante, dos lecturas (Duhau y Giglia 2008 y Giglia 2012) desatascaron el atolladero interpretativo en el que me encontraba en diciembre de 2018 ante la proliferación de hallazgos imprevistos en bastantes entrevistas, y agregaron un nuevo eje de indagaciones para mi regreso al campo en 2019: la memoria de los colonos de las áreas autoconstruidas de la periferia oriental y su conexión con sus imaginarios urbanos y relatos de la movilidad. A ello me dediqué en febrero y marzo de 2019 para intentar trazar nuevas vías para entender todo aquello que “no encajaba” en mis expectativas iniciales.

Por falta de tiempo y capacidad no hemos podido abordar una infinidad de dimensiones que fueron emergiendo a partir de las entrevistas. Una de ellas es la posible relación entre los problemas de movilidad, dislocación espacial y el incremento de las “enfermedades de las grandes ciudades” (diabetes, hipertensión y trastornos mentales) que comienza a registrarse en la ZMVM. Y hemos registrado varias más.

En cualquier caso, somos muy conscientes de algo de lo que nos previene García Canclini en su prólogo al último libro de Villoro: “hay algo de reto al fracaso en tratar de escribir un libro sobre una ciudad que se vive de millones de modos diferentes (...) casi resulta escandaloso, dice el autor, que tantas ciudades lleven el mismo nombre” (García Canclini en Villoro 2018: 18).

## **2- “Algo que declarar”. Diálogos bibliográficos. Esbozo teórico-metodológico y de estado de la cuestión:**

En primer lugar, debo señalar que hasta el comienzo del máster ni había estudiado antropología urbana con anterioridad ni había leído a autores que me ensancharon el horizonte de cuestiones que podía investigar desde la antropología. Si otros autores a quienes sí había estudiado con anterioridad, como García Canclini, habían puesto la mirada de la redefinición de la antropología en el “estudio de la interculturalidad en

sociedades complejas o en procesos de interacción entre varias sociedades, buscando entender la imbricación de lo económico y lo simbólico a partir de la diversidad de comportamientos y representaciones” (García Canclini 2006: 114-115), otras lecturas que realicé en el marco de la asignatura de *Teoría y crítica antropológica en el mundo contemporáneo* me permitieron acercarme de otro modo a la concepción de campo y de diferencia.

En efecto, Hannerz ya puso de relieve – hace más de treinta años – que si bien “la preocupación por la alteridad y la diferencia ha sido uno de los principales recursos de la antropología (...) se pierde parte de su valor en el momento en que su interés se vuelca exclusivamente en lo más otro” (Hannerz 1986: 383). En su lugar, este autor apostaba por “indagar todo el espectro de variaciones entre lo más otro y lo propio, sirviéndose deliberadamente de las oportunidades de aprender de los contrastes entre ellas, así como de sus interacciones” (Hannerz 1986: *Ibíd.*). Por su parte, Akhil Gupta y James Ferguson fueron más allá y vincularon la crítica anterior con un replanteamiento profundo del concepto de “campo” – con reconstrucción incluida – donde se ponía en tela de juicio la búsqueda exclusiva de la diferencia en lugares exóticos y en la suposición implícita de que “alteridad significa diferencia respecto a un ego blanco, occidental y sin particularidades” (Gupta et al. 1997: 15). Condensaron esta noción que, en su opinión había pasado a formar parte del “sentido común de la antropología” en un concepto que me resultó muy gráfico: el de la “espacialización de la diferencia” con el que se referían a “la premisa que sobreentiende que el lugar propio es un sitio de semejanzas y que la diferencia es algo que hay que encontrar fuera” (Gupta et al. 1997: 32).

Aquellos artículos me permitieron descentrar la noción de “campo” y extrapolarla a otros ámbitos de diferencia en lo próximo fuera de los distanciamientos y exotizaciones de los que – de algún modo – yo también había participado. Y en efecto, me pusieron en condición de introducirme a las antropologías más concéntricas y de asimilar el desarrollo reciente de esas “nuevas áreas de estudio” a su alcance actual: “ciencia, tecnología, finanzas, burocracia, humanitarismo, ecologismo, medios de comunicación y tantas otras” que se abren a partir de que dejase atrás su obsesión con sus ámbitos tradicionales de interés (Starn 2015: 10). Ámbitos tradicionales que venían siendo – y aún siguen siendo – los míos. Es por ello que sin estas lecturas, ni me habría planteado siquiera la posibilidad de abordar este objeto de estudio – por mucho que me preocupara – desde la antropología.

### **2.1 – La influencia de la metáfora del tránsito:**

Esta metáfora fue uno de los primeros elementos teóricos que estudié en la asignatura de *Cronotopías urbanas* que me permitió ordenar mis propias experiencias en el campo y las conversaciones interminables con Lupe y otras personas.

Esta ha metáfora ha habilitado a aquellos que han intentado acercarse a la ciudad de un modo más cualitativo al fenómeno social de lo urbano desmarcándose de las abstracciones deterministas que vinculaban de forma rígida la deshumanización, la individuación o la potencia liberadora del individuo a cuestiones como la densidad de población o la extensión de la ciudad (Hannerz 1993: 35). Al rebatir ese tratamiento de la ciudad a modo de “organismo”, el tránsito ha inspirado a quienes han querido abordarla

de una forma más asentada en la observación empírica de los modos de vida de sus habitantes y en su diversidad.

No sería arriesgado decir que, en esta investigación, el tránsito ha constituido un acontecimiento fundacional. La experimentación en primera persona de los tiempos de la movilidad, las acciones adaptativas que nunca llevaría a cabo en mi propia ciudad, sufrir robos o ser testigo tanto de lo traumático (un tiroteo) como de la poética de la movilidad (venta ambulante, barroquismo decorativo de las unidades, etc) se sitúa, de algún modo, en el origen del extrañamiento y la reflexión que dio lugar a la construcción del objeto de estudio.

Parte de nuestras deliberaciones y reflexiones también las hicimos cuando nos sentábamos en una alta repisa del metro del andén de la estación de *Chabacano*, en la línea 9 o “la café” – como solemos llamarla – en dirección a Pantitlán. Era frecuente que nos sentáramos allí a diario entre media hora y 45 minutos hasta que se descongestionasen los vagones que reptaban repletos por los túneles en “*hora pico*” (hora punta). No éramos los únicos. Es un “palco” concurrido y con una vista privilegiada al andén en las horas de regreso de los trabajadores y estudiantes de la periferia oriente a sus hogares. Y como si de una soleada mañana de hipódromo se tratase, no pocos transeúntes se sientan ahí a comer *chatarritas* (chucherías, porquerías) con refrescos sin quitar el ojo al espectáculo de abajo. Pasamos muchas horas observando los juegos malabares para salir y entrar, las “apuestas” y discusiones bizantinas sobre si este o el otro es “la pura rata” o es simplemente su forma de vestir. “No namás te fijas en la ropa, atento a la actitud. *Al tiro* (ojo...) con ese *wey*, se va haciendo pendejo, va viendo qué se puede chingar”. Todavía nos llevamos las manos a la cabeza cuando recordamos aquel *teporocho* (borracho) que se subió en el enganche sin plataforma entre vagones para viajar ahí como si fuese un caballo de cartón hasta que lo bajaron los *tiras* (policías). Nuestra experiencia del tránsito ha sido anterior al abordaje teórico de la cuestión. Pero la metáfora nos ayudó a dotarla de inteligibilidad y junto a ella nuestra preocupación por cómo se introyectan las relaciones centro-periferia de la ciudad en los cuerpos, con las peculiaridades del espacio urbano como un “espacio social de transeúntes” de gentes que “no están allí sino de paso” (Delgado 1999: 35). De este mismo autor también me ha interesado su concepto de “espacios transversales” que son en sí mismos una travesía o un espacio-tránsito que existen como susceptibles de ser cruzados (Delgado 1999: 36-37).

Y finalmente, su noción de la vivencialidad o “fractalidad” del espacio antropológico nos permite analizar cómo se relacionan las diferencias entre espacios transversales de la ZMVM con las relaciones de poder ¿Por qué están “dislocados” los lugares donde habitan los pobres, migrantes e indígenas y no otros? Delgado nos hace creer que estas interrogantes pueden abordarse con la ayuda de una disciplina que – tal y como él la concibe – tiene que ver con las movilidades, que es donde el urbanita entreteje sus personalidades. Sin embargo, añade, tales personalidades están hechas de transbordos y correspondencias, pero también de “traspiés e interferencias” (Delgado 1999; 45), como los que justamente detonaron el interés por desarrollar esta investigación.



## **2.2- Fragmentación y segregación urbana en el análisis social. Apoyaturas para esta investigación:**

Tomé contacto con esta bibliografía a través de la asignatura de *Paisajes culturales. Apropiaciones de la ciudad*. Parte de la misma me permitía abordar algunas dimensiones que me habían preocupado desde el principio: todo lo que tiene que ver con las tendencias de organización del transporte público en diversas megalópolis de América Latina – y en la ZMVM en particular – y con la propia espacialización de las relaciones sociales.

Me han resultado especialmente útiles conceptos como el de “transporte privado del público” (Bielich 2009: 18) que capta la lógica de algunos sistemas de transporte urbano en América Latina: entidades privadas concesionarias de licencias públicas que operan las rutas del transporte público cuando en realidad tienen otra naturaleza. Este concepto se aproxima bien a la naturaleza de los conglomerados de entidades privadas y asociaciones de concesionarios de rutas en la periferia de la ZMVM, especialmente en los municipios conurbados del EDOMEX con muy escasa presencia – aunque creciente – de los sistemas de transporte más institucionalizado. En décadas anteriores sí existió un intento de “municipalización del transporte” – el *Ruta 100* (con el artículo en masculino) – que llegó a operar una infinidad de rutas en el EDOMEX y que homologó de forma efectiva las condiciones laborales de sus choferes y otros trabajadores (Cuéllar 2002: 20). Sin embargo esta experiencia sólo funcionó entre inicios de la década de 1980 y 1995, cuando finalmente se declaró (con mucha polémica) la quiebra de la empresa (Cuéllar 2002: 84). Desde entonces, el sistema de “permisionarios” privados es el que ha vuelto a encargarse de la movilidad urbana en la periferia.

También resulta de gran interés el espectro de estudios sobre la “eficacia social” de los sistemas de transporte, que toman en cuenta la cobertura espacial y horaria de las rutas, las frecuencias, precios y la posibilidad de abordar y apearse en cualquier lugar del recorrido (Bielich 2009: 20-22).

Otros autores como Vega Centeno han llamado la atención sobre el modo en que las deficiencias en los elementos de la eficiencia social del transporte de que define Claudia Bielich suelen acentuar la fragmentación urbana y a incidir negativamente sobre la pobreza y la segregación social (Vega Centeno et al 2012).

Relacionado con todo esto, también me ha parecido ilustrativo otro concepto aplicado al análisis de las periferias de otra megaurbe latinoamericana como el gran Buenos Aires, donde la noción de “segregación por conectividad” ha tratado de medir el grado de desconexión entre el ámbito de residencia y los centros de trabajo en función del acceso a los sistemas institucionalizados de transporte público (PNUD 2009: 43). Tanto este estudio como otro más antiguo y teórico de Jordi Borja vinculan la precariedad de la conectividad por transporte público con las tendencias a la segregación, al individualismo y a la exclusión (Borja 2003: 110-111; PNUD 2009: 7).

Si además de todo lo anterior añadiésemos al concepto de eficiencia social el problema acuciante de la inseguridad en el transporte público en la periferia de la ZMVM (el lugar más temido por los locales, como veremos en las estadísticas que reseñaré más adelante), así como la cuestión de la falta de accesibilidad y de ergonomía, podríamos preguntarnos cómo incide todo ello – si es que lo hace – sobre lo que Wacquant llama “indignidad territorial”. Más concretamente, sobre cuál es el impacto de las condiciones

del tránsito en la periferia de la ZMVM sobre las fracturas sociales de la ciudad y los estigmas espacializados que se articulan a las mismas (Wacquant 2007: 227). De algún modo todo esto me condujo a preguntarme por la relación entre los estigmas de la periferia y los modos de transitar. Sobre esta cuestión se articuló una parte de la etnografía que desemboca en todo el gran “meandro” de los últimos epígrafes.

Nos preguntaron en algunas de las entrevistas<sup>6</sup> que nos hicieron para distintos medios al dar comienzo el proyecto de *Travesías Periféricas* si este proyecto estaba guiado por un propósito de “denuncia social”. Cada quién respondió lo que creyó conveniente. En mi caso, más allá de la sombra del Artículo 33 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que prohíbe taxativamente que ningún extranjero se inmiscuya en los asuntos políticos del país, expliqué que mi función concreta en el proyecto no era esa, sino la de estudiar la realidad social y generar espacios para que la diferencia pudiese expresarse y entrar en diálogo abierto, dado que rara vez hay ocasión de juntar a viajeros de muy distinta extracción social, territorial, étnica y de género con trabajadores del transporte (formales e informales) junto con investigadores y artistas para hablar del movimiento en la ciudad. La subversión, al igual que el análisis de la fragmentación, la segregación y las barreras invisibles, es una de las dimensiones que también he tratado de integrar al proyecto en los casos en los que esta está presente. Pero en modo alguno he querido reducir la investigación a aquello que constituye una más de sus dimensiones.

Del mismo modo, el diálogo emprendido con la bibliografía que he citado en este epígrafe ha ido destinado a ahondar en la comprensión de la organización interna del transporte, en la conexión entre variables aparentemente no relacionadas, como el ajuste estructural neoliberal y lo que en México llaman “manejo arrebatado” o por qué algunas personas como Nela Mora me “soltó una perla” como: “Nos afloró el código postal” cuando me relata su forma de increpar a un conductor que le “*emputó*” (le enojó mucho) tras un choque en el eje vial. Igualmente me ha ayudado a comprender por qué algunos jóvenes bromean cartografiando los afectos: “El amor se acaba en Cuatro Caminos” mientras otros, como Edgar Hernández me aclaran que las “mismas personas que siempre ponen la distancia como excusa para ir a tu fiesta en Iztapalapa no dudan en acudir cuando la misma se celebra en Taxco, Puebla o Valle de Bravo”, infinitamente más alejadas pero con mayor prestigio que su colonia. Tampoco se comprende fácilmente, sin echar mano de ciertas teorías, que un taxista me explique que el volantazo brusco del conductor que acababa de adelantarnos mientras le gritaba “¡Pendejo!” al taxista, tuviese su causa en la placa del vehículo. Era un carro del “Estado” (EDOMEX) y “los del Estado manejan mal y dicen groserías”. Ni siquiera por qué ciertos empleos públicos se ofertan preferentemente a postulantes residentes en la Delegación<sup>7</sup> (del sur). Aunque no descarto que existan, hasta ahora no he encontrado evidencias de “espacios penalizados” en los que el domicilio sea lo que algunos autores han llamado “un currículum vitae negativo” (Martínez Veiga 1999: 40), pero sí escollos, estigmatizaciones espaciales y circunstancias con gran impacto sobre la vida social y laboral de las personas de la periferia.

### **2.3- Ciudad, movilidad y subversiones:**

Algunas líneas de disidencia resultan muy visibles y han dejado un impacto en los modos de moverse. Una de ellas salta a la vista desde el primer momento a cualquier

---

<sup>6</sup> <http://www.unamglobal.unam.mx/?p=59818>

<sup>7</sup> La Delegación es la unidad político administrativa en la que se subdivide territorialmente la CDMX. En meses recientes han pasado a llamarse Alcaldías.

forastero interoceánico: los vagones para mujeres en el metro o las zonas exclusivas para mujeres en los sistemas de Metrobús en la CDMX y de Mexibús en el Edomex. Lo que desde el año 2000 constituye una norma jurídica relativamente protegida por el Sistema de Transporte Colectivo (controles de acceso en el andén y demás, aunque se suelen burlar con facilidad) comenzó siendo una práctica extraoficial desde 1970, apenas un año después de su inauguración en 1969.

La discordia está presente en el activismo, en el arte y en el ciberespacio en relación al acoso sexual, la violencia o el propio feminicidio en el transporte. El periodo inmediatamente anterior a mi última estancia de investigación coincidió precisamente con la publicación de distintas noticias y reportajes sobre la desaparición de más de 150 personas en la red de metro entre 2015 y enero de 2019, algo que en mi primer viaje ya se escuchaba en algunas conversaciones. A las protestas no tardaron en sumársele los pronunciamientos en redes sociales o incluso los *performance* grabados *in situ* que mostraban cuán fácil resultaba secuestrar a una mujer a pesar de la concurrencia, de las cámaras y hasta de la policía. Otras protestas han sido frecuentes contra las subidas tarifarias o contra el caos y las aglomeraciones. La disidencia no se queda en la mera denuncia. En febrero de 2019 tuve la oportunidad de entrevistarme con Dayra, activista y artista rapera de Ecatepec de Morelos, que puso en marcha un proyecto de taxis exclusivos para mujeres, dado que ni las formas de transporte catalogadas por los criminólogos como más seguras (contratación de taxis a través de aplicaciones como Uber, Cabify o Easy Taxi) eran capaces de garantizar la seguridad de sus pasajeras frente a violaciones y asesinatos. Durante mi segunda estancia una noticia de secuestro, violación y asesinato de Mara Fernanda Castilla a manos de un conductor de Cabify en Puebla conmocionó al país hasta tal extremo de provocar la suspensión temporal de actividades de la citada compañía en aquel Estado.

Pero igualmente importante ha sido la subversión y la movilización para comprender cuestiones como el proceso de conexión de la periferia oriental con el entonces Distrito Federal. El transporte público formó parte de un conjunto de luchas por la tierra y por los servicios<sup>8</sup>, sin el cual resultaría imposible entender no ya la historia o las peculiaridades del espacio de las ciudades autoconstruidas de la periferia, sino el propio arraigo y el sentimiento de vinculación con el territorio de las generaciones más veteranas de habitantes. Abordaré este proceso con detenimiento en los últimos epígrafes.

---

<sup>8</sup> Algunos de ellos han sido recogidos por las historias más generales de la ciudad y por publicaciones generales sobre la realidad sociológica de México. Así lo recoge Gruzinski: “El precio del agua era excesivo. Innumerables predios se veían privados de ella. La incomodidad de los transportes, la corrupción de los órganos de policía y el desastre de los servicios administrativos engendraron cantidad de protestas. A veces estas reacciones fueron tan espectaculares que hasta hoy siguen en el recuerdo de muchos: en 1976 los habitantes de Naucalpan y de Ciudad Nezahualcóyotl secuestraron unos autobuses para hacer que su rabia fuera escuchada. Como la especulación inmobiliaria, el transporte público se había convertido en una jungla entregada a las argucias de un puñado de propietarios de líneas. Impotentes y cómplices, el Estado y el Distrito Federal nunca intervinieron” (Gruzinski 2017: 518-519). Otra prominente historiadora como Alejandra Moreno Toscano se expresa en términos muy similares: “Las protestas de los pobladores de Nezahualcóyotl y Naucalpan por el alza de precios de estos servicios llegaron a traducirse en “secuestros” de autobuses (noviembre de 1976). La magnitud de esos problemas contrasta con la casi inexistencia de estudios y análisis al respecto. Se comenta a menudo que sólo dos individuos controlan la casi totalidad de unidades de transporte público en servicio, gracias a la manipulación política del complejo sistema de concesiones individuales vigente; es sabido que los trabajadores vinculados a ese servicio carecen de prestaciones y que cada unidad en servicio reporta diariamente cuantiosas utilidades” (Moreno Toscano 2003: 172).

Para integrar esta dimensión, autores como De Certeau nos han invitado a relacionarla con la idea de “anti disciplina”, la posibilidad de la resistencia. En efecto, él plantea que el urbanismo funcionalista ha privilegiado el “progreso” y la idea de ciudad-objeto, combinando la administración con la eliminación de lo “no tratable” o “los desechos” (De Certeau 1999). Bajo este enfoque se entiende bien el diseño de vialidad presidida por el culto a “motorización en masa”, entubando sus ríos y planeando grandes autopistas a partir de la aprobación del Plano Regulador del Distrito Federal de 1933 (Brian 2017: 101-102).

Esto se une a unas políticas de gestión del espacio urbano que generaron más un desorden que una “descentralización”, que lejos de propiciar una integración más abierta de espacios, se tornó en segregadora y excluyente (García Canclini 2005: 15). Pero, como señala De Certeau, el orden espacial enuncia conjuntos de posibilidades y prohibiciones, donde los movimientos contradictorios que se producen por fuera del poder panóptico, también tienen agencia y forman parte de la realidad urbana (De Certeau 1999).

Por último, también me ha inspirado la metáfora de las espumas del filósofo Sloterdijk a través del uso que hace de la misma la profesora Cañedo en su trabajo etnográfico. Su potencial aquí estriba en evitar caer en la tentación de incurrir en la esencialización de la identidad, esto es, en comprenderlas como entidades permanentes y carentes de dinamismo, especialmente en un contexto, como el de la gran ciudad, en el que tienden a mostrarse como volubles e inconstantes. Es por ello que su carácter mutable corre el riesgo de petrificarse y de banalizarse si en el marco teórico obviamos sus cualidades cambiantes y las reducimos a una mera “multiplicidad de fragmentos” (Cañedo 2012: 360-361). Los pliegues internos del tejido social que articula demandas relacionadas con la movilidad en la ZMVM – tanto en el presente como en el pasado – pueden mostrarse como “paradójicos” del mismo modo en que Cañedo los retrató en Centro Social Ocupado “El Labo” de Madrid: espacios con elementos unitarios cuyos componentes (vecindades) se expanden y se contraen (Cañedo 2012: 382) al tratarse de personas que se asocian de forma coyuntural a través de formas consistentes y a la vez dúctiles (Cañedo 2012: 363) en cambio continuo, como las burbujas de la espuma. Esta elasticidad me ha resultado útil a la hora de acercarme a un contexto paradójico y cambiante, como el de los movimientos sociales en la historia de Neza donde nos encontramos con miembros del PRI participando en protestas con un alto nivel de exposición a la represión, con aguerridos ex-militantes del Movimiento Restaurador de Colonos y del Frente Popular Independiente tomando hoy el bastón municipal y siendo acusados de traidores por sus ex compañeros o con señoras de avanzada edad y fe católica inquebrantable que comienzan buena parte de sus intervenciones con: “Bendito sea Dios que...” y a la vez constituyen la memoria viva de la subversión en sus colonias. Subversión que – en el caso específico de aquellos barrios – es sinónimo de habitar, pues fue la necesidad la que las arrojó a una lucha que no habían aprendido en manuales de la Editorial Progreso, sino en el momento en que llegaron a lidiar con las tolvaneras y lodazales del Vaso de Texcoco. Hicieron camino al andar en sentido literal y figurado.

#### **2.4- Intento de aproximación cronotópica. Otros filtros analíticos y particularidades metodológicos de la etnografía realizada.**

He tratado de inscribir esta etnografía a una tradición que, desde finales del siglo XIX reflexiona sobre lo urbano trascendiendo sus configuraciones arquitectónicas, y que lo piensa a modo de “cualidades de lo social”. Ello ha permitido una investigación de los modos de vida que va más allá de las características geográficas de las ciudades (Delgado 1999: 23 y Wirth 1938) y cuyos métodos se asientan sobre la observación participante y

sobre la predisposición a indagar la diversidad, los patrones de regularidad, rituales y equivalencias de signos (Signorelli 1999: 68-69). Esta perspectiva tiene mucho que ver con las teorizaciones del espacio como “producto social”, como “proceso” y se deslinda de los discursos abstractos que oscurecen el modo en que se origina y las diferencias procedentes de la naturaleza, el tiempo, el cuerpo, la edad, el género o la etnia (Lefebvre 2013[1974]: 86, 93, 77 y 107-108). En consonancia con lo anterior, otros autores proponen prestar atención al funcionamiento de otras esferas, como el trasiego de mercancías, las formas de movilidad que en ellas operan, la información y las infraestructuras (Amin et al. 2002: 3). Las urbes, como bien refleja la inmensidad de flujos e interrelaciones de la red inconmensurable que conforma esta metrópolis, no obedecen exclusivamente a un asunto de fronteras territoriales sino también (y más importante para el caso que nos ocupa) a “articulaciones de ritmos y tiempos” (Cruces 2016: 24).

El desafío aquí es explorar la ciudad sin concebirla de forma estática, confinada entre demarcaciones administrativas y con identidades esenciales que ocultan sus conflictos interiores (Massey 2012: 125-128). Por el contrario, mi voluntad es acercarme a ella en su complejidad y matices, atendiendo a las prácticas emergentes de sus habitantes, y prestando también atención a los procesos de desanclaje, abstracción, flujo, deslocalización y reanclaje a través de los modos concretos en los que todo eso se materializa (Cruces 2016: 18 y 24). El reto de esta investigación entronca con la teoría que preconiza la vuelta a lo particular y a lo diverso. Por tanto, busca identificar las *heterosincronías* de la vastedad de una mancha urbana inconmensurable, es decir, la convivencia de temporalidades heterogéneas sobre un mismo espacio (Cruces 1994: 54).

Para acometer esta tarea con esos objetivos he recurrido a algunas recomendaciones de Manuel Delgado, quien sugiere hacer uso de un acervo metodológico cualitativo e intensivo flexible, que evite, en la medida de lo posible, el empobrecimiento o la “liquidación de la experiencia” propia de la formalización metodológica severa inherente a la imposición de protocolos que se desentiendan de lo sensible, lo concreto, lo palpable, en el que la tarea etnográfica se ponga al servicio de la articulación de un relato en gran medida ya prescrito (Delgado 2007: 97 y 101).

La calle es una institución social, un lugar peregrino o espacio-movimiento donde se desarrollan formas propias de aprendizaje y sociabilidad entre protagonistas que no suelen estar asociados entre sí. No es, por tanto, un mero pasadizo entre construcciones (Delgado 2007: 128). Pero la naturaleza del fenómeno al que queremos aproximarnos nos obliga a trabajar en una sociedad de transeúntes en permanente movimiento, que dificulta el despliegue de las técnicas de la etnografía clásica (estancia prolongada en un espacio claramente delimitado que permite el conocimiento intensivo de sus habitantes). Los transportes públicos no difieren mucho de estas observaciones de Manuel Delgado. Hacer etnografía sobre ruedas ha tenido, en este caso, algunas dificultades añadidas:

a) Las combis o peseros son lugares poco aptos para el relax, donde frecuentemente se observa y se analiza todo lo que ocurre al interior de la unidad. Y aunque a pesar de esto no es difícil hallar gente dormida, los más avezados han desarrollado “habilidades estrábicas” para mantener un ojo en el interior y el otro atento a lo que sucede fuera. Más allá de la conversación espontánea e informal, más frecuente y a veces inevitable, no es un espacio demasiado propicio para las entrevistas cualitativas por la propia suspicacia que tiende a generarse dentro.

Vencido ese obstáculo, nos encontramos con la corta duración de los trayectos. En mi caso personal, solía tomar la ruta que une la Lanzadera de Pantitlán con la cabecera



de la ruta del otro lado, el (antiguo) Toreo La Aurora de la actual colonia Benito Juárez de Neza. Los trayectos, de cabecera a cabecera venían durando entre 30-45 minutos de media, dependiendo del tráfico y de la estrategia de conducción del chofer. En las combis realizamos varias entrevistas a choferes de la ruta mientras viajábamos Lupe y yo en la zona delantera con ellos. Aunque algunos accedieron de buen grado y con uno de ellos empezamos a colaborar más seguido, otros muchos choferes se negaron, bien por timidez, bien por reservas sobre el uso que podríamos dar a la información. Recelo más que comprensible teniendo en cuenta la altísima vulnerabilidad de este sector. Si el trayecto completo con choferes con buena disposición al diálogo ya nos obligaba a diseñar entrevistas que tenían que ir al grano y dejar fuera todo aquello que no pudiese ser abordado en 30-45 minutos, el vaivén de gentes que se suben y bajan a voluntad en cualquier parte rutas sin paraderos fijos compromete mucho la posibilidad de profundizar en ellas, máxime en una situación de “entrada al campo” como la mía, con estancias breves en él, donde la aclimatación es larga y la torpeza regla.

b) El metro de la CDMX perdona más, pues sí concede más facilidades para el trabajo etnográfico, los vendedores, así sean *locatarios* (quienes regentan un local comercial legal) o ambulantes *pasilleros*, son legión. Tuve la inmensa suerte de poder beneficiarme de los contactos de Lupe con los líderes de vendedores en los túneles de Pantitlán y desarrollar un trabajo más intensivo con ellos, que amablemente nos dieron acceso no solo a su gente, sino a otros líderes con quienes tenían buenas relaciones. En otras ocasiones, la serendipia de encuentros fortuitos me permitió extender mi observación en el metro y entablar conversaciones largas con completos desconocidos. No se trata de un trabajo fácil, de todos modos. A pesar de las cámaras y de la presencia policial, el metro sigue siendo un lugar extremadamente turbulento y la falta de experiencia y el desconocimiento de sus códigos pueden salir caros. En una ocasión, mi acompañante me echó la bronca en la estación de Tepalcates (Delegación de Iztapalapa) cuando nos disponíamos a transbordar al Metrobús por detenerme a platicar con unas *morras* (chicas jóvenes) que me habían preguntado cómo se iba al centro. Detrás de una pregunta que – tras 7 meses de experiencia en el metro, combis y peseros – me pareció tan inocente como si me la hubieran hecho en Pavones, otros leían una clara intención de engatusarme y robarme. Y cuando pedí explicaciones por el jalonazo del brazo que les dejó con la palabra en la boca a los presuntos *chakas* (maleantes), me llegó la reprimenda como de “no haber hecho la tarea”: “¿Es que no sabes que esa es una típica estratagema para robarte?” En otras dos ocasiones, dos *chavos* (chicos jóvenes) que iban drogados tras inhalar pegamento se encararon conmigo sin haber mediado palabra. Uno – al parecer – mascullaba insultos que yo era incapaz de reconocer y el otro pasó del cruce de miradas a proferir amenazas que sí me resultaron fácilmente inteligibles. Los avatares del peligro me habían pasado – una vez más – desapercibidos.

En resumen, la etnografía sobre ruedas puede ser tan compleja como cualquier otra y los metros o las combis constituyen lugares tan locales que invalidan el espejismo de familiaridad de quien ha frecuentado espacios pretendidamente análogos en otras latitudes.

Los constreñimientos que imponen las especificidades del estudio antropológico de la movilidad urbana nos llevaron a decantarnos por la preferencia de la observación no obstructiva y por las entrevistas semi-estructuradas, además de una amplia labor de análisis territorial y documental. Lo primero implica desarrollar una “observación flotante” de las vicisitudes de la movilidad en diversas zonas periféricas de la ZMVM en las que estamos realizando una etnografía multisituada. La finalidad de esta técnica es el registro de la conducta observable anulando al máximo la eventual incidencia que puedan

ejercer los investigadores sobre su objeto (Delgado 2007: 104). El nicho ecológico en el que he venido trabajando se singulariza, entre otras características, por su “naturaleza escénica”, por ser un “proscenio” para actos en los que se toma en cuenta el interconocimiento entre transeúntes basado en apariencias externas y modos, donde nuestro rol como etnógrafos implica participación en la medida en la que observamos y somos observados, al igual que el resto de viajeros (Delgado 2007: 144).

Leyendo algunas de las “vacas sagradas” de la literatura urbana de la ciudad, veo que Delgado no iba mal acompañado con las apreciaciones de aquellos cuando bajaban (o subían, dado que algunas líneas trascurren por zonas elevadas) al metro: “la acción de observar se vuelve un trabajo de tiempo completo” (Monsiváis 2009: 245).

Conjuntamente con la observación flotante en estos tránsitos por distintos lugares de la periferia de la ZMVM que tuve ocasión de visitar (Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Los Reyes, Chalco de Covarrubias, Valle de Chalco, Tlalnepantla, y Texcoco), las conversaciones informales, las entrevistas semi-dirigidas y los grupos de discusión con distintos actores clave entre los viajeros y trabajadores de los sistemas de movilidad, son otras técnicas que me han resultado fundamentales para este proyecto. Me han acercado a los imaginarios colectivos que intervienen en la movilidad y a las subjetividades individuales que se conforman en los flujos. En definitiva, facilitan un acercamiento a las formas de la acción social que no son directamente observables (Delgado 2007: 147). Y ya de cara al proyecto performático que llevamos a cabo en el seno del Colectivo La Otra Orilla, también nos permitió grabar experiencias de vida y testimonios que fueron reproducidos en los audios de algunas acciones performáticas, con la finalidad de acercar a los participantes a la experiencia del otro con la menor edición posible por nuestra parte y estimular su participación en los debates.

## **2.5- Estudios previos:**

Otros autores han investigado con anterioridad cuestiones relacionadas con la movilidad en transporte público desde diversas disciplinas, incluida la antropología urbana. Algunas de estas obras han sido tenidas en cuenta en este trabajo. Una de las más sistemáticas es la del antropólogo del INAH José Iñigo Aguilar Medina (2015) que combina métodos cuantitativos y cualitativos, pero se basa más en los primeros, en su aparato estadístico. La considero una obra fundamental y un punto de partida para abordar el tema porque, además de recabar datos sobre todo el espectro de transportes públicos en la ZMVM, su batería de cuestionarios indaga problemas comunes al grueso de los transeúntes que han sido objeto de mi interés, como el estrés generado por el hacinamiento, la falta de ergonomía y la disolución temporal de las reglas más básicas de la proxemia. También aborda de forma desagregada cuestiones como la exposición a la inseguridad, las formas de elección de medios de transporte y la valoración de los usuarios en razón a distintos criterios generales y específicos.

Sintetizándolo de un modo muy burdo, el autor destaca, como regla general se debe “encoger el cuerpo”, lo cual implica, en los largos traslados que están garantizados en la cotidianeidad de la ZMVM, más que probables transformaciones fisiológicas internas en los cuerpos. También cita un estudio de psicólogos clínicos de Harvard y Columbia que establece una relación directa entre la liberación de niveles anormales de testosterona y de cortisol (hormona del estrés) y la adopción de posturas corporales encogidas que predominan en el transporte público de esta megaurbe (Carney, Cuddy y Yap 2010 citados por Aguilar 2015: 124). Igualmente, a partir de las estadísticas

realizadas por este autor, cabe establecer una relación directa entre el sobrecupo (y consiguiente hacinamiento), la afluencia de riñas y robos y los accidentes, dado que el análisis de la Chi cuadrada de Pearson de las variables relacionadas con la percepción de los usuarios respecto de tales variables, así lo revela (Aguilar 2010: 92). Para este autor, existe una discriminación invisible que ha naturalizado la violación a la integridad física de los viajeros y que propicia que las personas liberen concepciones de su propio cuerpo que terminen por considerarlo como una “mercancía más que es transportada bajo su propio riesgo y que debe realizar acciones corporales extremas para las que no siempre están capacitados” (Aguilar 2015: 119-120).

Las diferencias fundamentales entre mi investigación y la del profesor Aguilar son de enfoque y de alcance. Por una parte, intento indagar los interrogantes que he ido esbozando en epígrafes anteriores echando mano de otros métodos y técnicas de índole cualitativa para acceder a otras esferas más difíciles de alcanzar con instrumentos cuantitativos. Igualmente, dado que Aguilar no desagrega espacialmente los datos cuantitativos ni sus entrevistas (aunque sí los desagrega por medios de transporte), queda todo un campo por indagar, que es la diferenciación entre las condiciones de desplazamiento de los usuarios de los Municipios Conurbados del Edomex (MC) y los de la CDMX. A mi juicio, las diferencias cualitativas son muy relevantes, no sólo en materia de ergonomía y proxemia, sino también en términos de inseguridad, tiempo, coste global de los traslados (y por tanto: impacto en las economías domésticas de los más pobres) y acoso sexual, género y feminicidio. A su vez, creo que esto también se traduce en una diversidad espacializada y corporalizada de respuestas culturales a las condiciones del transporte, que es una de las vertientes que intento explorar a través del trabajo cualitativo en la periferia de la ZMVM. De ahí la pretensión complementaria y no disidente de este trabajo respecto al de este autor.

Otros dos trabajos de igual alcance sistemático – aunque no versan específicamente sobre movilidad – que han sustentado e incluso desatascado el estudio de ciertas interrogantes son los ensayos de los profesores Emilio Duhau y Ángela Giglia, los cuales contribuyeron significativamente a reorientar mis investigaciones en mi tercera estancia de investigación. Ambos serán profusamente citados más adelante. La profesora Giglia y la investigadora Tanisha Silva tuvieron la gentileza de participar en la mayor parte de las actividades que organizamos en *Travesías Periféricas*, por lo que pudimos beneficiarnos de su experiencia y conocimiento más allá de brindarme claves importantísimas que han reorientado mi trabajo de campo y mi reflexión poniendo en relación los datos de la etnografía con cuestiones que van más allá del transporte pero que intervienen en las diferencias de valoración que hacen las personas de su movilidad y de su inserción en la sociedad urbana.

## **2.6- “Los experimentos con gaseosa, por favor”. El proyecto híbrido entre antropología y performance.**

Una parte nada despreciable del material etnográfico que nutre este trabajo ha sido obtenido – como ya hemos adelantado – a partir del proyecto *Travesías Periféricas* que llevamos a cabo entre febrero y marzo de 2019 en el Museo Universitario del Chopo (UNAM). No nos planteamos el performance exclusivamente como narrativa final de un proceso etnográfico, sino como campo de análisis en sí mismo, como parte indispensable de la etnografía capaz de contribuir a sustentar la investigación. Podríamos haber optado incluso por recurrir a géneros más eficaces de comunicación audiovisual en términos de impacto cuantitativo o difusión, como el documental. Pero en este caso, el performance nos permitía, además de brindar a los y las participantes la posibilidad de “poner el

cuerpo” y contar con el concurso de su experiencia sensorial, algo muy relevante: abrir espacios para la interacción con el otro, con colectivos de habitantes, viajeros y trabajadores del transporte con los que frecuentemente interactuamos pero con quienes tenemos escasas oportunidades de discutir nuestras reflexiones sobre la vida cotidiana. Y menos aún de hacerlo *in situ*, en lugares de una periferia que se desconoce y se teme en ciertos espectros de la sociedad capitalina.

Regresando de mi tercera estancia, Óscar, uno de mis amigos mexicanos y compañeros de colectivo en Madrid – culpable indirecto, en parte, de que viajase a México la primera vez – me dijo que había estado siguiendo por redes sociales los eventos que organizamos. Y se había llevado una buena sorpresa al ver que una de las travesías, la que trató de explorar las relaciones entre movilidad, modos de habitar y afectividad, se había llamado “El amor se acaba en Pantitlán”. Nos dijo que para él – y para buena parte de sus amistades en México – el amor se acababa mucho antes, que no llegaba, ni por asomo, a aquella estación en la que no había estado jamás (él vivía en Taxqueña, en el extremo sur de la CDMX). Doy fe que este cuate es cualquier cosa menos elitista, racista o clasista. Es un hombre al que considero dotado de una genuina “sensibilidad social”. Pero vivía a unas dos horas y media de la casa donde me alojaba y probablemente nunca había tenido necesidad de tomar ciertos rumbos. Y como él, tantísima otra gente a la que quisimos poner en relación y en discusión con otros relatos urbanos y experiencias de movilidad, convirtiendo esa interacción en parte del estudio.

Igualmente nos dio un poder de convocatoria que facilitó la integración de gentes de otras periferias distintas a la zona oriental. Muchos de ellos compartían problemáticas similares y sumaban la experiencia de otras distintas y específicas de sus zonas en el norte y el poniente: orografía, y vecindad con zonas opulentas, principalmente. Así fue como pudimos contar también con gente de Naucalpan y Ecatepec de Morelos, donde aún no hemos podido hacer trabajo de campo por falta de tiempo y de recursos, aunque sí hemos entrevistado habitantes de allá fuera de sus municipios.

No hubiera resultado sencillo generar espacios similares de interacción de gentes tan diversas, de no haber sido por el poder de convocatoria del museo. Como hemos anticipado en otro epígrafe, nos encontramos en un contexto en el que se va consolidando una cierta tendencia a la “desurbanización”, entendida como preferencia de sus habitantes por la información y los entretenimientos llevados hasta los hogares por la radio, la televisión e internet en lugar de la asistencia a cines, teatros y otros espectáculos presenciales que requieren atravesar largas distancias y espacios inseguros (García Canclini 2005: 15). Otros investigadores complementan esta visión y ponen especial énfasis en cómo esta “desaparición de lugares de encuentro casual” y otros espacios de socialización resulta particularmente aguda en las “periferias” de esta megaciudad (Nivón 2005: 159).

En lo que respecta a su vertiente antropológica, intenté sustentar este intento a partir de la apoyatura que permitía la antropología experimental con el objetivo de hacer antropología con la gente y para su propio beneficio (Fischer 2018: 8): abrir espacios de que favorezcan la inteligibilidad mutua de distintos actores o favorecer la reimaginación del espacio urbano para hacerlo más habitable. Desde un inicio nos había llamado la atención la idea de la “separación de la ciudad virtual y sus leyendas respecto a la real” (Latour 1999), que en la CDMX adquiere formas muy diversas, desde la ubicuidad de la propaganda institucional dirigida a los ciudadanos y ciudadanas y a turistas, hasta la sátira de la movilidad expresada en canciones, novelas, películas y memes en redes sociales. Algo de eso intentamos integrar en la instalación de los días de muestra final en el Foro

del Dinosaurio del Museo del Chopo. Pero queríamos indagar también la articulación entre la ciudad vivida y la deseada y no se me ocurrió otra cosa más que hacer que parte de mi trabajo de campo consistiese también en una “narración del encuentro” (Ferrándiz 2011: 193).

Aunque la antropología y la performance gozan de una amplia trayectoria de articulaciones, algunas de las mismas están bien registradas (Fischer 2018: 45), hemos tenido que buscarle a este experimento concreto su propio “sentido”. Aparte del sentido personal de financiarme mi última estancia allí, me inspiré en un texto de Kate Fortun, concretamente en su propuesta de pensar la etnografía a modo de “tecnología” para habilitar cosas, ya sea esto retar el orden existente, crear efectos terapéuticos o provocar nuevos órdenes de subjetividad (Fortun 2015: 123). En este caso, entre las opciones que recogía esta autora, me resultaba particularmente tentadora la idea de crear espacios colectivos de creatividad donde pudiese emerger algo nuevo a partir de los encuentros a través de las diferencias y tal vez, producir nuevas articulaciones – como en el arte de performance – y “devenir polivocal” (Fortun 2015: 127-128 y 133).

En epígrafes sucesivos desgranaré en qué ha consistido esta creación híbrida y cuáles considero que son sus contribuciones principales.

### **3- Etnografía sobre ruedas y en suelo firme.**

Comencé el trabajo propiamente etnográfico a inicios de septiembre de 2018 realizando una observación ya propiamente etnográfica y entrevistas semi-estructuradas que abarcaban distintos temas que agrupé por bloques temáticos con la idea de realizar una primera “prospección” y posteriormente ir afilando más mis preguntas según fuese analizando sobre el terreno el material que iba obteniendo y rediseñando futuras entrevistas y observaciones. Seguí para ello las recomendaciones de autores como Michael Agar: estructurar gradualmente las preguntas a medida en que vamos profundizando en nuestro nivel de conocimiento (Agar 1980: 91). En función de las características de los entrevistados y entrevistadas haría más énfasis en unos bloques u otros e incorporando preguntas personalizadas en función de la información previa que tuviese de cada persona. En un principio fueron más genéricas, dejando la especificidad para mis incisiones improvisadas in situ. No obstante, me gusta dejar que las personas se explenen e interrumpir lo menos posible. Pronto descubrí que eso tenía también desventajas: *tempus regit actum*. La gente no siempre tiene todo el tiempo del mundo para dedicarle a uno, incluso “en suelo firme”. Los campos principales que traté de indagar en esas primeras entrevistas pueden resumirse en lo siguiente:

- Seguridad y violencia general en el tránsito.
- Enfermedad, diversidad funcional y accesibilidad.
- Tiempo de tránsito y relaciones sociales.
- Tránsito y género.
- Tránsito e identidad.
- Economía.

Posteriormente fui añadiendo nuevos bloques. Aún no había comenzado a entrevistar a trabajadores de la movilidad (choferes, checadores) ni a vendedores ambulantes en el metro, policías, activistas, especialistas y médicos. Y con el tiempo fui



indagando nuevos temas como adaptaciones (qué hace la gente durante el tránsito, cómo se adapta a su movilidad).

### **3.1- Cuerpos vulnerables en movimiento:**

#### **a) *Ya nos agarraron de sus puerquitos. Movilidad y violencia.***

Da reparo elegir este eje temático como inicio. La “sensacionalización” y la “espectacularización” de la violencia, del sufrimiento físico y el estrés psíquico son tendencias presentes en la producción discursiva y audiovisual sobre buena parte de América Latina y no son fenómenos espontáneos ni inocuos. Soy consciente de la posibilidad de incurrir en re-victimizaciones y del impacto que puede tener lo que escriba bien sobre ciertos individuos, bien sobre una parte vastísima de la ciudad, a modo de refuerzo indirecto o involuntario de estereotipos espaciales.

Pero por más que diversificamos los contenidos de las entrevistas y que dirigimos la atención a otros aspectos o que incluso no preguntásemos por la vulnerabilidad, más temprano que tarde estos asuntos rezumaban por alguna parte. He encontrado numerosos ejes de diferencia y de diversidad en las experiencias y discursos sobre la movilidad, pero sí aprecio algún consenso transversal a todo género y condición es justamente este: la consciencia de la vulnerabilidad.

En términos generales, la gente a la que he tenido acceso siente la necesidad de hablar de ello, de explayarse y entonar – de forma polifónica, eso sí – un “blues del autobús”. A veces rezuma en conversaciones cotidianas *off the record*, cuando ya se le había olvidado a uno que estaba haciendo etnografía. Es uno de esos aspectos en el que el campo – como en las viejas películas del espacio – se vuelve magnético y nos abduce, aunque tuviésemos otros planes. Asimismo, me ha parecido que esta dimensión tiene “comorbilidad” con muchas otras: adaptaciones, economía, género, identidad, etc. No es algo que pueda dejar a parte o fingir su falta de centralidad en lo que atañe a la problemática del movimiento de la urbe y de la periferia en concreto. Es un eje de semejanza.

#### *Tránsitos vulnerables en las estadísticas*

Los datos estadísticos así parecen reflejarlo: el transporte público es el segundo lugar en el que los mexicanos – en su conjunto – se sienten más inseguros (75,1%), únicamente superado por los cajeros automáticos situados en la vía pública (81, 7%) (INEGI 2019: 10). Si desagregamos los datos nos encontramos con que, a diferencia de ciudades como Mérida (Yucatán) o Saltillo (Coahuila) donde sólo un 31,2% y un 32, 3 % de los entrevistados manifiesta sentirse insegura en el transporte público, en la ZMVM los datos se disparan. En la zona oriente de la CDMX la cifra sube hasta un 93, 3%. Curiosamente, la cifra desciende en Nezahualcóyotl, con un 88% y alcanza el firmamento en Ecatepec de Morelos con un 96, 6% de respuestas afirmativas (INEGI 2019: 12). En estos últimos municipios se muestra una discrepancia estadística respecto a la media nacional, ya la percepción de inseguridad en el transporte público llega a superar la que se siente en los cajeros automáticos de la vía pública, dado que las cifras, para este parámetro, se quedan en un 83.1% (Neza), 94,4% (Ecatepec) y 90,4% en delegaciones de zona oriente de la CDMX (INEGI 2019: 11). Podemos decir, por tanto que, con arreglo a la Encuesta Nacional sobre Seguridad Pública Urbana de 2019<sup>9</sup>, en las ciudades y

---

<sup>9</sup> Disponible en internet:

[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2019\\_marzo\\_presentacion\\_ejecutiva.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2019_marzo_presentacion_ejecutiva.pdf)

delegaciones de la ZMVM que han sido objeto de toma de datos, el transporte público pasa a ocupar el primer lugar en percepción de inseguridad por parte de sus habitantes. Municipios como Tlalnepantla y Naucalpan (Edomex) y la zona norte y oriente de la CDMX confirman esta tendencia que no se ratifica en las zonas sur y poniente de la CDMX por un estrecho margen. Estas últimas son justamente las más seguras y mejor comunicadas de la ciudad y en las que, probablemente, sus habitantes dependen menos del transporte público para desplazarse.

Hasta la fecha no he encontrado datos desagregados sobre violencia en el transporte que desglose las denuncias por medio de transporte y zona. La monografía de José Iñigo Aguilar Medina sí arroja algo de luz sobre el tema, al haber incluido en sus cuestionarios la pregunta sobre si el usuario o usuaria ha sufrido o presenciado algún delito en el transporte. Las cifras varían ostensiblemente entre los extremos. El medio en el que sus usuarios menos declaran haber sufrido o atestiguado delitos es el Tren Suburbano, que comunica Buenavista y de La Fortuna, ambas en la CDMX con importantes municipios de la zona noroeste del Edomex, como Tlalnepantla, Tultitlán y Cuautitlán. Allí, un 95% declararon no haber sufrido o haber visto la comisión de delito alguno en el transporte. En el otro extremo se sitúan las peseras, donde esa cifra cae hasta un 53, 5% de respuestas negativas y el metro, donde ya se desploma al 32, 2% (Aguilar 2015: 89). No maneja ninguna categoría específica para las combis. Ignoro si es que no se incluyeron o si esta categoría se equipara en este estudio a la de las peseras. Tampoco se desglosan los lugares en los que tales peseras prestan servicio, ni los delitos que se presencian, hasta el punto de distinguir entre tipos penales, digamos. Pero sí los agrupa en “riñas” (presenciado por un 18, 2% de los pasajeros de las peseras y un 24, 4% del metro), “robos” (reportado por un 17% en peseras y por un 27, 8% en el metro) y “acoso” (11, 3% en peseras y 15, 6% en el metro) entre los reportes más relevantes (Aguilar 2015: 89). No hay cifras más específicas sobre asaltos con violencia.

#### *Con el Jesús en la boca.*

Ninguna de las personas con las que tuve ocasión de platicar negó que el miedo fuese una constante en sus desplazamientos cotidianos en transporte público. La única que no dijo sentirlo fue Doña Chavelita, señora de gran solera del Grupo de Salud de la Floresta en el municipio de Los Reyes, que me narraba sus experiencias en los *chimecos* del pasado. Cuando le preguntamos cuánto tiempo hacía hasta la Plaza de la Soledad me contestó muy gráficamente: “*pues una dormidota rica*”. A continuación le pregunté si actualmente se sigue durmiendo en los transportes, si ahora puede hacerlo. Y su respuesta fue categórica: “*¡¡¡Y ahora ya no salimos, niño!!!*” El de Doña Chavelita ha sido el único “voto particular” – más bien una abstención – que he podido encontrar respecto a la cuestión del miedo.

A partir de ahí, el miedo ha pasado a ser una constante en personas con recursos muy dispares a la hora de afrontar los peligros. Desde jóvenes adolescentes que jamás viajan solas hasta los más aguerridos boxeadores que se entrenaron desde chamacos corriendo por la ladera de los temidos cerros de Chimalhuacán y aventando piedrotas hacia atrás. Las formas del miedo y las respuestas asumen miles de avatares. Algunos de los cuales suelen ser paradójicamente temidos, a pesar de que el uso que le daban algunos sujetos del campo iba destinado a conjurar el terror. Un ejemplo: uno de los mototaxistas de la Colonia Benito Juárez que solía llevarme había fijado una Santa Muerte a la parte frontal de la moto y la había protegido metiéndola en un cubo mazizo de metacrilato rodeado por un tubo flexible y fluorescente de leds violetas. Tras una curiosa conversación sobre el aparato casero que había improvisado para que reprodujese

aleatoriamente las *rolas* (canciones) que traía en mp3 y dado que era un hombre que a priori no intimidaba, le pregunté por “su Santa” y me contestó que la llevaba para protegerse de los rateros: “*por aquí está bien feo*”. Otros recurren a San Judas Tadeo, “San Juditas” para sus devotos, que son legión. Por tratarse de uno de los usuarios más célebres del transporte público, dado que el día 28 de cada mes sale a darse un garbeo en metro o en el camión y por ser uno de los santos más invocados entre choferes y vendedores ambulantes, llegué a hacerme con una estampa en una tienda diocesana del centro. El reverso contiene una “Oración del conductor” con la siguiente jaculatoria:

*“Dios mío, por San Judas Tadeo, dame mano firme y mirada vigilante, para que llegue a mi destino sin accidentarme ni dañar a los demás. Líbrame de los conductores drogados y agresivos”*

Don José, padre de Guadalupe, tiene una estatua de yeso de San Juditas en el salón de la casa. Don José tiene muchas cosas, en general. Un día llamaron a un cura exorcista amigo de la familia para que bendijese el hogar y sacase un espíritu que, al parecer, andaba haciendo trastadas por la casa. Todo bien hasta que entró en la habitación de su hija la menor y se encontró de frente con una Santa Muerte que no escatimaba espacio. El cura les dijo, con más cara de espanto que de pocos amigos, que “esa figura no formaba parte de la fe de la Santa Madre Iglesia”, mientras señalaba con el dedo la figura y reculaba hacia atrás. Pero la propia Lupe bien se encargó de decirme que los también los medallones de oro de San Juditas suelen formar parte del uniforme *standard* del malandro. Ambos cultos pueden llegar a ser temidos en ciertas situaciones o contribuir a mitigar el terror. Desde luego, se ven con frecuencia en el ámbito de la movilidad.

Leti, de la Colonia Ciudad Lago en Neza, una de las señoras con las que más platiqué en los grupos de salud de tercera edad, lo enmarcaba mejor que nadie: “*Desde que salimos vamos con el Jesús en la boca (...) siempre vamos con el temor. Ahora, últimamente sobre todo. Vamos pensando en que pueden subirse. En que pueden... pues no sé... ahora ya no se trata solamente de chamacas. Ya es general.*”

Otra semejanza que muchos comparten es la degradación del clima de violencia en el transporte público. Así se expresaba Isabel, del mismo grupo de salud que Leti: “*Si al menos nos quitaran el dinero como antes... Pero ahora nos quitan el dinero y nos dan un trancazo [golpe]*”. Me consta que es una mujer valiente, tanto en su trayectoria pasada como por su actitud presente, no se *arruga* (no se acobarda) en situaciones en las que muchos nos lo pensaríamos. Más adelante se sabrá por qué. Aun así, como muchas otras, no deja de encomendarse a Dios cada vez que sale de su casa: “*En el nombre sea de Dios que me ayude, que me proteja, me lleve y me traiga con bien*” y cada vez que llega: “*Gracias, Dios mío, porque ya me dejaste regresar a mi casa con bien*”. “*El asaltante no discrimina ni por mujer, ni por joven ni por viejo, el asaltante es asaltante...*”, especifica. Otra mujer del Grupo de Salud de la colonia El Sol de Neza tenía su propia fórmula legada por una tía suya que fue monja, que le aconsejó rezar siempre al salir para que Dios la protegiese de los asaltos: “*Perro en ti, sangre de Cristo en mí, Dios permita que se vayan de aquí*”. Aachacaba a la fe y a la devoción con la que rezaba que hasta la fecha nunca le hubiesen hecho nada en el transporte.

No todo el mundo reza ni profesa la misma fe, en caso de tenerla. Pero el miedo estaba presente en gente de muy distinta convicción. Mi primera entrevista formal la hice en el pueblo (ahora ya barrio) de San Pedro Martir, en un cerro de la Delegación de Tlalpan, al sur de la CDMX. El ingeniero de sonido del centro cultural de la zona había trabajado durante décadas en Televisa, hasta que redujeron personal y tuvo que buscar

empleos de menor remuneración. Ya me lo habían presentado en otra ocasión y me comentaron que vivía en Chalco (Edomex) y desde allí viajaba a San Pedro Martir, todo un “trayectazo”. A mí mismo nunca me tomó menos de dos horas y media desde Neza<sup>10</sup> y fui unas seis veces. Supe también que lo habían asaltado con frecuencia y quise conocer su vivencia. Su aspecto no es el que yo suponía en un ingeniero del principal medio de comunicación del país (casi un imperio): rastas hasta la cintura, barba larga y brazos en los que costaba encontrar espacio sin tatuar. Estatura y corpulencia considerable para la media de la ciudad. La entrevista comenzó justamente con este tema:

“Chus: ¿Has sentido miedo o inseguridad alguna vez en tus trayectos de combi y/o peseros? ¿Cómo vives estos trayectos?”

Juan: Qué bueno que empiezas eso como primera pregunta. La seguridad es un verdadero caos en el DF y en el Estado de México no sé por qué razón se complica más. Bien sabemos que inseguridad va a haber en todos lados. No lo podemos llamar marginación. Pero yo no sé por qué en esos puntos, fuera de lo que es el área metropolitana, siempre se acentúa este tipo de cosas (...) desde que te subes ya vas con un pinche paniqueo que dices: ¿Cómo es posible que hemos llegado hasta esto, no? (...) y la neta ya te subes y ya es el pinche paniqueo total, todas son inseguras, ya no sabes ni donde te va a tocar.”

De todas las personas con las que he hablado en mis estancias, ninguna me ha dicho que no conociese gente de primera mano que no hubiese sufrido asaltos. La mayoría los han sufrido en primera persona y los que no, sí han tenido conocimiento de asaltos y secuestros. En el caso personal de Juan, los sufrió bajo la coacción de arma de fuego en repetidas ocasiones. Le tocaron golpes sin haber mediado palabra y aun así no pierde el humor a la hora de contarlo:

“Juan: (...) Es que una señora antes de que empezara el asalto se bajó y yo ya había visto la acción de estos cabrones, que digo que: bueno, este *wey* qué hace hasta atrás si hay lugares, el otro *wey* que está en medio... también qué hace en medio, si hay lugares y fue cuando no me cuadró. Dije: no, pues ahora es la oportunidad para levantarme y bajarme junto con la señora.

P: ¿Y ya te lo impidieron o cómo?”

Juan: Se bajó la señora, se arrancó el micro y fue cuando me jalaron. Sentí los jalones por atrás y ya no pude hacer nada. O sea, ya me jalaron, me empezaron a golpear, el otro cabrón que sacó un arma, una pinche metralleta de estas recortadas, que dices: ¡Oye *wey* dónde la traías guardada! O sea, ¡No mames! ¡¿Dónde madres la tenías guardada?!” [*nos reímos*].

Y al igual que sucede con los santos y las “santas”, que según la persona que los porte y el uso que le den, pueden tranquilizar o amedrentar, no es infrecuente que las mismas personas que por su condición física o estética puedan intimidar involuntariamente al pasaje, al mismo tiempo que vayan sufriendo un ataque de pánico ellos mismos:

“Juan: Ya estamos al grado de que todos desconfiamos de todos, de todos. Ya es una pinche paranoia bien cabrona generada por este tipo de cosas (...) Y es lo que te digo,

---

<sup>10</sup>El trayecto implicaba tomar una combi en mi colonia, luego Mexibús hasta Pantitlán, metro con transbordo incluido y dos camiones.

pues, es muy triste que ya todos desconfiemos y nadie nos apoyemos. Bueno, te lo digo esto como personal: ya desde que subes y te ven el pelo enredado con *dreadlocks* o te ven cierta característica ya sientes ese pinche...

Chus: Porque te toman a ti por...

Juan: Sí... y es de aquí para allá, o sea, del que ya va sentadito y te ve... [*simula el discurso del otro*] “aaaay cabrón, no ps sí, sí es... O tú que subes y ya sientes la mirada de todos y tú también ya andas buscando quiénes son y quienes no son.

Chus: O sea que todos somos sospechosos y a la vez fiscales o Ministerio Público?

Juan: [*Risas*] ¡Ándale! Es todo una fiesta ahí!

Chus: Escrutinio de ida y vuelta...

Juan: Ajá, sí... lo que decía, de allá, de los que ya van sentaditos hasta que tú ya te subes, ya es todo esa vibra, están escaneando unos a otros.”

Como veremos en el siguiente excuso, el miedo afecta a gente mucho más poderosa, aunque su aspecto físico no atemorice a priori.

#### *Estoy cansao de dar hostias*

Una tarde de mayo en Madrid me encontré a mí mismo en una tienda de boxeadores para comprar camisetas para llevarles a unos amigos de Pantitlán, a quienes habíamos entrevistado repetidas veces y que terminaron convirtiéndose en parte fundamental del performance de Travesías Periféricas. Queríamos llevarles un recuerdo de Madrid y vimos una camiseta de un equipo madrileño de boxeo que decía: “estoy cansao de dar hostias”. Nos la llevamos. Aquella “macarrada” nos sedujo, pues resumía, en parte, cierta faceta de sus vidas.

Mamaron el boxeo desde *chavos*, un deporte que apasiona en México. Los conocí por casualidad en el metro Pantitlán una tarde de octubre que regresábamos de vaya usted a saber dónde y nos disponíamos a transbordar al Mexibús Lupe se los encontró en un puesto ambulante de un pasillo subterráneo, fuera de las taquillas del metro, que conecta con el “Mexi”. Ella no sabía que ahora eran vendedores. Se conocían del gimnasio (ella también boxea) del hermano de ellos, “el profesor”, un gran peleador profesional retirado por lesión y ahora entrenador. Los que nos saludaban efusivamente desde el otro lado de la trinchera de *botanas* y *gansitos*<sup>11</sup> fueron también grandes boxeadores amateurs. Uno de ellos fue campeón de México y recorrió medio mundo con la Selección. Tras sus respectivas lesiones habían regresado a la venta ambulante en Pantitlán, donde se criaron, dado que su padre fue líder de vendedores allí hace décadas, como lo son ellos ahora. Meses después supe que años atrás compartieron circuitos con el Canelo Álvarez, uno de los boxeadores más famosos del mundo actual y el cuarto deportista mejor pagado de todos los tiempos. Llegaron a mostrarme el recorte de periódico que los relacionaba y guardaba el profesor en una carpeta polvorienta, cuando muchos otros lo hubiesen enmarcado. Me planteé entrevistarlos porque me interesaba conocer de qué modo vivían ellos la inseguridad, gente entrenada para *madrear* (dar una paliza) a cualquiera en un abrir y cerrar de ojos. Se los conoce como “los pericos”. Les pondré nombres falsos por su propia seguridad.

---

<sup>11</sup> Botana: aperitivo en general, frutos secos en este caso. Gansito: pastelito empaquetado de chocolate.



El primero que conocí fue el profesor, a quien fuimos a ver a su gimnasio. Nos citó unos días más tarde para que pudiesen venir sus hermanos y su padre. La entrevista duró varias horas, porque se unieron dos policías que también entrenaban allí y de los que tampoco voy a dar sus nombres ni el cuerpo al que pertenecen, como tampoco nombro el gimnasio. Mientras devorábamos unos pollos sentados en entre el saliente del *ring* y las sillas que habíamos puesto entre los costales me enteré que la suya era una historia de ida y vuelta. Quería indagar cómo les afectaba el miedo y la violencia a personas que cabalgaban entre dos mundos, el del boxeo profesional y el de las turbulencias de la estación más grande de la red de metro y puerta de entrada “peatonal” a la CDMX desde la periferia oriente del Edomex. Y me encontré con que fue ese mismo ambiente turbio lo que lo condujo a iniciarse en el boxeo:

Profesor O.: “Toda mi infancia pues la crecí yo en Pantitlán, por lo mismo de que mi papá tenía puestos ahí en Pantitlán y un tiempo fue el líder de ahí de una zona de Pantitlán. Entonces, en su tiempo eran respetados, movían el pasillo de la línea [*omito el número*], tenía alrededor de 40 trabajadores él. Y pues muy respetados todos. Todos mis tíos trabajando y siempre, siempre echándole ganas. En el principio de cuando se abrió Pantitlán. Entonces se veía mucho, mucho pleito porque empezaba el comercio ambulante ahí y pasaba gente de Neza, de Ecatepec, del centro, de... de varios lados que llegaban ahí a Pantitlán. Y entonces había mucho problema porque los vendedores estorbaban. Y hasta la fecha, de repente, si estorban digamos... el paso ¿No? [*se ríe*] Entonces nosotros lo hacíamos por necesidad no por querer estorbar a alguien ni nada. Pero por lo mismo que la gente se molestaba pues pateaban la mercancía y cosas así que era pues... nuestro patrimonio ¿No? Entonces tenía que defenderse. En aquel tiempo mis tíos, todos, pues hablando, o a veces hasta llegar a los golpes, porque en aquel entonces era el tiempo del *rock and roll*, de todo ese tipo de tribus urbanas que pues más bien era dejado, era el tiempo de... de la locura fuerte también. Y después pues sí ya fueron saliendo los cholos, los *skates*, todo eso. Pero en ese entonces yo recuerdo que eran pues los rockeros y había mucho pleito ahí. Entonces nosotros fuimos creciendo con eso. Aunque estudiábamos y todo nosotros en las tardes íbamos allá y veíamos todo ese ambiente. Hay como gente bien educada, como malhablados y de todo. Y así fue como igual conocimos a... no sé... como entre policías y rateros, vendedores y estudiantes... de todo había ahí. Entonces este... nosotros nos peleábamos cuando éramos niños allí en Pantitlán, entonces con los *chalanés* [ayudantes] de otros líderes o de otros vendedores, con los hijos y así... pero era un juego de niños porque teníamos once años realmente ¿No? [*se ríe*] once-doce años. Y de ahí este... un día recuerdo. Me peleé ahí en Pantitlán y le hablan a mi papá, por teléfono, otro líder. Y le dice: “Oye... este, pues te llamo... este, se acaba de pelear tu hijo con mi ayudante y mi ayudante tiene igual este... 13 años, dice... “un poquito más grande, un poquito más grande, pero no queremos problemas con ustedes, no queremos que pase nada”. Entonces mi papá dijo: pues no hay problema, son niños y ps no pasa nada. Y así dijo.

Chus: ¿Le hicieron daño?

Profesor: Sí, ps un ojo hinchado y así... ¿No? Pero era normal, era normal, porque ps así era ahí el ambiente en Pantitlán. Entonces este... no ps para la tarde me da una regañada mi papá y me dice, este... y eso sí, yo siempre lo recuerdo: “yo siendo hijo del líder y que cualquiera venga y te pegue... es una burla”. Y al siguiente día me manda al gimnasio (...) Entonces, cuando yo llego al gimnasio yo voy con la idea de que... pues mi papá me mandó ¿No? Y que yo me la tenía que saber en la calle y todo. Porque el ambiente era así, o sea... nosotros veíamos aventarse un *tiro* (puñetazo), como se dice,

pues... ¡Normal! Normal, normal y... luego nos sangraban y luego ganábamos y así. Pero era así nuestra vida.”

A pesar de haber usado Pantitlán como puerta de entrada a CDMX en el 90% de los casos – salvo excepciones en los que me convenía más hacerlo por las estaciones de Tepalcates, Gelatao o Nezahualcóyotl – nunca sentí miedo especial allí, no tuve nunca incidencia alguna y más tarde, la cercanía a “los pericos” y a su legión de compañeros me hizo sentirme, de algún modo, protegido. Pero la fama de la estación la precede.

Como si de una vieja profecía precolombina se tratase, el único significado conocido del nombre náhuatl de la estación (y de la colonia que le da nombre) hace referencia a un lugar señalado entre banderas que los mexicas señalaron para evitar que un remolino del lago engullese las canoas. O al menos esa fue la información que recogió el cronista Hernando de Alvarado Tezozomoc en 1598 (*Crónica mexicana*).

Las crónicas contemporáneas de los grupos de Facebook del ciberespacio continúan esa saga con lluvias de memes sarcásticos sobre la estación que llegan a las más de 346.000 personas que siguen las publicaciones de la página. Se puede encontrar de todo allí. Algunos son muy gráficos y condensan perfectamente algunos aspectos del lugar. En uno de ellos sale, en la mitad superior de la foto, una pareja besándose en un atardecer. Se lee: “No hay nada más grande que el amor”. En la parte de abajo sale el paradero de combis, camiones y peseros con los cientos de unidades que rodean la estación. Y aclaran: “Excepto el paradero de Pantitlán, esa madre es inmensa”. Otras expresan precisamente los imaginarios actuales sobre las turbulencias de la zona. En una de ellas aparece una foto de una película antigua con una familia perdida que consulta un mapa y pide orientación a un transeúnte. Cristo es quien los auxilia y les advierte: “De ese lado empieza Pantitlán, *la neta* [la verdad]: allí ya no los cuido”. El propio anti-icóno de la estación (dibujos caricaturescos que sustituyen el icóno oficial de cada parada, normalmente relacionado con algún “landmark” de los alrededores) es un dibujo de un beligerante Leónidas sacado de la película *300* blandiendo una espada.

Podría extenderme sobre mi colección de memes o sobre las bromas o advertencias que nos llegan constantemente cuando anunciamos cuál es nuestro rumbo en zonas supuestamente más tranquilas de la ciudad. Los relatos del profesor nos confirman todo esto con casos y ejemplos concretos sobre los que luego profundizaron “los pericos” a lo largo de todos nuestros encuentros. El vertiginoso flujo de gentes a partir de sus cuatro líneas, los centenares de combis que lo rodean en las *lanzaderas* (cabeceras de ruta) y calles aledañas y el trasiego de camiones de mercancías que llegan o salen hacia el este, hace que sea un espacio de flujos idóneo para todo tipo de actividades y que la violencia a veces esté presente en ellos, aunque sólo sea por la propia competencia entre vendedores y el estrés que les genera.

Más que ahondar en el proceloso anecdótico de los hermanos, me interesa detenerme en su relación con el miedo y qué ventajas adaptativas les brindó sus habilidades con los puños. En el caso concreto del profesor, a quien los pasillos del metro lo “becaron” para formarse en el boxeo, es para pensar para lo que más le ha servido este deporte:

“El ambiente en Pantitlán siempre es muy pesado. Con el deporte sabe uno controlar sus emociones. Entonces lo que hace uno es pensar más rápido. En cuestión de un problema o de un asalto. Claro que, con un arma nadie está exento ¿No? Pero si fuera un arma punzocortante o a puño así... se puede tener un poco más de parámetro para defenderse. Entonces... pero sí, el miedo siempre lo hay ¿Eh? Siempre, siempre hay

miedo, siempre hay temor. La cosa es no sugestionarse, porque aquí es un barrio muy pesado, ha crecido mucho la delincuencia, no porque así sea, sino porque ha venido mucha gente de otros lugares”.

La autocontención, en su caso, no es baladí, le asusta la posibilidad de perder la licencia como “esquina” (así llaman a los entrenadores de boxeo), algo que podría suceder en caso de ser arrestado. Para sus hermanos el autocontrol tiene otras dimensiones, habida cuenta de que ellos son quienes se siguen batiendo el cobre en el metro. Uno de ellos, Armando (el campeón) nos explica: *“Allí hay mucha gente mala ahí y en la forma en la que yo y él nos cuidamos... porque muchos saben que nosotros sabemos pelear. Yo y él nos hemos peleado ya varias veces y le hemos pegado a la gente. Si tienes un problema con ellos, ya no te pelean bien. Ya ven la forma de picarte o de pegarte entre dos, tres. Es la forma en que te pueden ganar a alguien como yo o él (...) cuando tú les respondes... eso ya nos ha pasado, es cuando te echan montón [pegarte entre muchos] o te quieren acusar con la policía. Varias formas te buscan.*

Los policías tampoco están libres de temor ni exonerados de la necesidad de tomar precauciones cuando viajan. El primero de los entrevistados ha tenido la suerte de no tener que echar mano, hasta la fecha, de las habilidades que le enseña el profesor en el gimnasio. Son 16 años de desempeño profesional y la pregunta por la posible relación entre el boxeo y su oficio se me hace inevitable. Refiere que el uso del arma de fuego está cada vez más controlado en el cuerpo y no pueden hacer un uso discrecional de la misma. Aun así, toma sus medidas:

Policía 1: “Yo en el transporte público procuro a veces no llevar nada de valor”

Chus: ¿Ustedes también lo usan?

Policía 1: De repente... de repente sí, sí hay veces que sí. Por ejemplo, como le digo: a veces tengo que trasladarme a diferentes municipios por mis propios medios. Hay veces, cuando no me alcanza para la gasolina<sup>12</sup>, tengo que pagar transporte público (...)

Chus: ¿De su propio bolsillo? ¿Hasta los propios pasajes tienen que costear?

Policía1: Sí! Sí... ¡Costear mis gastos! Y eso es... y como le vuelvo a repetir no es lo mismo gastarme 50 pesos de aquí a mi trabajo que gastarme 200-300 pesos de aquí a Valle de Bravo, ¿Verdad? Ahorita, en unos días atrás hubo cambios de adscripción, compañeros que están aquí en Neza ahorita están en Malinalco. Imagínese si viven en Amecameca, si viven en Chimalhuacán, de irse a transportarse hasta por allá, a un lugar donde no conocemos, para empezar. Dos: el transporte, no todos los compañeros tienen la fortuna de tener un vehículo. Porque también nuestro sueldo no es la gran cosa ¿Eh? Muchos piensan que ganamos las millonadas y la verdad es que no. También vivimos al día. No con esto defiendiendo a los compañeros a los que les gusta... como vulgarmente le dicen: *pegarle* [extorsionar] ¿No?”

Desde que llegué, antes incluso de que comenzase a plantearme un TFM sobre esta cuestión, he escuchado todo tipo de historias truculentas, de las cuales, buena parte suceden en los transportes. Tengo muchas registradas en las entrevistas y otras tantas en mi cuaderno de campo, cuando no me pareció prudente ponerme a grabar. No creo que vaya a aportar mucho más a este apartado recrear aquí un rosario de calvarios. Se palpa

---

<sup>12</sup> En la parte previa de la entrevista ha estado hablando sobre las condiciones de precariedad en las que hace su trabajo su cuerpo policial que, según este agente, difiere notablemente respecto a la de otros cuerpos, especialmente por la escasez de presupuesto para gasolina de los vehículos.

el miedo de muchas formas y se exterioriza en ocasiones, a través de pancartas de vinilo confeccionadas con calidad profesional que amenazan a los rateros con lincharlos en lugar de reportarlos si los agarran haciendo alguna fechoría en las colonias. La primera que vi fue justamente en frente de la pirámide de la zona arqueológica de Los Reyes Acaquilpan, en el municipio de La Paz (Edomex). Pocas calles más allá había un cartel gigantesco del Partido Verde pidiendo la implantación de la pena de muerte. No me atrevería a contar aquí algunas de las historias que han salido en las entrevistas por los “peces gordos” que llegan a involucrar. En algunos casos, cuando llegaba a los grupos para hacer entrevistas, empezábamos con retraso porque algunas señoras llegaban espantadas por experiencias de asaltos que acababan de ocurrirles, eso sí, en el interior de sus casas. Si el miedo es algo que flota en el aire, como el aroma de azahar en un abril cordobés, detecto también otro sentimiento generalizado de congoja e impotencia frente a este fenómeno. Las amenazas vecinales de linchamiento – que se llevan a menudo a la práctica – y la iniciativa del Partido Verde, parecen, desde luego, relacionadas con ello y con el escepticismo hacia la capacidad de las instituciones para afrontar un problema – como este – que, lejos de resolverse, crece exponencialmente en los últimos años.

Una señora lo decía sin pelos en la lengua en el grupo de tercera edad de Reforma (Neza): “La gente ya no confía en la policía. Lo que hacen, por decir, sus operativos (...) todo esto se llena de carros de los agentes, de los policías, las *perreras*, que les llaman. Están parando a todos los carros y a todos les van esculcando, les van quitando lo que sea. ¿Quién les dice algo? Todos tienen que soltar lo poco o lo mucho que traigan”. Cuenta también cómo en el propio *corralón* [depósito de la grúa municipal] le desvalijaron el automóvil cuando tenían la certeza de que había entrado completo. De ahí su conclusión apocalíptica: “ya nos agarraron de sus puerquitos”. Otra señora del mismo grupo sentencia: “Viene la patrulla, les dan su mochada y se van. Y les dejan y siguen haciendo igual. Digo, es una corrupción tan grande que yo creo que nadie la puede parar (...) todos están para lo mismo: a ver cuánto les dan.”

### *Polifonías de la violencia*

Como sucede en otros órdenes de lo social, las reflexiones sociales a las que he tenido acceso a lo largo de mi trabajo de campo son un auténtico fuego cruzado de interpretaciones e incluso de acusaciones, donde las etiquetas que definen grupos sociales a menudo me han resultado escurridizas o poco útiles a la hora de asociar discursos con grupos definidos. Con gran frecuencia me encontré con que los discursos y los roles sociales estereotipados con los que trataba de orientarme en la ciudad, no se correspondían.

El lugar más común que me he encontrado fue, como ya hemos avanzado, el escepticismo ante la capacidad efectiva de las instituciones a la hora de abordar el problema. Entiendo que esto tiene cierta visibilidad estadística, incluso, si consideramos que, en términos generales, entre 2016 y el primer semestre de 2018, las cifras de población que consideraban que la delincuencia empeoraría o seguiría igual de mal, han oscilado entre un 65’5% y el 73’5% de la población del país. Las cifras cayeron en picado en septiembre de 2018 y se han reducido considerablemente hasta el 55% actual (marzo de 2019), sin que ello tuviese correlación con un descenso de los homicidios, hecho que hace que me plantee qué posibles relaciones puede tener este cambio de expectativas con la victoria electoral del actual presidente en julio de 2018 (INEGI 2019: 14). No obstante, estas cifras tienden a subir y a rozar o sobrepasar el 60% en los municipios de la ZMVM para los que hay datos disponibles. En el apartado de la consideración de la eficiencia del desempeño de los cuerpos policiales con más presencia y competencia para los delitos de

orden público cotidiano (Estatual y Preventiva Municipal), salvo en Neza, donde el 55´7% y el 58´7% de los encuestados sí consideran efectivas sus actividades, en el resto de la ZMVM ese tipo de respuestas se desploman, oscilando entre el 31´8 y el 46% de aprobaciones para las policías estatales del EDOMEX y la CDMX y entre un 20´4% y el 25´2% para el caso de los cuerpos municipales de las ciudades del Edomex (en la CDMX no hay datos) (INEGI 2019: 45-46).

Llama la atención lo que han denominado “cifra negra” en las estadísticas del INEGI. El periodista Borja Bauzá, quién estuvo presente en toda la fase final de nuestro proyecto de *Travesías Periféricas* y con quien realicé varias entrevistas conjuntas, le preguntó al criminólogo Tilemy Santiago (participante en *Travesías Periféricas*) por datos sobre la inseguridad de la ZMVM y este le remitió – entre otras cuestiones – a esta cifra que mide el porcentaje de delitos que se denuncian y el porcentaje de denuncias sobre el que las procuradurías abren carpetas de investigación. Resultó que sólo un 9´9% de los delitos se denunciaron en 2017 en la CDMX. Sobre el 66´9% de las denuncias el Ministerio Público inició investigaciones, lo cual representa una investigación sobre el 6´6% de los delitos que se cometen (INEGI 2018b: 16). No ha habido fluctuaciones significativas de estas cifras desde 2012 hasta ahora (INEGI 2018b: 17). Un poco más adelante se analizan las razones por las que el 90´1% de los delitos quedan sin denunciar: el 74´7% declara no haberlo hecho por causas atribuibles a la autoridad (en su mayor parte por considerarlo una pérdida de tiempo). El sector restante por causas varias: miedo al agresor, carencia de pruebas o por no considerarlo importante (INEGI 2018b: 19).

Una de las visiones pesimistas que más me chocó fue la del propio Ministerio Público que nos atendió cuando tuvimos que ir a presentar una denuncia por robo, agresión y amenaza de muerte. Contrariamente a las historias que a veces se escuchan sobre los “MP´s”, tengo que decir que su trato, en lo que a mí respecta, fue impecable, invirtió varias horas con nosotros, concertando toda una cadena de citas con forenses, dibujantes, psicólogos y distintas etnias policiales como para garantizar entretenimiento para toda la familia durante varias semanas. Hasta solicitó un “código águila” para nosotros, al objeto de garantizar que los agentes nos hicieran caso en el metro. Eso sí, ya nos advirtió – y tuve la sensación sincera de que nos habló con honestidad – de que las posibilidades de llevar a juicio a los rateros eran muy remotas. La conversación, en algunos tramos se tornó también en un hondo lamento por el estado del derecho procesal penal y los medios con los que tenía que operar.

Otro señor me contó en una ocasión – y pude verificar la historia porque me llegó por varias vías – que después de haber sido secuestrado para robarle el automóvil, sus propios contactos en la policía le recomendaron buscar y dar muerte a los criminales en lugar de ponerlos a disposición judicial para prevenir posibles venganzas. Rompió el formulario de la denuncia y les dijo: “¿Saben qué? Mejor nos olvidamos de todo esto”. Se levantó y hasta la fecha.

El caso de Julián (nombre falso) me pareció significativo de los dilemas que se les presentan a algunas personas a raíz de la impunidad y del repunte de una violencia que no solamente crece en las estadísticas, sino que también se transforma cualitativamente hacia modales de ensañamiento gratuito, así al menos lo reflejaron los entrevistados y las entrevistadas, pues en todo momento pregunté por su percepción de la evolución de la inseguridad en el transporte. Julián lo relataba así:

Chus: ¿Has notado que haya cambiado o evolucionado en el tiempo la cuestión del transporte? ¿Estaba mejor ahora o antes? ¿Ha cambiado algo con la introducción del Metrobús o el Mexibus?

Julián: Ha empeorado, pues ha empeorado muchísimo. Porque vamos, es un ejemplo bien burdo, porque antes lo que hacía la rata, toda la pinche escoria lo que hacía era amedrentarte así directo, pues tú ya sabías si reaccionabas o no, pero hasta ahí quedaba. Ahora no, ahora hasta porque pestañas ya te están dando el pinche tiro. Y ya hasta lo tienen bien estudiado, no sé cómo mencionarlo, pero ya lo tienen así como que la terapia, esta pinche terapia del miedo, los que se suben, cómo es... los que menos te dicen, se suben y te dicen: “no les venimos a robar pero no nos vamos a bajar con las manos vacías, vamos a pasar con cada uno de ustedes y pues una monedita...” A ver cómo dicen: “No les venimos a robar pero sí no nos vamos a bajar sin llevarnos una monedita...” Dicen: “Yo vengo saliendo del reclusorio, para mí es fácil quitarles sus pertenencias, pero no vengo a eso...” O sea ellos acá ya te están generando el pinche terror este, el pinche pánico que te comentaba hace rato, de bueno, si no te doy, como dices tú, este pues de menos me llevo un chingadazo o la agresión, o sea ya es acá la pinche terapia psicológica de “es que vengo saliendo del *reclu*”. Ahí es donde tú te empiezas a crearte el pánico: “ay no, wey, sí pues mejor le doy...” Ese es en el mínimo de los casos, el menos peor, jeje.

Chus: Ese es el mejor de los casos, ¿Y en el peor?

Julián: Eso era lo que era antes, a lo de antes era que te dijeran, “no pues dame algo...” Y tan, tan. Tal vez sí con lujo de violencia pero no pasaba de ahí. Pero ahora, como te digo, ya que se suban dos, tres, cuatro cabrones ya armados y no con cualquier chingadera, ya te están llegando con una 45, con una metralleta recortada (...)

Ya es una pinche paranoia bien cabrona generada por este tipo de cosas, por la inseguridad. Y pues sí, sí van evolucionando en este tipo de cosas. Sí nos orillan a querer tomar justicia por nuestra propia mano, que en el momento yo digo, va... y no creo que sea yo el único que piense eso, y es triste, es triste, pero dices oye, pues este, si tengo la oportunidad y salta la oportunidad que en un descuido se nos apendeje, y le demos hasta por debajo de la lengua, lo hacemos, lo hacemos, ¿Por qué? Por todo ese miedo, toda esa impotencia que nos genera la gente que debería estar para protegernos, que no lo hacen, es lo que te orilla.”

El uso de palabras como “la pinche escoria” o la tentación de la autotutela podría hacer pensar a quién lea esto que estaba entrevistando a un ideólogo de la “Ley y el orden”, pero esta persona andaba en las antípodas de ese paradigma. Me encontré con discursos análogos en conversaciones informales que venían de sujetos muy alejados de las pretensiones retribucionistas de lo penal que ya se hacen visibles en el paisaje urbano y en las páginas de sucesos. Los pronunciaban personas, como Julián, a quienes les daba cargo de conciencia llegar a pensar de ese modo.

No faltó ocasión de escuchar también discursos compasivos en relación a la violencia, entonados, a veces, por personas como Amparito, del grupo de salud de Reforma (Neza), a quien las necesidades propias no le han anulado la capacidad de empatizar con el otro, aunque se trate de la causa de la primera pesadilla de los ciudadanos de la CDMX, que es la inseguridad<sup>13</sup>:

---

<sup>13</sup> Un 77.2% de los habitantes de la CDMX consideraba en 2017 que la inseguridad era el problema más importante en ese Estado, a años luz de otros como la corrupción, el aumento de precios, la pobreza o la misma salud (INEGI 2018b: 21)

“Tienen hambre, tienen necesidad, tienen familia que mantener y vamos a suponer, ¿No? Es como los que pasan a pedir un taco o una moneda: “¡Ponte a trabajar!” .Pero ya no le dan trabajo a cualquiera. Pasa una señora y dicen: “¿No me ayuda, por favor?” ¿Y qué le dices tu? “ponte a trabajar, lava los trastes, lava la ropa” ¿Puedes tú meter a cualquier persona a tu casa? ¡Ya no la puedes meter! Entonces, toda esta gente ¿A dónde va? ¡A robar! ¿Sí? Digo de cuando íbamos a allá a Taxco, había atascón de tantos peseros, ahora ya metieron autobuses del gobierno. ¿A dónde está todo este chofer? ¿A dónde están todas esas combis? ¿Sí? Yo me pongo a pensar, es que ya pienso un ratito, porque antes no pensaba [risas] ¿Sí? ¿A dónde está toda esa persona que trabajaba? Esos ambulantes que estaban en Circunvalación, en Corregidora, en Correo Mayor, así que no podía uno ni caminar por tanto vendedor que había, ¿Dónde están ahora? que les buscaron un lugar a dónde ir. ¿Yo voy a ir a comprar hasta por allá? No, no voy a ir, porque está muy lejos y me van a dar más caro porque ya están pagando los puestos y me van a asaltar, entonces ¿Dónde está toda esa gente? Tiene familia, hijos, esposa, padres que mantener y si ya no tienen ese modo de trabajo. Ahorita nos está pasando y yo lo pienso. Si yo pudiera y que tuviera ese valor, me iba a robar.”

Es frecuente que el discurso sobre la inseguridad detone teorías sociales como esta u otras que, formuladas de otra manera, llenan ensayos que relacionan temas en permanente discusión académica en las instituciones educativas más prestigiosas del país, como los continuos desalojos de ambulantes y otros trabajadores informales que “entran en el rubro de lo inaceptable para un orden público deseable” para las políticas públicas urbanas implementadas e inspiradas desde modelos de gobernanza urbana revanchista y empresarial (Cossa 2018: 106 y 189).

De la misma manera que el discurso de Amparito nos pone ante el espejo de las causas estructurales que tienden a maximizar la violencia por la falta de alternativas y por el acoso hacia las salidas de un trabajo informal crecientemente construidas como infames por un gerencialismo que “no contempla lo que desde esos sectores se aporta a la vida diaria” (Cossa 2018: 97), discursos aparentemente alejados, como el de Julián, nos ponen ante la necesidad de anticipar qué horizontes se vislumbran en caso de que se mantenga la espiral de violencia que asola ciertas “regiones” urbanas, sin que las instituciones parezcan estar en condiciones de solucionarlas. Los linchamientos, cada vez más frecuentes en las noticias, son sólo una tímida advertencia de modalidades potenciales de autotutela mucho más expeditiva.

El artículo de Michael Taussig sobre la “limpieza” en Colombia nos da una pista sobre el abanico de posibilidades del mañana. En él desarrolla las transformaciones de un pueblo castigado por un paramilitarismo que siembra continuamente las calles de cadáveres y que los expone de los modos más grotescos, haciendo gala de un exceso “esperpéntico” en la forma de exhibir los cuerpos que, según el autor, “sobrepasa el objetivo de eliminar el océano campesino”, crea algo más que miedo: respeto y adhesión (Taussig 2013: 226). Tras indicar que aquél pueblo estaba lejos de las zonas controladas por las guerrillas, documenta casos de pago a los *paras* (paramilitares) por parte de los comerciantes y aun de familias que vengán crímenes cometidos por pandilleros. A través de estos ejemplos el autor explica su visión del apoyo a los paras en ciertas zonas de Colombia: “la gente que apoya a los paras lo hace porque el Estado colombiano no les puede proteger de nada, no solo de la guerrilla. Desde el asesinato hasta los accidentes de tráfico, desde el secuestro hasta el robo de las zapatillas de deporte, el Estado es impotente (...) la misma autoridad que uno puede buscar para protegerse es capaz de empeorarlo todo. Una y otra vez, ese sentido de la ley como algo peor que el crimen me ha asombrado” (Taussig 2013: 237). Más adelante explica cómo, a su modo de ver, el

descontrol y la impotencia estatal frente a las pandillas ha dibujado un nuevo paisaje sin el que no se entendería que – en 2003, cuando publica el libro – “la ley actual sea el asesinato” (Taussig 2013: 240).

No se trata de extrapolar escenarios sangrientos, justificar imaginarios o profetizar el horror, sino en todo caso de introducir criterios interpretativos que coadyuven a contextualizar prácticas emergentes que ya empiezan a ser cotidianas en las noticias, la “propaganda” urbana y en las propias entrevistas.

### ***b) Género.***

Resultaría fácil echar mano de un sencillo silogismo, como conectar la ola de feminicidios “noticiosos” o silenciosos que se viven en México a diario con el pavor de los habitantes de la gran ciudad al transporte público como el lugar que más les aterra, para deducir que el transporte público – especialmente en la periferia – es un lugar donde la agresión sexual y la violencia machista es frecuente.

La propia violencia machista y su antagonismo ha ido modificando el espacio del transporte. Andenes divididos, vagones especiales y convoyes de metrobús y mexibús exclusivos para mujeres nos recuerdan que la violencia contra las mujeres en la movilidad es un factor importante de vulnerabilidad y que no hace falta recurrir a silogismos para tomar conocimiento de ella. Las noticias airean constantemente casos de violaciones y de asesinatos mientras algunos colectivos feministas de la periferia denuncian que hay innumerables casos que no se contabilizan ni se registran como feminicidios por parte de las autoridades locales.

¿Cómo opera, por tanto la cuestión de la violencia de género en los discursos e imaginarios urbanos? ¿De qué modo se relaciona con la espacialización de las vulnerabilidades del clivaje centro-periferia? ¿Es la frontera administrativa entre dos estados una frontera más en relación a la seguridad de las mujeres? ¿Se percibe como tal?

Las agresiones sexuales han estado también omnipresentes en la etnografía, no sólo en el periodismo o en las estadísticas. No ha habido mujer preguntada sobre esta cuestión que no haya puesto el grito en el cielo, así fuese joven y feminista o anciana y apostólica y romana.

Por fortuna, las historias que me narraron en primera persona, que fueron muchas, no llegaron a la violación y se quedaron en agresión sexual e intento frustrado de secuestro. Aun así, no son delitos menores. Los testimonios de este estilo han sido “Pan nuestro” (suyo) de cada día:

Magda: “Magda: Pues sí me ha tocado. Que va uno en el transporte, pues más que nada en los camiones grandes, que es cuando se amontona demasiado tanto la gente y cuando no hay separación entre hombres y mujeres y van todos así en conjunto, pues hay de veras, que personas muy enfermas de la cabeza que hasta nos daban así como quién quiere decir que nos dan el *arrimón*. Y me ha tocado ver que aparte, que cuando yo voy sentada en la parte de atrás hay hombres enfermos que se sacan sus cosas y así se las ponen en la mano o en quién esté ahí cerca, sí y sí....”.

*Arrimón* es una palabra que yo desconocía y que fue haciéndose presente en las etnografías, con testimonios a veces más explícitos como el de Paloma (nombre falso) del grupo de tercera edad de Reforma (Neza):



Paloma: “(...) venía con mi esposo, pero mi esposo a un lado. Y detrás venía un individuo, ¿No? Y venía friegue y friegue, friegue y friegue...”

Lupe: ¿Por qué friegue y friegue?

Paloma: Pues friegue y friegue en que, pues quería pues este... andaba con su fregadera ahí detrás de mí, por las pinches nalgas ¿No? que tiene uno, ps... el antojo... Y ahí venía. Y yo me le hacía a mi esposo hacia un lado... No quería comprometer a mi marido más que nada, porque yo dije, le digo algo y se lo va a *madrear* aquí, pero en el metro con toda la gente.”

La cuestión termina mal y prefiero ahorrarle los detalles al lector.

Hay testimonios infinitamente peores, que terminan en palizas impunes. Este es precisamente uno de los aspectos en los que suele coincidir la generalidad de los testimonios: en la aquiescencia de pasajeros y autoridades:

Remedios: “Venía un fulano también atrás de ella así acosándola y se hacía ella para un lado y se hacía para el otro, caminó y caminaba con ella, no la dejaba. Y que se voltea le dice: Bueno ya, ¿no? Y le agarra un trancazo con la bolsita que traía de estas chiquitas, guardadita, y le dio, pero le dio en el hombro ¡¡Que hija de la quién sabe qué!! Cada vez que le mete dos cachetadotas, pero de la cachetada que le dio le brincó la sangre que le sacó a la muchacha, su nariz toda llora y llora la muchacha, todos vimos... pero eran casi puros hombres los que venían en el camión y nadie dijo ni pio. Nadie. Se bajó del camión y siguió”.

Coinciden, por lo general en que nadie ayuda. Tienen miedo, dicen algunas mujeres, por si van armados. La cuestión se hace visible hasta en las ventas de los ambulantes. Javier, uno de ellos que vende a diario en los pasillos de Chabacano, porta una mercancía poco usual: silbatos de metal para que no acosen a las señoras en las aglomeraciones. Hablo con él. Sus ventas no tienen nada que ver con el activismo, vende todo tipo de productos. Nomás esa mañana tocaba silbatos. Años atrás se repartieron incluso de forma gratuita por parte del Gobierno de la CDMX. Al mismo tiempo, las noticias hacían público que la policía de la CDMX se pondría una pulsera morada como forma de compromiso ante la violencia machista, para que las mujeres supiesen que podían contar con su protección. Este tipo de medidas resultaron impopulares en el espectro femenino más joven de mi etnografía, empezando por la propia Lupe, que ha actuado como una etnógrafa más en *Travesías Periféricas*. Ella misma ya calificó la medida de contraproducente porque, en su opinión, re-victimizaba a las mujeres desde una perspectiva institucional que dejaba caer la responsabilidad de la impunidad de la violencia machista en las mujeres que no se atreven a acudir a las instituciones, cuando la realidad muestra que la falta de confianza en las mismas se debía más bien a su reiterada ineficiencia para lidiar con este problema.

Desde un inicio, Lupe comentaba que el tránsito para las mujeres acarrea una doble complicación en la ZMVM por la suma de la violencia sexual a cualquier otra complicación en el tránsito. Con independencia de que pueda cuantificarse o no ese plus de peligrosidad del tránsito para las mujeres, sí tengo la impresión – analizando las entrevistas y grupos de discusión – de que el género es otro eje de diferenciación social en el tránsito que les afecta a ellas de un modo especial y por tanto, es una cuestión relevante.

Los testimonios de las jóvenes generaciones revelan de qué modo les llega a afectar a su estabilidad emocional y hasta qué punto les pone en un dilema:

Gina: “Ya no uso audífonos, porque como que quiero ir alerta de oír algo y justo porque fui acosada durante mucho tiempo, pero yo no hacía nada. Así como que me intimidaba y me asustaba, pero ahorita tuve un incidente donde un taxista me iba a llevar y a partir de ahí tuve un año como de delirio de persecución y después de eso es como tolerancia cero. Neta si siento como que alguien se me acerca, puede ser que me esté equivocando, pero sigo ya mi intuición y como que me vale madre y empiezo a gritar y a confrontar (...) Pero también creo que está bien feo como que ese ambiente tan violento porque pues no todos los hombres son acosadores y no todos los hombres agreden y también es como de... un hombre si te quiere preguntar cómo te llamas o sólo la hora es como que ya ni se pueden acercar porque tienen miedo de que tú así les grites o tengas una reacción.”

En relación a esta cuestión también nos encontramos con el efecto “ciudad masiva” que iguala la incidencia de la violencia de género en toda la ciudad y en el país. Exploramos este efecto en el epígrafe 4 para lo relacionado con otros ejes de vulnerabilidad de la movilidad en la ZMVM. Aquí nos encontramos también con una nueva bifurcación discursiva que quedará como vía de continuación de la investigación en un futuro, puesto que no he podido abordarlo de la manera en la que lo he acometido en el punto 4. Sin llegar a crear un atlas de la espacialización del feminicidio, ni nada por el estilo, el colectivo *Vivas en la memoria* de Neza con quienes celebramos un encuentro para *Travesías Periféricas*, sí trazó algunos ejes por los que transcurren algunas particularidades de la violencia de género en la periferia oriente y particularmente en la zona de Nezahualcóyotl, Chimalhuacán y La Paz.

Al igual que ha sucedido con otras personas, el escepticismo en relación a las cámaras y a la presencia policial volvió a salir a flote. Estas activistas nos hablaron de una reciente militarización de Neza en las vías públicas hace 6 años que sirvió más para amedrentar a la sociedad en términos generales que para prevenir la violencia sexual, así como de violaciones en las inmediaciones de las cámaras de una institución educativa que “no funcionaban” cuando se pidieron las grabaciones. La misma desconfianza generalizada hacia las instituciones a la hora de instruir e investigar las denuncias que reflejan las estadísticas y las entrevistas cualitativas en relación a la violencia generalizada se muestra también aquí en relación a la violencia de género. En el caso de los discursos más “activistas”, añaden a todo ese “diagnóstico” anterior la permeabilidad del patriarcado en las propias instituciones policiales y judiciales que tendrían, por así decirlo, razones específicas – además de las generales de la corrupción y de la eficiencia – para inhibirse de actuar en estos casos.

En el encuentro Hilda comparó las combis con una cárcel. En aquellos casos en los que las mujeres jóvenes fuesen muy lejos, a medida en que se distancian de las zonas más concurridas de las principales avenidas, siempre terminan quedándose 1 ó 2 chicas solas que acaban siendo objetivo potencial de posibles agresiones. Denunciaban también la abundancia de situaciones similares a primera hora de la mañana en la aproximación desde sus hogares hasta las rutas de las combis que creo ligada al gigantismo de la ciudad y a la elongación de los tiempos. Al tener que salir algunas de casa a las 4’30-5’00 am para poder entrar a la universidad u otras instituciones educativas a las 7am, parte de su tránsito lo hacían sobre calles desiertas, sin ojos puestos hacia la calle.

Hasta ahora no se han implementado grandes soluciones al problema de la específica vulnerabilidad femenina en los tránsitos de la periferia ni desde la arena de lo institucional ni desde el ámbito de los movimientos sociales, más allá del activismo de visibilización. Algunas iniciativas, empero, recuerdan que el problema ahí sigue y que las

inventivas populares tratan de inventar pequeños “aparejos” para hacerle frente. Es el caso de las combis para mujeres en una de las rutas de Neza o de los dispositivos de “acompañamiento” que a veces se articulan en microproyectos comunitarios desde los colectivos feministas en las colonias y centros educativos o ya en el ámbito aún más reducido de las familias que se las apañan para minimizar los lapsos de exposición de sus miembros femeninos a las agresiones sexuales en tránsito.

Las narrativas de mujeres a las que he tenido distan mucho también de ser homogéneas al respecto, tanto en relación al diagnóstico del problema como al transcurrir de sus tránsitos en las unidades exclusivamente habilitadas para mujeres. El común denominador lo ponía Leti, del grupo de tercera edad de Ciudad Lago, que después de desgranar los pormenores de una agresión sexual en el transporte público a su cuñada, enmarcó “lo nuevo”: “Pero bendito sea Dios, ahora hemos despertado mucho las mujeres, nos han hecho despertar”. Algo ha cambiado con respecto a otras épocas. La violencia sexual contra las mujeres probablemente se haya recrudecido – así como su visibilidad mediática – pero también su contestación social. Y eso es algo que se “palpa” en las contestaciones, ya se expresen con retóricas beligerantes en términos de “guerra contra las mujeres” del activismo más joven o en las más tibias de otras generaciones de habitantes de la periferia oriental.

Menos unánimes aún son los discursos sobre los tránsitos de las mujeres en los vagones o autobuses articulados reservados exclusivamente para ellas. En este sentido, hemos tenido acceso a discursos más entusiastas, como el de Cynthia, estudiante de Neza, quien se expresó en estos términos: “(...) yo sí prefiero el vagón de las mujeres porque eso del acoso ay... lo detesto. Yo así que con las mujeres dicen: es que nos peleamos, pues nunca me ha pasado yo nunca tengo pleito con las mujeres y se me hace un vagón super tranquilo”.

Otras como Raquel (nombre falso) del grupo de tercera edad de la colonia El Sol, de Neza, medio en broma medio en serio, decía lo siguiente: “Pero ¿Qué cree? Que es más fácil bronquearse en el lado donde están las mujeres que al lado donde están los hombres. ¡Qué cree que sí! ¡Sí! Porque habemos más... ¡Más perruchas mujeres!” Lo curioso es que esta mujer – de armas tomar – no tenía precisamente un discurso misógino en sus intervenciones, más bien sus opiniones solían ser muy críticas y vehementes contra muchos hombres, entre otros motivos por haber recibido regularmente malos tratos por parte de su esposo.

Un mes antes, en otra reunión con el mismo grupo conocí a Verónica, mucho más joven, con un discurso más agresivo y enraizado en un trauma personal en el vagón de las mujeres en el metro:

Verónica: “Tengo una cirugía, una prótesis de cadera izquierda, me tiraron en el metro. Pasaron por encima de mí puras mujeres. Porque me fui en el vagón de las “mujeres”, que son lo peor, son animales (...) estaba una señora como de uno noventa, uno ochenta y fracción, así como bien robusta, y como ya se venían peleando, ya se venían jaloneando, ya se venían discutiendo, todo, todo, todo, en Pino Suárez avientan a la señora que estaba hasta adelante, la señora se para y atrás voy yo. Me empujan y que voy a parar hasta el suelo, de allá de hasta aquel lado y todas las mujeres, zapatillas, tenis, tacones, pasaron por encima de mí. Yo traía mi uniforme azul marino. Y unas señoras decían: “tengan cuidado que una chica está tirada en el suelo”. No les importó. No les importó y pasaron y pasaron y pasaron encima de mí.”

Aquel episodio le dejó secuelas físicas y psíquicas muy graves, algunas de por vida, que le implicaron un cambio trascendental de modo de vida. Finalmente, en epígrafes sucesivos saldrá el testimonio de Karen, quien se dedica a investigar la violencia entre mujeres en el metro tras haber experimentado un fuerte extrañamiento ante la misma una vez que dio comienzo su vida universitaria y con ella su existencia peatonal.

**c) “No es país para viejos”. Senectud, enfermedad y diversidad funcional en la movilidad.**

Una de las memes más célebres que circulan por los grupos de Facebook dedicados al metro de la CDMX muestra una foto de un vagón abarrotado al momento de su abordaje con una primera frase en la parte superior que dice: “Dos cuerpos no pueden ocupar el mismo espacio al mismo tiempo” Bajo el anagrama enorme del metro emplazan el slogan: “Haciendo *valer madres* las leyes de la física desde 1969.”

Hay cuatro elementos en el conjunto complejo de sistemas de transporte para el público de la ZMVM que le imprimen unas características especiales y que marcan obstaculizan su uso por parte de determinados grupos de personas: hacinamiento, accesibilidad, ergonomía y tiempo. No es casualidad que *Encoger el cuerpo* fuese el título y la línea de investigación principal de la monografía de José Íñigo Aguilar sobre el transporte en esta ciudad. La literatura, la música y las bromas populares del ciberespacio nos recuerdan a cada instante la exigencia corporal del transporte, el tránsito como reto físico. Lo expresaba Isabel, del grupo de Ciudad Lago con su pregunta retórica: “¿Y si saben que somos un país de viejos, por qué nos ponen esas escaleras?”

Cuando experimenté el cansancio en mi propio cuerpo tras mis primeras semanas deambulando por la ciudad, me pregunté cómo le harían para moverse por aquellos laberintos de escaleras y apretujones quienes por cualquier motivo tuviesen su movilidad reducida. Hay que añadir que esos cuatro criterios que hemos introducido al inicio no son incompatibles entre sí: una persona con diversidad funcional puede experimentar un tránsito de dos horas y media o más en condiciones de hacinamiento y tras escalar un Himalaya de escaleras. Pero en mi primer viaje eso pasó desapercibido de mis primeras impresiones. No obstante, había tenido conocimiento del caso de Pina, mayor, hermana de Don José y residente en La Paz (Edomex), quien tenía que ir regularmente a sus tratamientos de quimioterapia en los hospitales del sur de Tlalpan, a unas dos horas y media de su casa. En mi segunda estancia, ya con el proyecto armado, les pedí una entrevista a ella y a su hija Pupis, de mi misma edad, la encargada entre sus hermanos de llevarla y traerla. Hicimos varias entrevistas más a personas que supimos que habían experimentado casos similares: Magda, de 34 años y Alfonso de Chalco de unos 50 y algo. E incorporé una batería de preguntas sobre este tema en los grupos de tercera edad de Neza y Los Reyes de La Paz.

Los testimonios de las entrevistas me parecieron estremecedores. Rosalva, de Ciudad Lago (Neza) había estado llevando a su hijo con una pierna escayolada desde Tula (Estado de Hidalgo) hasta Tlalpan a tres horas de ida más tres de regreso. A Magda le pasó lo mismo, solo que el trayecto era desde Neza, bastante más cerca. Aun así, su marido no podía soportar los trayectos en transporte público, lo cual le llevó a tener que pagar carreras de taxis onerosísimas para su bolsillo varias veces por semana. El caso de Pupis y de Pina fue más extremo porque llegaron a contraer una deuda de 60.000 pesos para sufragar los gastos de Uber, algo que les llevó a tener que pedir un crédito que siguen pagando años después. En el hospital conocieron casos mucho peores que el de ellas, de gente que se levantaba a las 4am para ir a consultas y terapias desde Cuernavaca (Estado

de Morelos). A esa misma hora se levantaba Alfonso en Chalco (Edomex) para atenderse su problema urológico, con el agravante del peligro que tiene esa ruta a esa hora. Pero Pupis y Pina conocieron gente a la le fue peor y que terminó renunciando a los tratamientos por no poder sufragar el transporte.

*Si me caigo volamos todos*

Varias personas se derrumbaron en las entrevistas al formular preguntas muy genéricas sobre sus tránsitos a los hospitales en situación de enfermedad. Igualmente me sorprendió lo equivocado que estaba en un inicio respecto a las andanzas de la diversidad funcional en el transporte público. Yo la había dado prácticamente descartada por la inexistencia de ascensores o porque la mayoría nunca funcionan. Pero no fue así, pronto comencé a fijarme en que había ciegos, cojos con muletas y por supuesto, mucha gente en silla de ruedas.

Vi cómo un señor se bajaba de un mototaxi en silla de ruedas en Neza y me tocó platicar más de una vez con usuarios del metro en silla de ruedas. Me confirmaron que rara vez conseguían hacer uso de los ascensores – cuando los había – y que el personal del metro y la policía auxiliar siempre “tenían” alguna lesión reciente de columna que les impedía ayudarles en las escaleras. Pero subían y bajaban porque siempre había gente dispuesta a echar una mano. Ayudé varias veces a subir y bajar gente. Es una tarea que hay que hacer entre cuatro personas (a ser posible). En una ocasión sí nos ayudó un policía y a pesar de ser cuatro, la silla se descuajeringó en volandas y montamos un espectáculo sin final trágico. Otra vez Lupe me contó cómo ayudó a unas mujeres que iban cargando la silla de su abuela, con la peculiaridad de que la señora iba sosteniendo un tanque de oxígeno de tamaño medio. Mientras lo abrazaba como a un hijo les gritó: “Cuidado que si me caigo volamos todos”, lo cual causó una estampida en la escalera.

Moverse, en determinadas condiciones, le resulta una odisea a mucha gente, que se complica conforme nos vamos alejando del centro y el número de transbordos aumenta. Aun así, se mueve. Nos lo confirmó el caso de Don Juan Rebollar, maestro relojero casi nonagenario a quien un día conocimos en los pasillos de Chabacano a las nueve y media de la noche, a punto de intentar descender la enorme escalinata con una artrosis galopante que le impedía dar un paso en menos de veinte segundos. Terminamos llevándolo a su casa, que estaba en Jamaica, la siguiente estación. Y tardamos dos horas y media. Su fragilidad era tal que a una señora casi le da un ataque de ansiedad mientras ponía el grito en el cielo y se preguntaba por qué este señor estaba ahí sólo y nadie de su familia lo acompañaba.

Su caso nos resultó sorprendente por diversos motivos. Primero, porque asumía con absoluta normalidad las condiciones de su traslado. Nos contó que venía de “echarse sus *cubitas* [copas]” con los amigos en la Casa de los Azulejos de las inmediaciones del Zócalo, algo que hacía con la misma frecuencia con la que lograba zafarse de los controles de sus hijos, semanal o quincenalmente, al parecer. Por el olfato dedujimos que no mentía. Llevarlo fue una odisea. En ocasiones tuvimos que improvisar un banco con nuestros muslos para que Don Juan pudiese recobrar el aliento en una red carente de asientos. Y lo que más me sorprendió no fue ni su picaresca, ni su profundo conocimiento de los ritmos de afluencia de pasajeros para evitar las “horas pico”, ni su obstinada resiliencia (rechazó la silla de ruedas que en una ocasión nos ofreció un “policía bancario” [vigilante de seguridad] porque no deseaba “apoltronarse ni entumecerse muscularmente”). Lo que me dejó atónito fue su alegría y su sonrisa a lo largo de todo el trayecto, así como su sensación de normalidad, incluso su intento reiterado de “mandarnos a casa” antes de

tiempo para no sentirse una molestia. Lupe se lo encontró en la misma estación meses después, con el mismo desparpajo y volví a hablar con él cuando regresé en febrero. Desde entonces pienso en él como una alegoría bifaz de un tipo repetitivo de experiencia urbana que hemos encontrado, la de una “ciudad frágil” y herrumbrosa, surcada de dificultades inimaginables que apura al máximo las posibilidades de disfrutar de sí misma y que decide “morir con las botas puestas”, a ser posible de parranda.

#### *d) Esquelas de cristal. Vulnerabilidad de los choferes.*

Si hay un colectivo denostado en el ámbito de la movilidad, junto con los policías y algunos ambulantes – además de los rateros – es el de los choferes, como se verá más adelante. De su fragilidad, en la que a veces no reparan los críticos más mordaces, dan cuenta las lunas de sus propias combis, con esquelas improvisadas a mano en las que frecuentemente se lee “Descansa en Paz amigo”. Don Gerardo, que opera una ruta en Neza, nos explica este fenómeno:

Don Gerardo: “La presión a veces por sacar la cuenta es mucho (...) no tenemos un seguro, digamos... como trabajador. Entonces, muchas veces pues, tiene uno una emergencia en la casa... pues uno dice Bueno ¿Qué hago? Tengo enferma a mi esposa, a mis hijos, esto... ¿Qué hago? O yo mismo ¿No? Entonces uno trata de decir o hablar y ¿Sabes qué? Pues no puedo generar pero tampoco puedo trabajar así, enfermo. Digo, que hay patrones que dicen: bueno, órale pues ¿No? A mí me ha tocado. Que me han dicho: ¿Fuiste al doctor? ¿Cuánto te gastaste? Bueno, ahora estoy asegurado por mis hijos ¿No? Pero en un principio pues... Pero hay patrones que no lo ven así ¿No? Yo en la mayoría de los casos les he dicho a mis compañeros: el buen chofer lo decide el patrón, no lo decidimos nosotros. Porque si tú le estás fallando al patrón, a la primera ¿No? A la segunda... ¿Sabes qué? No funcionas... y así ¿No? ¡Vámonos! Igual, si yo trabajo bien y el patrón no corresponde con arreglarla con que esto o con que lo otro, pues también ¿No? Entonces, esa cuestión, la presión, la mala alimentación, hacen. Y se vuelven una olla express ¿No? Llega un momento que explota y han acabado muchas personas ¿No? Muertas.”

Don Francisco, de la misma ruta y algo más mayor, define su condición vulnerable de un modo muy gráfico, a pesar de que, por ser propietario de su propia unidad ya no tenga que enfrentarse de forma personal a esto: “La verdad, el chofer es como la *refacción* (pieza de repuesto) de un carro, porque usted sabe que la refacción de un carro comienza a... ora sí que a darle lata pues ¿Qué dice? Pues lo saca y la reemplaza. Así también es igual. ¡Pobre chofer! (...) Orita como dueño digo, la verdad pues también tiene uno que guardar algo, pero el pobre chofer es más difícil, porque si no guarda, se le enferma su esposa o su familia ¿Y dónde?”

Hablamos de la carencia de seguro de salud, jubilación y de accidentes, por no hablar de los de reparaciones del vehículo, que sólo cubren accidentes, según Don Francisco, en los casos en los que el tomador del seguro no sea el responsable del siniestro.

Don Gerardo, Don Francisco y Martín (bastante más joven que los anteriores) coinciden en que con frecuencia, algunos pasajeros se hacen los dormidos o “se hacen *menos* (tontos, distraídos)” para no pagar. Es frecuente, según Don Francisco que le falte el pasaje de unas 7 u 8 personas cada mañana.

Igual refiere que las humillaciones a los choferes están también a la orden del día: “La mera verdad, mucha gente, ora sí que quiere, como servidor público lo humillan

a uno. Porque mire, mucha gente luego le dice: mira, eres un desgraciado muerto de hambre. O sea y siempre lo tratan a uno de esa forma. Cualquiera carro que se le llega a cerrar o cualquier cosa, luego: No, eres un muerto de hambre (...) Pasajeros o inclusive hasta nuestros propios compañeros.”

Su propia vulnerabilidad frente a la inseguridad no es asunto menor. Don Francisco ya nos señaló que: “Hay malvivientes que nos están extorsionando, disque para que no nos asalten. Disque.” Esa historia ya nos la han contado los choferes de otras rutas. Don Héctor y su esposa, Victoria, se refieren a estos extorsionadores como “los superamigos”. Don Héctor conduce también su combi y es propietario de otra, que le alquila a un chofer. Y ambas informaciones se refieren a pagos considerables que afrontan directamente en las oficinas de sus respectivas rutas. Si no los liquidan no les permiten salir a la ruta en sus propias asociaciones.

Otra señora del Estado de México y de quien no daré su nombre nos contó también esta historia: “Yo en una ocasión escuché que precisamente los *chimecos* también estaban tratando de dar cierta cantidad cada camión tenía que dar una cantidad, no me acuerdo qué cantidad tenían que juntar, precisamente para que no los asaltaran. No sé si fue uno o varios choferes que no estaban de acuerdo en entregar esa cantidad de dinero. Entonces, que vino el comandante de policía y que le puso una santa golpiza y que le dijo: “ahora, dice, pues si quieres dar, das. ¿Querías dar? Ahora no es porque quieres, sino porque tienes que dar”.

No sé hasta qué punto son conocidos los infortunios que también viven los choferes como colectivo también vulnerable. Ramón, cuyas críticas – aterrizadas en su experiencia personal – fueron considerables hacia este colectivo en el laboratorio de *Travesías Periféricas*, nos dijo que fue importante para él haberse sentado frente a un chofer que le diese una perspectiva distinta, desde el otro lado. No sabemos hasta qué punto le trastocó ese encuentro sus axiomas, pero sí pareció haberle desestabilizado algunas convicciones al confrontarse con otras verdades parciales.

En la primera conversación que tuvimos con Nora Castrejón y Edgar Hernández para discutir sobre las posibilidades de llevar a la práctica el proyecto híbrido de performance y antropología urbana, Edgar nos planteó un interrogante que partía de una necesidad vital suya. Como habitante de Iztapalapa y Tacubaya estaba bien familiarizado con la crudeza de las vulnerabilidades que estamos tratando en este epígrafe. Un cuate suyo de La Paz, al que le platicó sobre el proyecto le contó recientemente que en una ocasión, mientras esperaba el convoy en el andén atiborrado de Pantitlán con destino a La Paz sintió un dolor agudo en la espalda en medio de los empujones. Al llegar a casa se lo hizo mirar y resultó ser una mordedura. Le mordieron hasta hacerlo sangrar fruto de la desesperación que produce horas de aglomeraciones en pasadizos enrejados con vallas de metal para evitar que en una avalancha la gente caiga sobre las vías. Nos tocó vivirlo un viernes por la noche en hora pico. Había gente pateando las verjas y mentándose a los policías por aquel encierro que, en realidad era necesario para evitar males mayores. Edgar conocía de sobra todo eso. Pero necesitaba indagar algo más: ¿Qué hacemos para sobreponernos a la catástrofe?

No encontré en la etnografía ninguna respuesta general a eso. En todo caso, algunas micro-estrategias particulares.

Lo que sí hallé, de pura casualidad, es un ejemplar de *El hombre en búsqueda del sentido* de Viktor Frankl sobre el salpicadero de la combi de Don Gerardo, esperando

contar con la atención de su dueño en los largos y yermos ratos de lanzadera<sup>14</sup> en soledad, donde Don Gerardo se pregunta lo mismo que Edgar y acude a los supervivientes del *lager* para buscar las mismas respuestas que nosotros buscábamos en él.

### 3.2- *Hasta rebasa lo real ¿Eh? Caleidoscopio de insólitos.*

*No solamente somos enigmáticos ante los extraños,  
sino ante nosotros mismos.*

(Octavio Paz: *El laberinto de la soledad*).

En ciertas ocasiones tuve la sensación de que la violencia y otras características de la movilidad transgrede las fronteras de lo impensable hasta rozar lo que en otras latitudes se vería como surrealista:

“Tengo un hijo que trabaja un taxi del DF y una vez llevó un pasaje. Era un matrimonio con un niño. Entonces decía el niño: ¿Ya papá? ¿Ya papá? Le preguntaba al papá: ¿Ya, ya? ¿Y qué cree que era? Le iba al niño enseñando a cómo asaltar.

Lupe: ¿*Neta*? [¿De verdad?]

Respuesta: Sí, y que dice: no, no hijo, todavía no, todavía no. Y entonces el niño, ya cuando dijo eso, que saca no sé qué, un cuchillo, no sé qué sacó el niño, un arma y dijo: ya papá. Ora sí deme todo, celular, dinero, deme todo lo que traiga. No le quitaron el carro, pero me puse yo a pensar ¿Qué estamos enseñándole a los niños? Eso ¿Qué vamos a dejar a nuestro país?”

Uno de los encuentros que me resultaron más insólitos tuvo lugar en el propio Museo del Chopo. Una noche cualquiera, saliendo del Foro del Dinosaurio, donde estábamos haciendo acopio de materiales y empezando a tomarle la medida al espacio para la parte de nuestro trabajo que se desarrollaría allí, con una parte escénica, Nora Castrejón, compañera de mi colectivo, tuvo la genialidad de preguntarle algo a los vigilantes de seguridad del museo. Después de despedirse, reuló hacia atrás como el detective Colombo y les pregunto: “*Por cierto, ¿Les puedo preguntar desde dónde vienen ustedes?*” Resultó que el equipo de vigilantes de fin de semana y festivos estaba compuesto por diez agentes que venían todos de Ixtapaluca, Chalco, Naucalpan (Edomex) y Milpa Alta (CDMX). Todas zonas alejadísimas. “*¿Y cómo le hacen para ir y venir?*”, preguntó asombrada, dado que el museo abría tempranísimo y cerraba tarde. Sofía, la agente que llevaba la voz cantante de los tres que había presentes, nos comentó que los diez pernoctaban en el mismo museo, no porque fuese parte de la *chamba* (trabajo), sino porque tardaban entre tres y tres horas y media en llegar hasta sus casas y entraban a las 6’30 horas. Habían llegado a un acuerdo con la Administración del Museo para evitarse varios viajes y tener que salir a las 3 de la madrugada y aventarse a una ruta, como la de Chalco e Ixtapaluca, muy conocida por sus riesgos. Hice varias veces esa ruta para entrevistar a una familia en Chalco y fui aleccionado con anterioridad sobre los peligros y percances comunes de los que me habló luego Sofía. Me resultó más que insólito que incluso en el que estaba siendo nuestro espacio de trabajo para hablar de la

---

<sup>14</sup> Cabecera de la ruta, en la que suelen juntarse decenas (a veces más de cien) combis, esperando su turno para volver a salir. Unos choferes comen, otros se echan un coyotito (siesta), cotorrean o leen a Viktor Frankl.



vivencia de la movilidad, nuestra propia presencia allí dependiese de trabajadores que vivían el problema y se adaptaban a él de formas tan particulares.

Le pedí a una entrevista conjunta con el periodista Borja Bauzá y la hicimos a los pocos días. A pesar de que tanto ella como su hijo – también parte del equipo de seguridad del Museo – habían reducido la exposición de sus cuerpos al hacer la ruta dos veces por semana (una de ida y otra de vuelta), les habían asaltado unas diez veces en los últimos ocho años. Eso a pesar de la presencia de los retenes de la Marina en la ruta. Nos desgrana con la precisión de un cirujano la picaresca de los rateros para subirse a las combis a pesar de los retenes. Y hacia el final de la entrevista quisimos ver de qué modo metabolizaba ella toda esa violencia en la vida cotidiana, si las alarmas le parecían ajustadas o exageradas:

“Chus: ¿Y esa percepción que tiene alguna gente de aquí del Distrito sobre la inseguridad de determinadas zonas del Estado piensa ud. que está ajustada a la realidad o tiene algo de leyenda? ¿Es real o hay una parte de mito?”

Sofía: No, es real. Yo creo que hasta rebasa lo real ¿Eh? Rebasa lo real. Porque ya ve que.... No sé si se ha enterado que ... no sabemos si es secta o qué... no sé si ha visto ud. las noticias, la cantidad de niñas que han matado en el Estado de México. Y se da, ¿Eh? Ahí en la unidad donde tiene su casa se dio como hace 5 años, 7 años, por ahí. Haga de cuenta que ud.... está la tienda aquí en la esquina, su casa está acá. Mandan a la niña a que vaya y nunca llega la niña. La desaparecen y ya después aparecen muertas. Aparecen muertas.

Chus: Y esto está pasando más allá en Ixtapaluca, Chalco etc. que por aquí en Iztapalapa o Tláhuac?

Sofía: Ajá, no sé si tanto lo divulguen las noticias... allá nos enteramos porque haga de cuenta de que empiezan los helicópteros, empiezan las patrullas... entonces, más visible, más visible que empiecen las patrullas y los helicópteros a rondar. Entonces, no sé a qué se deba pero sí hay mucho asesinato de niñas, sí, sí, sí (...) Orita ya ningún lugar es seguro, ya tiene que andar uno volteando para todos lados, ¿No? Ya anda uno viendo qué hay en tu entorno.”

Atracos en familia, niños que dejan de salir a la calle por el miedo de sus padres al rapto o al asesinato, policías uniformados que ayudan a robar carteras en el metro – esto último lo presencié personalmente – desapariciones en un metro abarrotado o en el propio campus de la UNAM y películas en Netflix<sup>15</sup> basadas en ensayos publicados que narran cómo en 1979 el alcaide del reclusorio de Santa Martha Acatitla obligaba a sus propios presos a cometer robos, asesinatos y asaltos fuera de la prisión y entregar los beneficios cada noche al regresar. Muchas amistades, al comentar la película en las tertulias de antro me dicen: “eso sigue igual” y se quedan “tan anchos”. No puedo comprobar si lo de la época del presidente López Portillo fue cierto o si las presuntas prácticas continúan vigentes. No es el propósito de este TFM demostrar que el transporte en la ZMVM es inseguro o que el país atraviesa por una situación cuanto menos “delicada” en materia de corrupción, seguridad y DD.HH. Me interesaba más bien estudiar cómo afecta este magma a los imaginarios urbanos y de qué modos se relaciona con los ejes de diferencia que atraviesan a la población en función de su forma de moverse. Lo impensable ya no es impensado, se piensa, se moviliza y se verbaliza de

---

<sup>15</sup>Me estoy refiriendo a *La cuarta compañía* (2016)

múltiples maneras, se convierte, incluso, en paisaje a modo de antimonumentos (+43, cruces rosas frente al Palacio Municipal de Neza, “Ni una más” frente al Palacio de Bellas Artes). Queda saber qué forma toman las “zonas zero” en las representaciones mentales del espacio urbano, especialmente en la periferia de la ZMVM. Recordando la cita de Villoro que citamos al principio: “vivimos en la suma e intersección de distintos tiempos y lugares”, cabría reflexionar que la relación entre el tiempo y el lugar es precisamente el movimiento y que, cabe averiguar qué ejes de diferencia se articulan en torno al mismo. En este caso, cómo se relaciona lo impensable y el miedo con el movimiento y de qué modo interviene en el juego de identidades urbanas, si es que lo hace.

Desde luego, a falta de respuestas explícitas a todo esto, creo que un lugar común en esa intersección fulgurante de tiempos y lugares que es el movimiento urbano, es lo insólito. Bien parece que uno de los documentos que acreditan habitar la ZMVM es el “certificado de extrañamiento”. Pero lo insólito debería enunciarse en plural porque se trata de un insólito poliédrico, caleidoscópico, que muta en función de las circunstancias de cada urbanita capitalino.

Mientras Sofía consideraba que la violencia en el Estado de México “hasta rebasa los límites de lo real”, mientras “pegaba la oreja” a las conversaciones del metro me llamaron la atención otros sentidos locales de “lo insólito”.

Una de las veces en las que puede contemplarse el caos circulatorio en su máximo esplendor suele coincidir – además de las investiduras presidenciales o los macro-conciertos – con el Gran Premio de Fórmula 1 de México que se celebra en el Autódromo Hermanos Rodríguez, contiguo a la Ciudad Deportiva. Esa zona nos “pilla siempre de paso” hacia Pantitlán. La Gobernación de la CDMX suele cortar el tráfico en los ejes viales principales por protocolos de seguridad y el metro se llena de “turistas accidentales” ese día, en su mayoría caucásicos, visiblemente acomodados, con las gorras y *playeras* [camisetas] de las escuderías de ese espectáculo. Deducimos que no son viajeros frecuentes en este sistema por sus caras de desorientación. Uno de ellos nos aborda en Jamaica para preguntarnos cómo llegar a Reforma desde ahí.

Ya más tarde enfilamos en metro hacia el Oriente. Distrayo mi atención por un instante de las exuberantes jacarandas floridas que se extienden por las colonias que “sobrevolamos” como una alfombra morada hacia los volcanes nevados. Me embelesan a diario como sirenas de otro mundo. Sin darme cuenta, estamos cotilleando las conversaciones de los amantes de la velocidad, que lo miran todo como un museo. El vagón viene a medias, pero uno de ellos le comenta a su cuate: “*Dicen que hay estaciones que están así a diario*”.

Mi perplejidad ese día venía presidida por la cantidad de policía que custodiaba pasillos y estaciones ese día. Todos los años se organiza un potente operativo policial para proteger a los espectadores del Premio. Algunos agentes portan armas largas cuando con frecuencia llevan la cintura vacía. Curiosamente, cuatro o cinco horas antes, en el viaje de ida, nos habían *bolseado* y *carteread* [sustraer bienes de los bolsillos y robar la cartera] en nuestras narices en el vagón, aprovechando una aglomeración en la línea azul de Chabacano. Nos vimos envueltos en una pelea con ellos en el vagón porque se negaron a presentarse ante la policía a la siguiente estación. Habíamos visto cada paso que dieron. Tuvimos suerte de no sufrir ningún daño físico y de que tirasen la cartera al suelo y salir huyendo, no sin antes amenazarnos de muerte. Y no sólo no había ningún policía en el andén que nos auxiliase, sino que de salida, la policía nos negó completamente la posibilidad de perseguirlos (habían salido por delante de ellos medio minuto antes), ni

siquiera de tomar la denuncia. Se limitaron a mandarnos a poner una denuncia en el Ministerio Público (MP) de la estación de Hidalgo, declinando la búsqueda. En Hidalgo, por cierto, nos mandaron al MP de Pantitlán para denunciar tras 45 minutos de espera por la saturación de trabajo que tenían en esa oficina.

El caso es que vivimos aquel comentario cazado al vuelo en un momento de cotilleo como una “encrucijada de insólitos” acerca de la movilidad. Contrasta lo que era “inaudito” para ellos de ellos con lo que nosotros veníamos rumiando todo el día, que no era sino la disparidad entre la seguridad ordinaria y la extraordinaria que se despliega para eventos “de interés global”.

Algunos nos compartieron su sentido de lo insólito en las sesiones de laboratorio del museo. En una de ellas Ramón nos explica – al igual que todos los participantes – sus trayectos y sus vivencias de movilidad sobre un mapa gigantesco de transporte público en vinilo. En ciertas épocas de su vida le consumía hasta 5 y 6 horas diarias. Se nos sincera de manera brutal y detona un debate que creo que merece la pena recoger aquí en su amplitud, sin editarlo:

“Soy Ramón, vivo en la Ciudad de México y el enemigo más grande de mi vida han sido los choferes de los peseros, es decir, si hay gente en esta vida que me ha hecho la vida infeliz han sido los conductores de los peseros (...) Yo tengo 38 años de usar el transporte público en esta ciudad, o sea, lo he visto cambiar (...)”. Nos relata un periplo urbano diario con pelos y señales entre trabajos, ensayos y estudios de horas y horas diarias. Nos confiesa algunas que algunas de sus pesadillas las ha vivido en los peseros: “Lo peor que puede pasar... o sea, todo es peor. Pero se merecen un círculo en el infierno porque juegan carreras. Es lo peor que puede suceder y en Vertiz lo hacen de ida y de regreso, todo el tiempo. O sea, me ha tocado cosas verdaderamente impresionantes de cómo toman atajos por otras calles para ganarle a los otros y... es decir: cómo logran llegar a 80 km/hora sobre División del Norte... eso es un logro de la ingeniería mexicana [risas] Pero sí ha habido 2 ó 3 veces en que han estado a punto de atropellar a alguien, no me explico cómo no chocan y no me explico cómo no hay nadie que les ponga el alto. Es decir, yo sé que ellos viven en un régimen de precariedad, no muy distinto del de los demás. Lo que no logro explicarme, de veras, bajo ninguna circunstancia es cómo puede llegar a su cabeza la idea de que pueden hacer eso. Es decir, ya sé que lo que voy a decir es una tontería, es una tontería. Puedo entender que alguien te quite una cartera. Tal vez. A lo mejor necesita comer. Lo estoy poniendo muy silvestre. Pero ese comportamiento en especial es uno de los que no entiendo (...)

El otro comportamiento en especial, hablando de ingeniería mexicana, que no logro entender... una vez usé muchísimo Chabacano, en la línea azul. Y algo que tiene esa línea azul es que tiene un andén en medio, para subirnos y para bajar. Durante todos los años en los que la usé sólo me dediqué a ver cómo había gente que lograba llegar al andén de en medio para subir antes... y la cara de satisfacción que tenían de ganarle a todos... [risas] ¡No! ¡Es... es real! Yo ahí entendí a mi México querido. Nunca ganamos nada. Somos un país de perdedores tan grande... O sea, esa mentalidad está tan metida entre nosotros... que la cara de satisfacción que yo veía de la gente cuando les ganaban a sus compañeros un lugar, era mejor que ganar la copa mundial...

Edgar: ¿Será, Ramón, que por eso chingo a alguien... te chingué el cambio, te chingué esto, te chingué lo otro... porque siempre me he chingado ¿No?

Ramón: No sé, estoy siendo un sociólogo de cuarta. Lo sé, pero... pero les juro que no me he dedicado a otra cosa en mi vida más que analizar a mis compatriotas, porque

les tengo miedo y de veras, yo ahí... yo cada vez que trato de explicar la idiosincrasia del capitalino y del mexicano que le va al América [risas] no tengo otra manera de decir que es esa gente que le han metido una idea de perdedor una y otra vez, porque de otra manera no me explico cómo eso puede generarles satisfacción... pero tiene mucho que ver con el que corre carreras. Es decir yo sé que debe ser horrible estar... porque además el trayecto es super largo (...) pero aun así, cómo en esos espacios quieren obtener algo que les llene su vida horrible – como la mía – es decir, cómo hacemos para llenar el vacío de nuestras existencias... o poniendo en peligro a la gente que va aquí... o ganando un lugar al otro. Se los dejo ahí como un enigma.

Chus: Oye Ramón, me surge una duda, tal vez porque soy de fuera, mi tiempo aquí es limitado y mi observación, pues mucho más, ¿No? Cuando hablas de estas carreras, imagino que no te estás refiriendo a las carreras que a veces los choferes de peseros y combis echan para corretearse el pasaje pero porque se están disputando el pasaje, ¿No? ¿Esto son otro tipo de carreras que tienen otra lógica distinta, es decir, es decir, no de necesidad de necesidad de competirse el pasaje porque tienen que pagar la renta, sino otra lógica?

Ángela: Si son peseros chiquitos, digamos, todavía están en ese régimen de estarse ganando el pasaje. Lo trágico es que yo vengo de haber tomado hoy el camión sobre Miguel Ángel de Quevedo, el camión ya moderno, de la ruta grande ya modernizada, con el letrero que dice que todo va bien y se portan bien y el señor estaba compitiendo contra sí mismo, es decir, iba a una velocidad espantosa por diversión, sí, porque ahí ya no existe el tema de recibir más tickets, más... más pasaje. Y sí, era una cosa de, un problema bajarse, subir, de esto de que... frena un poquito para que tú te echas para bajar, medio al vuelo y... con suerte ¿No?

Ramón: Es que habría que hacer un seguimiento, porque, no es solamente el factor económico. Es decir, sí lo sería, pero eso sólo es muy simple. Es decir, sí hay un placer en hacer la carrera y puede que sea un placer super machista, porque luego les da otro el echarse en cara, es decir, cuando se encuentran lo que se dicen... o sea, alguien tendría que estar grabando eso y hacer sociología o psicología o de plano hacer una serie de Netflix porque lo que está pasando ahí, de veras que revela lo que somos. Si de veras sólo fuera el pasaje, si solo fuera eso, sería comprensible. Pero hay algo de delirio, de verdadero delirio de vivir en esta ciudad, de verdadero delirio de estar encerrados en una lata durante tres horas, ¿No?

Edgar: ¿Será un mecanismo más de defensa, de adaptación por parte del chofer? Me llamó mucho la atención tu comentario respecto a los choferes en general, porque también dentro de este proyecto, recogiendo entrevistas con los choferes, algo que también tienen que decir los choferes es que su peor enemigo es el pasaje. Que somos groseros, que somos intolerantes, que somos intransigentes, inclusive, alguien usó algo que me marcó mucho, que me dolió, que decía: y a la primera de cambio los choferes de carro, los usuarios, los pasajeros, todo mundo, nos dice muertos de hambre. Somos unos muertos de hambre porque estamos compitiendo por las moneditas y rompiéndonos aquí quince horas. Mi pregunta al aire simplemente: en qué momento nos distanciamos y nos fracturamos de las personas que nos brindan el servicio y ellos de las personas que les dan el trabajo, que les dan el pan, ¿No?

Ramón: Pero su vida no depende de mí. O sea, ahí hay unos 20 minutos donde que el poder no es simétrico y eso cuenta muchísimo. Porque yo he visto a personas

caerse, he visto personas lastimarse. Y eso genera una diferencia que me parece total, tienen en sus manos vidas.

Fabián: Sé que Octavio Paz a mucha gente nos caga. Pero realmente, siento que por lo menos tuvo un momento de claridad cuando escribió el capítulo de *Los hijos de La Malinche*, de *El Laberinto de la Soledad*<sup>16</sup>. O sea, creo que es lo único que me parece claro de esa tesis ¿No? Y a mí me parece que en México tenemos una tendencia necrófila muy cabrona, o sea, muy, muy cabrona, a la necrofilia así como... en general, o sea como a matarse por cosas que uno no entiende por qué nos vamos a matar por eso. Y como un resentimiento social muy cabrón. En la Base M de Tezonco [estación de metro] estuvieron investigando un poco por qué se estaba alzando tanto la violencia hacia la banda estudiantil que va a la UACM (Universidad Autónoma de la CDMX) en Tezonco sí está rodeado por unas zonas muy densas. Entonces empezaron como a concluir que había una noción del rencor social hacia... o sea, como de alguien que no había tenido la oportunidad de haber estudiado hacia los que sí la tenían. Entonces el único modo de desquitarme de esa banda pues era matándolos, no? Golpeándolos, quitándoles sus cosas, o sea, como si ese fetiche, como si ese objeto me diera como una satisfacción de destrucción hacia el otro. Y creo que eso también ya se ve, por ejemplo, en el metro. Yo siempre he usado transporte público. Entonces yo me acuerdo que antes le decías a la banda, pues dame chance, ¿No? Y ya. Ahora no. O sea, digo: ¡Que *peeedo* [problema] hasta dónde hemos llegado! Se quedan en la puerta y ahora tienes que aventar al de la puerta, entonces de la puerta se resiste, y entonces queda un espacio así para pasar y entonces tienes que pasar entre ese espacio mientras todos se están aventando... pero las otras personas ya no se mueven. No entiendo ahora ya como por qué ya no se mueven. O sea, te van como enterrando el codo, van encima de ti, van como compitiendo en cosas muy estúpidas. Por ejemplo: vas así... ¿No? Entonces te tocan las nalgas de alguien contigo ¿No? De un hombre pues, generalmente. Entonces, no sé por qué motivo te empieza como a aventar el peso de su cuerpo. O sea, como: ¿Ora este *wey*, qué... *wey*? O sea, ¿Qué sentido tiene que me esté aventando el peso del cuerpo? Entonces dices: ¿Ahora vamos a empezar a competir? ¡¡Pues vamos a empezar a competir!! O sea, si no necesitamos esa tensión corporal pues ahora la vamos a tener, porque si no me vas a tirar. Pero siento que tiene que ver con esa cosa mexicana que... es muy extraña porque... en el extranjero dicen, es que la gente mexicana es tan amable y tan así... y todo el mundo habla así de aay disculpe

---

<sup>16</sup> Me parece interesante poner en relación el discurso de Fabián con el artículo que inspira su visión de la violencia. Básicamente, Octavio Paz critica aquí las visiones simplistas que establecen una ecuación mecánica entre el carácter de los mexicanos y circunstancias sociales: como el periodo colonial o el abuso de autoridad. Sin negar que todo eso intervenga como factor que explique “el carácter de los mexicanos” [suponiendo que tal cosa exista y que sea unitaria], el autor introduce una variable: que los seres humanos también se sirven de las circunstancias como “materia plástica” y al esculpir las se esculpe a sí mismo. Y en relación a la cuestión de la necrofilia, que sacaba a colación Fabián, explora la incidencia de un imaginario cultural condensado en el grito “¡Viva México, hijos de la Chingada!”. Se pregunta quién es “la chingada”, que vincula con una madre pasiva, agredida, violada. Chingar es ejercer un acto de violencia (no necesariamente sexual) que provoca “una amarga y resentida satisfacción en quien lo ejecuta”. Lo chingado es lo pasivo y el chingón (adjetivo que también denota “lo bueno”) es “el macho, el que abre”. “Mientras los españoles se complacen en la blasfemia y la escatología, nosotros nos especializamos en la crueldad y el sadismo”, escribe. Para el mexicano – generaliza – “la vida es una posibilidad de chingar o ser chingado”. Los fuertes se rodean de fidelidades ardientes e interesadas. El “macho” es el “Gran Chingón” y hace bromas descomunales y absurdas, destructivas que abren y desgarran al mundo, desatando “una gran risa siniestra”. En este juego de actores, “la chingada” se contrapone a la “Madre Virgen” escudo de los débiles y refugio de los desamparados (la Virgen de la Guadalupe). “La chingada” es su antagonista, un ser execrable: la madre que no ofrece resistencia a la violación (simbolizada por la Malinche y el “malinchismo” que estigmatiza a quien se deja contagiar de tendencias “extranjeras”).

usted, ay qué bonito, qué bien, ay muchas gracias... Pero en la práctica en México contra México es una destructividad y una aniquilación... o sea yo no recuerdo ningún otro lugar que yo haya estado que me hayan dicho: “¡¡Vamos a competir a ver quién toma más!!” [risas] O sea, más que en México. Que se acabe la botella de tequila y dicen: ¡Órale, vamos a tomar! Y entonces el primero que se acaba: “ah, no puede tomar, es un débil” Nunca lo he entendido. Pero es una cosa como un goce en la muerte y en el peligro. O sea, estos choferes... o sea yo veo su goce así muy *cañón* [difícil de resolver, problemático], de que nos podemos morir ¿Sabes?... o sea ese es el gran goce. Pero no. Triunfas. Es como entre heroico y patético”.

Hago un pequeño corte aquí en una conversación de laboratorio en donde se iban mostrando acuerdos y desacuerdos. Algunos fueron coincidentes con los que mostraron algunas personas de la sesión del día anterior. Es el caso de Karen, urbanista a quien el extrañamiento hacia la virulencia con la que percibía la competencia por el asiento le llamó la atención hasta tal punto de convertirlo en tema de Tesis de Licenciatura, que por cierto estaba desarrollando en ese momento. Ahí coincide con las apreciaciones de Ramón respecto al asiento:

(Karen): “Yo al principio no alcanzaba a dimensionar la violencia, ni siquiera sexual. O sea, yo sabía que estaba ahí. Pero ya que empecé a mirar la violencia sexual me pareció super grave, y luego la violencia entre mujeres pues también. Y luego pues también es como de si fuera sí o sí, ¿No? Que vas a viajar y si no te pasa a ti vas a ver que a alguien le va pasa la violencia sexual. O que alguien te empuje o que creyó que le empujaste y te lo regrese, ¿No? Cuando en realidad es la misma dinámica del metro y de las estrategias. O quien de verdad tiene la intención de lastimarte... por ejemplo, todas las peleas que se hacen en torno al asiento, ¿No? Pero claro, no es lo mismo el asiento cualquiera que el reservado, porque como que el reservado encierra así como más peleas”.

Otro estudiante muy joven de la zona norte de la CDMX interviene en la conversación y – de cierta forma – se alinea con el núcleo tesis de Ramón y Fabián respecto a la violencia, pero añadiendo matices nuevos sobre la competición “espacializada” con la que se desarrolla, explorando vetas que trascienden la mera articulación entre violencia y circunstancia para internarse en las relaciones entre violencia y orgullo:

Bryan: “(...) O sea, yo digo que sobre los barrios, totalmente la ciudad nos consta que nosotros a veces hasta por barrios nos regimos: No, pues en Balderas pasamos porque aquí picamos. No, en el Rosario porque aquí robamos, en C.U. porque secuestramos. O sea es mucho como que va: yo hago esto, yo hago lo otro. ¿Ah sí? ¡¡Pues yo hago esto y yo lo hago dos veces más!!

[risas] [*Aunque los asistentes se ríen, él enuncia sus tesis de forma impasible y con tono de gravedad, de lo que deduzco que no está hablando en tono sarcástico para hacernos reír, sino que habla en serio*]

Nora: O sea, ¿Es como medir fuerzas?

Bryan: Ajá, es como, en vez de que medimos fuerzas, ya sea una cachetada o que en el mismo juego de las fuerzitas... yo puedo más que tú. Yo tengo armas, yo tengo esto, yo tengo lo otro (...)

Es como... competitividad de pura violencia. Pura, pura violencia así de... lugares... entre más pesado sea, más va a relucir. Y al contrario ¿No? Sería como de competir de conocimientos. O sea... valer más del que... pues mira, mi escrito ya está

participando en mi zona, ahora va, no sé, a nivel de toda la ciudad. Y gano. Y gano, gano y gano. Y son esos valores los que deberían contar más, al de pues esa persona ya se cargó a tres personas, así pues de no manches, cómo voy a crecer mi ego... porque es eso, somos como que más egocéntricos sobre el... yo ya llevo tres celulares ¿Eh? Yo ya llevo tanto dinero. Pero no es tu dinero, wey, o sea, literal. Estás robando, estás haciendo cosas ilícitas, no te lo ganaste bien. Al contrario de que pues diario nos vamos a levantar, pon tus 6 de la mañana y mi trabajo es entrar a las 9. Ok, pues ya es una rutina que te estás planteando para ser mejor, trascender sobre tu personalidad más que nada y para que te conozcan todos de... ¡No manches!”

Como me sucedió a la hora de trabajar el material de la entrevista de Julián, el caso de Bryan me trajo de nuevo a la memoria el artículo de Taussig en relación a esa juventud – y no tan juventud también – fuera de control. El antropólogo australiano había reflexionado sobre los propios funerales de las pandillas en el cementerio, las ropas y los cortes de pelo atemorizadores y la vinculación que hace entre la adolescencia armada y la mezcla de seguridad en sí mismo y de fuerza que les genera esa pertenencia (Taussig 2013: 245). Bryan aquí hablaba de la competencia espacializada de la violencia. Tenga o no que ver este fenómeno con la tesis de Octavio Paz, lo cierto es que la espiral de violencia urbana y su traslación a la movilidad es cada vez más joven, como también lo son el desconcierto y la afirmación de su propia exterioridad con respecto a eso que algunos enunciaron en el debate como “necrofilia”.

Hasta aquella sesión yo no me había percatado de aquellas prácticas de carreras y desvíos de combis. La conducción temeraria que había visto estaba más bien presidida por estrategias para ganarse el pasaje y que había conocido de cerca en las combis limeñas de los años 2000-2002. Las famosas “guerras del centavo”, que en México se conocen como “guerras del pasaje”. Y reflexionando en retrospectiva sigo sin relacionar ningún hecho vivido con las prácticas que ahora nos refería Ramón, refrendado por Ángela. El resto de los asistentes asentía y cabeceaba, por lo que deduzco que la existencia de ese fenómeno no era nada nuevo para ellos. La cuestión de los asientos sí me había chocado, no estaba acostumbrado a recibir semejantes embestidas y creo que con el tiempo terminé participando yo también. Pero nunca lo había conceptualizado de ese modo: no había puesto en marcha toda una teoría interpretativa sobre lo social como la de mis contertulios a quienes, en algunos casos, he tenido que cambiar el nombre, porque ciertas opiniones podrían causarles un impacto negativo en su contexto social, donde posiblemente pudiesen acusarlos de elitismo y me consta que eso está muy lejos de su cosmovisión. Tales apreciaciones estaban, empero, enraizadas en experiencias reales que no me corresponde a mí validar ni cuestionar. Introdujeron cuestiones incómodas, eso sí, que me ponían a mí en un nuevo “insólito”: procesar por qué yo mismo no habría asociado a priori la posibilidad de escuchar discursos críticos tan mordaces dirigidos hacia espectros de lo popular procedentes de voces de activistas con un más que probado compromiso social. Comprendí, no ya desde la teoría, sino desde el propio campo, que únicamente conseguiría aprehender un conocimiento muy parcial, como mucho un bosque de “puntas de iceberg” (de verdades parciales, también en cierta medida) que descartaría toda pretensión de ofrecer visiones totalizadoras (Clifford 1986: 35-37).

A este respecto y con independencia de las teorías interpretativas y valoraciones que generaron, resultaron ser paradójicamente compatibles con otros insólitos míos que había apreciado como forastero en la ciudad y que tenían cabida, como contrapunto positivo, en ese collage de extrañamientos. Aterricé en México – después de mucho tiempo transcurrido desde mi viaje más estrictamente turístico – un día antes del primer

temblor de septiembre de 2017 y semana y media antes del gran sismo que asoló la ciudad.

Fui testigo de la respuesta masiva de solidaridad no sólo en los medios de comunicación, también cuando fuimos a entregar material médico en la colonia Doctores y en Taxqueña. Del superávit de insumos que llegaban a los puntos de recepción y que luego no se sabía cómo se “volatilizaban” en los almacenes oficiales, pero la gente seguía llevando víveres. Y el ejército de reserva de voluntarios y voluntarias arracimándose frente a los cordones policiales de los edificios derrumbados porque ya no admitían más manos en el desescombro. Muchos de ellos se traían la maza y el pico de casa, que por cierto, cargaban en el metro, convirtiéndose en un personaje más del trasiego suburbano. Igual me asombró el “civismo” con el que muchos pasajeros que tenían que ingresar por la puerta trasera de los camiones grandes en hora pico hicieran pasar las monedas de su pasaje hacia adelante para que le llegasen al conductor. Nada les habría obligado a pagar, incluso podrían haber dudado de que su dinero fuese a llegar al chofer y con esa excusa haberlo dejado a buen recaudo en el bolsillo. O el ambulante que me persiguió unos 15 metros en un pasillo del metro porque se dio cuenta de que me había dado mal el cambio y me salía a deber. No digamos el chofer de combi que me recibió la mitad del pasaje sin quejarse porque me había quedado sin cambio y sólo tenía un billete de quinientos. Todos ellos destellos de belleza, civismo, humanidad o filantropía que viajan en el asiento contiguo de una indolencia, envilecimiento o necrofilia que no me atrevo a cuestionar.

El único detalle con notas necrófilas que se me quedó grabado en la memoria y que ni siquiera registré en mis libretas de campo, fue un viaje en combi de Neza a Pantitlán apenas tres días después del gran seísmo que, a diferencia del de 1985, había quedado grabado gracias a los *smartphones*. Aquella combi es la única con monitor TFT en las que me he subido hasta ahora. En la lanzadera de salida, el chofer anduvo seleccionando películas y se decantó por una con caracteres cirílicos y cuya trama se desarrollaba en una ex república soviética. Cine de estilo independiente para ir a Pantitlán. Me quité el sombrero, primer insólito, de aprobación esta vez. A los diez minutos se recrea el terremoto de Armenia, con imágenes de pura catarsis en la catástrofe que duraron casi 20 minutos de derrumbamientos de edificios con gente corriendo escopetada o sepultada entre los escombros. La gente salió descompuesta de la combi, hasta vi una niña llorando. Si aquella anécdota fue producto de la casualidad o fue una de esas “bromas chingonas” de las que habla Octavio Paz y que pueden subsumirse en las categorías de Ramón, Fabián, Karen y Bryan, es una duda que probablemente no resuelva nunca.

Tanisha emitió algunas notas disonantes en aquella sesión, enfatizando los contrapuntos positivos del viaje que había podido constatar en sus observaciones de campo: “Me ha tocado ver en el metro cómo, entre todo este caos la gente se ayuda. O sea, se abre el metro y la gente empuja, empuja, empuja a la otra persona... no se va a meter ella ¿No? Pero está empujando a la otra para que puedan cerrar las puertas. Y es un sinfín de todo esto... entre todo este desorden alguien pone un poco de orden, porque tenemos que llegar. Porque todo el mundo entiende que te estoy empujando porque tienes que llegar a las ocho y porque a mí, al siguiente tren, la persona que está atrás de mí me va a empujar para que yo pueda entrar. Entonces también pensaría que no todo es el caos y que todos nos damos... todos contra todos, sí... pero también hay otras cosas que podemos rescatar.”

Mientras intentaba, en otra intervención mía posterior, lanzar algunas preguntas a los presentes sobre posibles dimensiones de esa necrofilia con la que habían explicado las prácticas mencionadas más arriba, expuse algunas confesiones llamativas de Don



Gerardo, uno de los choferes de Neza a los que entrevisté y con quién colaboramos en las travesías y en la muestra final. Aclaro que – según sus enseñanzas – aquellas “controversias” entre choferes que se cruzan para “saludar” a sus respectivos árboles genealógicos que Ramón sacó a colación, obedecían más bien a códigos de cordialidad entre ellos. “Cada vez que me cruzo con él se la tengo que mentar” – me explicaba Gerardo – “si no se la miento parece que no lo quiero, que estamos en crisis”. Eso que también formó parte de mi perplejidad también lo hizo en el desconcierto de Ángela:

“Hay una especie de reconocimiento del poder que tiene el chofer (...) cuando te subes al camión, por la manera como te recibe el chofer, tú tienes la sensación como de que estás entrando a su casa, le das la moneda como tratando de congraciártelo. Porque es parte de la manera como te recibe, de su postura corporal, de la forma como está instalado ahí sentado, empoderado, digamos... en su vehículo, en su trono (...) Todos esos cursillos que les dan y ese intento de... chocan con cosas que son como muy arraigadas. Tú hacías el ejemplo de que hay una recta con el otro, de que se lanzan insultos... ¿Sabes lo que me alucinó? ¡Que son cuates! Que son amigos del barrio de toda la vida, que incluso van a los torneos de futbol juntos. Es decir, que hay detrás toda una sociabilidad masculina local del barrio que luego se transfiere a la manera como ejercen su función de choferes de camión. Entonces eso me hace pensar que la ciudad es muy complicada realmente y tratamos de resolver un pedacito, cuando en realidad ese pedacito está vinculado a muchas otras cosas y desgraciadamente nuestro entendimiento es cada vez muy limitado ante la complejidad de lo que hay detrás.”

El mero hecho de que sigamos teniendo la razonable previsión de regresar también le resulta desconcertante en estas circunstancias, porque la realidad confirma, para Ángela, esa previsión:

“La realidad nos da la razón salvo casos desgraciados y desesperados que nos secuestran y nos matan (...) pero la regularidad de la realidad, lo que más normalmente sucede es, en cambio, que salimos y pese a todo ese desorden y violencia y poder con el que nos enfrentamos... regresamos a nuestra casa! Yo eso lo sigo sin entender, es decir, no termino de entender eso, que es un hecho, pero detrás del cual está todo el funcionamiento de la ciudad y detrás de lo cual lo que hay es nuestro entendimiento de la ciudad. Es decir, si es que salimos y logramos regresar es porque sabemos cómo usar la ciudad, sabemos qué hacer en el transporte, sabemos cómo hablarle al chofer, sabemos como codearnos con el otro que nos está... todo esto, tenemos como una inteligencia incorporada para poderlo manejar, somos muy hábiles como transeúntes, como usuarios, como habitantes... y qué bueno que se hagan estos ejercicios colectivos para entender esta sabiduría colectiva que nos hace salir y nos hace regresar.”

Nuestra propia integridad, a pesar de todo, causa asombro y es asunto para interrogar: cómo es que, efectivamente, seguimos moviéndonos satisfactoriamente. *Eppur si muove.*

Conjeturo entonces que el cruce de tiempos en el movimiento acarrea también un continuo cruce de lecturas de la realidad. Y creo que si hay una característica común a la maraña de discrepancias en que se constituye esta Babilonia motorizada es que se trata de “lecturas perplejas”, así vengan estas del miedo, del desgarramiento o de la gratitud y del alivio.

“¿Y qué cree? Esto es, a lo mejor es hasta... es como un tipo de terapia ¿No? Porque el platicárselo yo, dice uno: bueno, es que ya ha vivido. Dice uno, bueno, a lo mejor estoy loca y lo estoy inventando, ¿No? Dice uno: no, pero ya se está viendo la

problemática que tiene toda la gente ¿No?” (De la entrevista a Sofía, quien dio origen a este epígrafe).

### **3.3- Una dormidota rica. Tiempo, afectividad y relaciones sociales.**

Cuando entrevisté a Juan de Chalco y le pregunté cuanto tiempo hacía de su casa hasta su trabajo, me dio un trayecto aproximado de dos horas y media. Pero siempre se “curaba en salud” deslizando una coletilla: “eso si bien te va”. Esos tiempos comenzaban a pasarle factura:

Juan: “Afecta en tiempo hacia tu familia. Bastante. O sea, tiempo que podías dedicarle a tu familia, tantito tiempo de calidad... esa pinche hora y media que ya detuvo el tráfico el coche descompuesto, esa hora y media es la que podías tu disfrutar con tu familia, dando tiempo de calidad, entonces pues afecta demasiado a la familia, a la convivencia entre ellos, pues es que “oye, con nosotros ya casi no estás, te la pasas...”, bueno, en mi caso...”

Valoraba adoptar soluciones más dramáticas:

Juan: “Hay gente que de plano, bueno, en mi caso, tenemos gente que ya estamos pensando hasta en rentar algo aquí, algo pequeño, para precisamente evitar todo esto. Pero tapas una bronca para destapar otra. ¿Por qué? Porque si tomo esa decisión, de rentarme algo y vivir ya aquí, ¿Qué pasa con tu familia? Como en mi caso, mi familia ya nada más la veo dos o tres veces a la semana. Entonces sí está bien cabrón.”

Me confesó que pernoctaba a menudo en casa de sus padres, quienes vivían en la misma delegación en la que trabajaba, especialmente cuando salía tarde de trabajar. Pero eran días en los que ya no veía a su familia. Con el tiempo descubrí que era algo que mi compañero Edgar hacía también a menudo, vivía en Iztapalapa con su pareja pero las tardes en las que tenía mucho trabajo en la Delegación de Azcapotzalco, dormía en casa de sus padres en Tacubaya (en la otra punta de la CDMX). Y así fui encontrando otros casos: el de Gaby, la madre de Toztli, de Ecatepec que pernocta varios días a la semana en casa de su hija en la colonia Narvarte, la hija del chofer Don Gerardo, que tuvo que rentar un cuarto cerca de su centro de estudio y tras egresar llegó a dejar un buen trabajo por la lejanía del mismo. El caso de Sofía y de los vigilantes del Museo del Chopo en fin de semana ya lo hemos analizado y es análogo a estos. La propia Lupe perdió a un enamorado de la Prepa porque ella vivía demasiado lejos y no pensaba seguir yendo a Neza.

Una señora del grupo de tercera edad de Floresta (La Paz) de quien no alcancé a tomar su nombre, nos dijo que hacía años que su padre (ya muy anciano) no la visitaba. “Allí es excursión”.

Escucho esa misma expresión repetidas veces en otras entrevistas.

Toztli nos explica que, a pesar de sus raíces en Ecatepec y del magnífico espacio que allí tiene en su casa familiar, infinitamente más extenso que el departamento que ahora renta, le “demanda toda una organización de ir allá, así como... dejar de lado ciertas cosas, como decir, bueno: estando allá no puedo ir, no puedo salir, no puedo pensar que voy y vengo...”

El tiempo ha afectado incluso a las posibilidades reales de ir a municipios como Ecatepec o Naucalpan para realizar otras entrevistas y explorar las dimensiones de la orografía y de la verticalidad en la movilidad de la periferia. “Allí es excursión” es una

respuesta que a veces hemos procesado como “excusa” para evitar desplazarnos a un lugar que se considera extremadamente peligroso. En este caso, el problema es real, resulta agotador desplazarse entre periferias que están en las antípodas de la zona metropolitana. Es algo que, como las excursiones, podemos hacer – y hemos hecho – con carácter excepcional. Pretender hacerlo de modo reiterativo, con mi escaso tiempo de permanencia en el campo podría haber sido, además de una prueba física, también una temeridad. Como resultado, el material de las entrevistas de este trabajo recoge y compara testimonios de distintas zonas de las periferias de la ZMVM, pero la observación participante se circunscribe al oriente del Edomex.

En el epígrafe cuarto profundizaremos también en de esta cuestión en las relaciones sociales.

### **3.5- Constelaciones de ingenios y exilios. Sabiduría, adaptación y dique seco.**

¿Qué podemos decir de aquello que hace que la ciudad se mueva y regrese mayoritariamente a casa a diario?

Además de fascinarme a mí como forastero, este tema ha inquietado mucho a todas las personas con las que he ido platicando en estos meses. Empezamos a trabajar lo concienzudamente a partir del “recorrido piloto” que organizamos desde el Museo del Chopo hasta la Colonia Benito Juárez en Neza con Edgar Hernández y Nora Castrejón, compañeros de *La Otra Orilla* y Rubén Ortiz, dramaturgo y coordinador de otro colectivo escena expandida: *Comuna*. Todos ellos viven o han vivido en zonas periféricas de la CDMX o el Edomex, como Iztapalapa, Tacubaya o Los Reyes y conocían de sobra las formas de movilidad atravesada por la violencia, la vampirización del tiempo y de los recursos económicos o la estigmatización espacial y sus consecuencias sociales y afectivas. La exploración de estos asuntos sí le había resultado novedosa a otra gente que jamás había pisado la periferia y con quienes también tuvimos ocasión de comentar tanto el proyecto performático como la prospección etnográfica que empezaba a poner en marcha en septiembre de 2018 y conseguimos un intercambio fecundo que, por desgracia, no pude grabar por carecer de móvil y de la grabadora en ese momento.

En cambio, en la devolución de la performance que nos hicieron estos compañeros, tras haber escuchado varias horas de fragmentos de entrevistas durante el recorrido, nos comentaron que el contenido de las entrevistas les parecía interesante, que no desentonaba en absoluto con ninguna de sus vivencias, pero que no les había representado ningún salto cualitativo respecto a la información que ellos ya tenían sobre la movilidad en la periferia.

En cambio, los retazos sobre identidades locales en Neza, Chalco y Chimalhuacán o sobre patrones adaptativos a las vicisitudes de los trayectos sí les habían dejado destellos más novedosos con un gran potencial para desarrollar en un futuro. No se trataba de explicar la periferia de la ZMVM a partir del extrañamiento de un aprendiz de antropólogo blanco y español a quienes no conociesen el tema, sino de abrir espacios de diálogo para ver de qué manera todos podíamos aportar y aprender conjuntamente, explorando también los nichos posibles de asuntos que pudiesen interconectar las vivencias de las propias personas que residían en las periferias para que todas y todos pudiésemos aprender cosas nuevas sobre la movilidad periférica y sus relaciones sociales. Queríamos trabajar en red desde un inicio y cuando empezamos a tejerla vimos la necesidad de ir descentrando el foco de interés hacia nuevos interrogantes, de tal manera que pudiésemos mantener el interés para el autóctono y para “la antípoda”, sea esta

exterior (quien ahora escribe, sin ir más lejos) o interior (mis amigos mexicanos que nunca habían llegado a Pantitlán, por ejemplo).

¿Adaptarse a qué? Los distintos ejes – hay muchos otros – sobre los que he ido planteando las distintas fallas de diferencia que atraviesan la movilidad (vulnerabilidad por delincuencia y accesibilidad y hacinamiento, tiempo, recursos, etc.) hacen de la ZMVM una ciudad exigente. Creo que esto es algo relativamente consensuado, especialmente a medida en que nos alejamos de sus centros. Hay quién lo llegaba a expresar de un modo más rotundo. Nora nos dijo, en la devolución del recorrido piloto, que “la ciudad estaba diseñada para padecerla”. Les habíamos hecho “padecer” la performance: Nora deslizó diplomáticamente que “era una *joda* [fastidio]”, Rubén no dijo nada pero en las fotos que le tomamos parece un Cristo yacente y Edgar explotó: “cuando llegamos a Pantitlán yo ya no quería vivir”. Había que rehacer y replantear muchas cosas.

Las periferias tienen su propia poética que yuxtapone padecimientos con goce y deseo, lo cual requiere detenimiento. En ellas hay lugares en los que se paran los músicos a tocar marimba en la cuadra más insospechada, donde los perros callejeros están bien alimentados y caminan a paso decidido como un transeúnte más sin prestar la más mínima atención a los humanos, como ejecutivos de Wall Street. Las fiestas nocturnas son frecuentes en carpas que cortan el tráfico de una calle. Unas noches se sienta uno a comer vestido de ranchero en una mesa que han puesto sobre un paso de cebrá para celebrar una boda en Chimalhuacán, mientras los ambulantes penetran al interior vendiendo postres o espaditas de *star wars* a los niños de los invitados. Otras transcurren en absoluto insomnio por el volumen de la música incesante de fiestas similares en casas contiguas. Cabe la sorpresa por ese puesto de tacos abierto a altas horas de la noche más desahogado y en el lugar más desangelado en el que nunca falta gente hambrienta, aunque sea bajo la lluvia. El asombro por los maestros locales de flamenco, kena y charango que ya grababan discos sin haber pisado la Península ni los Andes cuando Internet no se podía ni concebir. Cabe el estupor por el alcance de esa “encrucijada de mundos” (Gruzinski 2017: 57) que enmaraña “los cien nombres de América” con todo lo que les llega de afuera en la ciudad. Por un cosmopolitismo que no sólo se concentra en la Cineteca Nacional o en las instituciones culturales del Centro o del Sur, sino que alcanza lo más recóndito la periferia oriental. Los centros de muchos mundos caben en la periferia. De ellos quedan huellas en forma de negocios de inmigrantes españoles o argentinos o de los sobrenombres que dejaron las desveladas del ayer “Nezarock” y de hoy “Arena Neza”. Y los destellos de toda esa poética pueden verse también en la movilidad.

Las manifestaciones de cultura urbana asociada a las particularidades del transporte en la periferia permiten a veces rastrear sus conexiones con la necesidad de sobrevivir al trayecto y otras tantas presentan características complejas, erótico-poéticas no reductibles al concepto de “adaptación” que aquí exploraremos. Iré intentando desgranar lo que más me ha llamado la atención de ambas caracterizaciones.

#### *Ya apaga esa chingadera. Experiencia vs Smart City*

Viajando un día a Texcoco (EDOMEX) en un auto particular, la conductora del carro, Yoa, llevaba puesto el GPS. Conocía el camino, pues acudía periódicamente a la consulta de un médico especialista en ese municipio del Edomex que queda cerca de Neza, como a una hora. A pesar de ello, quiso llevarlo prendido por si le servía de ayuda, dado que tampoco frecuentaba la ruta tan a menudo. Más allá de que la voz femenina del programa Waze tuviese un acento peninsular más recio que el mío y de que no supiese pronunciar la toponimia local en náhuatl (causando distracciones en la conducción),

fueron otros motivos los que le llevaron a su hermana a aconsejarle que callase de una vez a mi “compatriota”.

El contencioso con el “santón” automovilístico de la era digital se debió principalmente a que las rutas que proponía pasaban por lugares potencialmente peligrosos. Sus algoritmos no están programados aún para insertar la variable de los asaltos a conductores a la hora de trazar las rutas, como sí lo están para discriminar en función de la distancia o de la fluidez del tráfico. Es de imaginar que no debe de ser una variable fácil de insertar, en primer lugar por la carencia de datos estadísticos públicos sobre delincuencia en el Edomex y en segundo lugar porque los ritmos de la delincuencia son como la factura de la luz, cambian de un día para otro en función de múltiples circunstancias: si es día de diario o festivo, la hora, si hay tianguis o no, si hay dispositivos policiales de control en esa carretera o si han corrido a los rateros de otra zona. Viví trayectos “tensos” regresando de la Delegación Gustavo A. Madero, por ejemplo, porque el conductor no conocía suficientemente bien el camino de regreso y los ocupantes teníamos que poner los cinco sentidos en el trayecto. Escuché muchas veces a Lupe y a otros acompañantes en los taxis exhortar al taxista: “el GPS le va a mandar por la Carmelo [una avenida de Neza], pero mejor se sigue para entrar por Cabeza de Juárez, porque por ahí está *gacho* [horrible, peligroso]” Yo mismo me aprendí la formulita para mis trayectos en solitario o le pedí al taxista que evitara ciertas colonias de Neza en la noche.

Todo lo anterior no implica que los conductores desprecien el GPS en la ZMVM. Al contrario, algunos no se separan de él y lo alaban. Y otros, como un taxista con el que tuve ocasión de platicar sobre este fenómeno, me dijo que había marcado un antes y un después en el ejercicio de su profesión.

Lo que me indica es que, más bien, se trata de una “opinión más”. No es que al otro lado del Atlántico se haya vuelto una dictadura totalitaria, pero en la ZMVM tuve la sensación de que los conductores calibran y ponderan mucho más las “sugerencias” de itinerarios que reciben del dispositivo en relación a muchas otras variables a partir de un conocimiento “sobre el terreno”, las cuales, en este caso, tienen mucho que ver con la seguridad. Es una conducción reflexiva, donde pueden seguirse algunas pautas generales (por ejemplo, priorizar las grandes avenidas sobre las callejas solitarias o no detener el vehículo en caso de impacto de objetos) y otras específicas que dependen del grado de conocimiento que se tenga sobre el lugar. Me ha tocado ver cómo en algún trayecto, se ponía al volante quien conocía mejor el lugar para evitar problemas relacionados con la inseguridad.

Todo ello me lleva a especular sobre la distancia entre la realidad urbana y los proyectos tecnológicos de la “Smart City”. No son pocas las voces que han indagado ese hiato por estas latitudes, entiendo que la sabiduría popular urbana de la que hablaba Ángela Giglia en el laboratorio del epígrafe anterior como motor de regreso seguro, es algo que en la ZMVM está mucho más “aterizado” en la observación empírica de lo que, hasta el momento, cabe sintetizar en controles y artefactos panópticos.

Creo que esta conducción reflexiva es también algo que se traslada al peatón y a los usuarios y usuarias del transporte público, ya sea en la CDMX como en el Edomex. Y que, desde luego, se afila en grado sumo en el caso de los choferes de combi.

*Sí amerita pelearse aquí*

Algunas adaptaciones, como ya hemos adelantado en el caso del profesor de box, han implicado aprender a pelear. Ellos escogieron el box, pero muchos de sus *chalanés*

(ayudantes) dominan esa u otras disciplinas. Conocimos a muchos y parte de las habilidades que se valoran son las relacionadas con la autodefensa. En ese pasillo, muchos de sus colaboradores eran bien bravos y por eso los escogieron. Mujeres incluidas:

Armando: “Pero por ejemplo en este pasillo, si se da cuenta, tenemos mujeres, pero son cabronas. Y luego está nuestra gente. Que también es bien cabrona. Los rateros saben que este es un pasillo difícil.”

En el caso de “los pericos”, el box les sacó un tiempo del ambulante y les llenó de experiencias que recuerdan con orgullo, como haber representado a México. A su hermano lo sacó definitivamente de allí, ya que pudo desarrollar después una carrera de entrenador. Ellos regresaron y en sus conversaciones nos siguen recordando que el box constituye un gran valor añadido. Así nos lo contaron en la entrevista ya más formal que les hicimos conjuntamente con el periodista Borja Bauzá:

Perico: “Es un barrio pesado donde sí amerita pelearse aquí. Aquí, en Pantitlán, obtienes lo que obtienes peleando. Pero ya en estos momentos la delincuencia ha crecido mucho últimamente –en los últimos dos años; con más delincuencia organizada, pistolas y demás– y ahora mucha gente prefiere arreglar las cosas a palazos, a matarse. Entonces, ya ahorita hay que ir con cuidado. Pero hace unos te daba mucho... eso de saber algo de... O sea, no decimos a la gente que sabemos pelear, nada, pero cuando te peleas con otra gente y les ganas, como que ahí quedaba. Y ahora en estos momentos creo que ya no”

Más adelante les preguntamos por qué era tan hostil el paradero de Pantitlán. La explicación es compleja, no es monocausal:

Perico: “Es un poco el nivel de economía más que nada. Eso nos hace que la gente esté sedienta, se podría decir, por dinero. Está... está cabrón aquí, el dinero está escaso. Entonces, en esto la gente está mal, está mal, está mal. Está peleada con ella misma y con el Gobierno. Entonces una gente sale de su trabajo con un salario mínimo de tanto y llega a su casa y no le alcanza y está encabronada consigo misma...”

Armando: Con todos, ¿No? Con su vida ¿No?

Perico: Está encabronada, no llega, sale a estos lugares... llega otro cabrón que siente lo mismo, te chocas y hay una pelea. No es gente razonable que puedas hablar y decirle: oye, cálmate ¿No? Es gente que quiere sacar su rabia.”

Pero también hay factores específicos que intervienen en este clima convulso del paradero:

Perico: “Hay ocho líderes en todo el metro Pantitlán que igual tienen sus puestos (...) Cuando se abrió este pasillo pues nosotros nos quisimos meter. Llegaron otros líderes y ahí es cuando se armó la bronca porque ellos querían meter sus puestos. Y todo eso se arregló ahora sí que en golpes. Ahora sí que el que ganara es el que se queda. Y gracias a Dios nosotros hemos ganado y nos hemos quedado (...) Tuve ayuda de mi padre, que él fue este... líder de la Línea 9, entonces cuando no a mí me dejaban poner yo le marqué y le dije: “oye no me dejan poner tales personas”. Me dice: “No, mándalos a chingar a su madre. Ellos no tienen por qué no dejarte poner. Cualquiera bronca yo llego y... usted tiene todo mi apoyo”. Me pasa a mi hermano [*el profesor*] dice: “*carnal* [hermano o íntimo amigo]: es con todo, usted no se deje”. Con eso fue pa que me dijeran... todavía y con eso... con esas palabras fue como toda la ayuda que yo necesitaba. Con esas palabras se podría decir que me mandaron un ejército de mil personas. Que yo me sintiera así, con esa gente atrás... Con esas palabras fue con lo que me motivaron a que yo agarré a las

personas que no me querían dejar poner, les dije: chinguen a su madre y yo aquí me pongo a trabajar. Y se armó la bronca y gracias a Dios gané y fue como me quedé aquí.”

El concurso por la plaza tiene sus complicaciones, máxime cuando los vendedores con quienes se la disputaron continúan en el paradero, controlando una línea por la que ellos no transitan ni nos acompañan a conocerla. En su momento recorrimos todas las partes que ellos controlan del paradero o que controlan otros líderes con quienes tienen buenas relaciones. Su labor, huelga decirlo, es vender e implica un despliegue de habilidades que nada tiene que ver con la violencia: cantar sus mercancías, habilidades sociales hacia los clientes, almacenamiento, logística de abastos (compran su mercancía en zonas alejadísimas de la Del. Gustavo A. Madero y Cuatro Caminos), o labores de mediación con la policía, las autoridades o entre los propios vendedores de su grupo. Sus bodegas están repletas de mercadería y la mayor parte de los días, cuando no están en su puesto están ocupados en abastecerse en las antípodas de la ciudad o en organizar los comestibles. Perico ha llegado a vivir varios años en una de ellas, ya en un local comercial de una de las calles aledañas, donde nos reunimos con ellos varias veces y comemos tacos de carnitas sentados en cajas de chocolatinas en plena *banqueta* [acera] mientras les saluda toda la raza y unos cuates nos gritan: ¡Provecho, barrio! Uno de sus primos duerme con frecuencia allí (cuesta imaginar dónde porque apenas se ve espacio libre desde la calle, entre tantas cajas apiladas). Entra temprano al puesto y a la *chamba* de *diablero* [carretillero] y sale tarde, después del cierre del metro. Regresar a Chimalhuacán se le hace pesado y es peligroso por la noche. Otro de ellos, Alvin (nombre falso) vive de forma permanente en otra bodega, ya bastante más precaria y avejentada. Parte importante de lo que le pagan los pericos se lo gasta en drogas. Vivía en la calle hasta que ellos le ofrecieron trabajo. Ahora, esa bodega es lo más parecido a un hogar que ha tenido en varios años.

Ser “pasillero” allí implica muchas cosas que nada tienen que ver con la violencia y desde luego, Pantitlán es un espacio densamente significado para ellos, en cada milímetro tienen un sinfín de historias que contar y algunas de ellas llegan a emocionarlos. En otros han simplemente han crecido y se nota cuando los recorremos con sus primos. Nos llevan a un parque en la parte trasera del paradero y nos cuentan historias de brujas que vivían en los árboles, de casas de cartón con las que jugaron en su infancia o de cómo planearon poner allí un gimnasio cuando crecieron. En sus zonas de Pantitlán se sienten seguros y respetados, pero en este parque les cambia incluso el semblante, atisbamos cierto grado de nostalgia a pesar que nos narran infancias accidentadas.

Otras personas a las que hemos entrevistado echan mano de otros recursos adaptativos para lidiar con el problema de la seguridad. Lupe, mismamente, los conoció en el box, al que ella recurrió para “empoderarse” frente a sus experiencias de acoso sexual por consejo de su padre. Es parecido el caso de Nora, quien incursionó en el Kick Boxing por la misma razón. Otras mujeres mayores nos hablan del *segurote* [imperdible] que me recuerdan a otras historias que mi propia madre me relató aquí en España en décadas pasadas:

R. (Grupo Reforma): (...) En el metro, se me pegaron atrás. Y era seguido. Pues que agarro un *segurote* yo que traía yo aquí y ya iba allí y cuando sentía que se me pegaban agarraba el seguro y abría yo el seguro y ¡Órale! ¡¡¡Ayyyy!!! Y se bajaban porque ya no volvían juntarse conmigo, sentía su cosa atrás así dura y ¡Órale! ¡AAayyyy!! [risas] Eso es todo.”

Otras, como Dayra, jóven rapera de Ecatepec que colaboró con nosotros en Travesías Periféricas, nos enseña un anillo metálico estilo punk con dos pinchos salientes y que se mimetiza muy bien con su atuendo, pero el estilo no es la principal razón por la que se lo agenció, como bien cabe imaginarse.

Yo mismo suelo portar un mini bate de béisbol de abrir piñatas tras las refriegas gratuitas en las que me vi envuelto en varias ocasiones en el metro. Viene pintarrajeado por las piñatas y da el pego si alguna vez tuviese que dar explicaciones. Otras veces llevamos el palo rosa con unicornios más “cantoso” aun. La propia policía de investigación me aclaró lo que podía o no llevarse y que la frontera de lo ilícito en ocasiones se situaba en la justificación de por qué se porta, ejemplos incluidos. Llegado el momento, probablemente ni sabría usarlo, no sé si cumple más una función tranquilizadora de orden psicológico que en términos de seguridad real.

Gilda, estudiante de Comunicación de Naucalpan (Edomex) que viene a la primera sesión de laboratorio en El Chopo, se tranquiliza a sí misma con el pico de las llaves:

Gilda: “Cuando era pequeña uno de mis primos, los mayores, cuando apenas empezaba a salir sola a la calle, me dejaron salir un día con él a la tienda. Un primo de 12 años (yo tenía como 7) me dijo, cuando salgas a la calle lleva siempre tu llave y llévala con el piquito así. Y si algo llega a pasar pues con eso te defiendes. Entonces me quedó mucho ese recuerdo pues porque nadie me había advertido nunca sobre eso. Y se me hizo muy raro porque dije: pues qué me van a hacer, ¿No? La inocencia de un niño. Ya cuando vas creciendo y te das cuenta de la realidad en la que vives: pues vivir en la ciudad más insegura del país y tal vez del continente, no sé, por tantas cosas que hemos visto... ahora entiendo por qué los consejos y comentarios que me habían dicho en el pasado y es algo a lo que no le había dado importancia hasta que otra vez me sentí en amenaza.”

Cynthia, jóven estudiante de Neza, utiliza cosas más contundentes: “Tal vez es muy violento, pero yo uso un *cutter*. Estás pensando en cómo defenderte de alguna u otra forma. Y pues un arma de *cutter* yo lo puedo como justificar porque estudio diseño y arte (...) pues más que nada para cuando me quedo sola en la combi, ahí sí es cuando ooooy, pienso mil formas de salirme de la combi y oyy no sé, tal vez es muy paranoico, pero para mí es como que una medida que tengo que ocupar.”

#### *Adaptaciones light*

Tanisha me enseña el móvil con una aplicación nueva puesta en marcha por el movimiento feminista para reportar casos de acoso sexual o intentos de violación a una red de contactos personales, dada la escasa confianza en la efectividad de las instituciones para reaccionar con inmediatez ante estos casos. Luego veo por internet que existen varias. A diferencia de #NiUnaMenos, que es una iniciativa de que viene de un grupo de programadores que se conocieron en una *hackathon* (encuentro de desarrolladores o programadores informáticos) y que quisieron aportar soluciones efectivas contra la violencia sexual, otras han sido creadas por empresas de seguridad como ProteGM o por consorcios mixtos (público-privados del Edomex). Uber y Cabify también han integrado últimamente botones anti pánico en sus aplicaciones. Muchas combis tienen *stickers* o pegatinas que anuncian la existencia de ese botón pero algunos choferes a los que he entrevistado manifiestan sus reservas sobre su efectividad:



“Chus: Antes hemos visto en alguna combi como unas estampas en las que ponía que las combis estaban rastreadas satelitalmente o que tenían botón del pánico... ¿Eso sirve para algo?”

Chofer Don Francisco: No, no sirve para nada. La verdad: no sirve para nada. Porque es como... por ejemplo muchos pusieron unas camaritas este... para supuestamente detectarlas en el... bueno, ora sí que en el Municipio, pero yo pregunto y siempre digo, por decirlo así: que me estén asaltando, aunque me estén viendo por esa mugrosa cámara, ¿Qué pueden hacer? ¡No pueden hacer nada! Que ni modos que van a venir... ora, desafortunadamente yo he visto que por ejemplo esta gente en lugar de que vaya haciendo... o sea, pues que anden viendo lo de los rateros... ¡Andan viendo a quién se *transean* [Estafar, despojar tramposamente a alguien de algo]!”

Algunas combis incluso hacen sorna de este tipo de cuestiones a través de las estampas o pegatinas que los choferes adhieren en su interior y que se yuxtaponen con las que dan información “oficial” o se fusionan a modo sincrético, dando instrucciones reales expresadas de un modo sarcástico, por ejemplo, una que dice: “súbase, agárrese y cállese”. Para el caso que nos ocupa, la pegatina advierte: “Esta unidad está rastreada vía satélite por mi suegra, mi vieja y uno que otro vecino chismoso”.

*Ser muy “visionero” para ver*

Otros choferes, como Don Gerardo nos hablan de sistemas menos sofisticados tecnológicamente que las nuevas aplicaciones anti-pánico, pero no menos eficaces, como los grupos de WhatsApp entre choferes donde van intercambiando información en tiempo real sobre las vicisitudes que van encontrando en la ruta. Pero es la observación donde se insiste. Los grupos de WhatsApp sirven para socializar y deliberar sobre lo que se observa:

“Chofer Don Gerardo: Aquí lo único que hacemos muchas veces también entre nosotros es el... la gente, la gente del rumbo, de la colonia, nuestro pasaje de aquí. Uno tiene que ser muy visionero para ver ¿No? Muchas veces ¿No? Ya cuando nos toca pues ni modo ¿No? Y así cuando empezamos a trabajar casi siempre es la misma gente, entonces uno muchas veces agarra y pues... se le hace alguien sospechoso y... ps ahora sí que con el perdón, no le hacemos la parada ¿No? Y entonces este... en las otras bases, cuando ya es de allá para acá, igual también ¿No? Si vemos algo sospechoso, también ¿No? ¿A dónde vas? ¿A qué colonia vas? O ¿Por dónde vas? ¿No? Entonces, pues la gente debe de... al menos de saber o de responder correctamente.

Lupe: Ah, entonces es una táctica...

Chófer Don Gerardo: Es una táctica, porque... uno se da cuenta ¿No? Hay gente que inclusive toma o viene tomada y pues también ¿No? A lo mejor el checador que está en las bases este... le dice ¿Sabes qué? Es que no te puedo dar el servicio así ¿No? Muchas veces, le digo, es que es pasaje conocido ¿No? Y pues uno dice ¿Sabes qué? Súbelo aquí, yo aquí lo controlo ¿No? ¿Sabes qué? Te puedo llevar pero te vas tranquilo... Le digo, pero ya es cuestión de cada uno (...)

Chus: Y por su experiencia, más o menos, cómo saben uds. un poco quién es sospechoso y quién no? Porque, por ejemplo, yo no soy de acá y en mi país pues las personas sospechosas pues a lo mejor son un poco distintas... ¿Cómo lo diferencia?

Chófer Don Gerardo: Lo que pasa es que muchas veces por aquí... aquí luego traemos el WhatsApp y hacemos un grupo ¿No? Entonces, muchas veces, por ejemplo...

a veces la gente por ejemplo va como el jovencito que va de aquel lado ¿No? Entonces si yo voy dando la vuelta, de repente él nos va cazando y no nos hace la parada como un usuario normal que está en la esquina y está esperando, sino que nos la hace... y se voltea y... ¿Sí? Entonces muchas veces uno ha aprendido de eso. Digo, ya trece años, catorce años... entonces uno aprende. Y dice uno: entonces ya no le hace la parada ¿No? Y estar atento a cuando uno va ya a llegar a una esquina ¿No? A ver... Digo: el pasajero, el pasajero, el pasajero, va a estar ahí, el que quiere es... el que improvisa y de repente: “Espere, suben, suben, suben!” Y se sube ¿No? Entonces muchas veces uno se da cuenta... el que trae una bolsa y así. Fíjese que es bien curioso porque, por ejemplo, hasta en los movimientos, cuando el pasaje está así, cuando vamos llegando nosotros, por ejemplo, con la muchacha que está aquí con el niño [*señala hacia un lado de la calle*] cuando es realmente la que va a tomar esta unidad, da el paso hacia abajo... ¿Sí? de la *banqueta*...¿Sí? O hace un movimiento que uno dice: “es un pasaje que...” ¿Sí? Y normalmente cuando la gente va a robar no le importa si vas a tal lado ¿No? Por ejemplo, estos van a otro lado, estas camionetas, no van al mismo lado que yo voy, entonces son cuestiones en que uno va aprendiendo, va aprendiendo, va aprendiendo (...) Y además de que por ejemplo... digamos el manejar ¿No? Cuando uno maneja transporte público se hace más observador, uno espejea más, uno ve más los movimientos de los carros ¿No? Y uno dice: “Ah, ese *sonso* [tonto] le va a pegar, le va a pegar... y le pega ¿No?” Entonces ¿Por qué? Porque eso nos hace ¿No? (...) Entonces tenemos esa cuestión: uno va viendo, va viendo... y uno dice... o de repente uno ve un movimiento medio raro de un carro y dice: “¿Pues este qué trae, no?”

Efectivamente, semanas antes me tocó presenciar algo parecido a lo que cuenta Gerardo respecto al coche que se vuelve sospechoso simplemente a partir de un movimiento extraño. Un día que regresábamos en carro de desayunar nos detuvimos en una ferretería situada en una gran avenida de Neza. Mientras esperábamos hacíamos la cola el conductor nos dijo que regresáramos rápido, que había visto algo que no le gustaba. Nos metimos en el carro y arrancamos apresuradamente. Al parecer, alguien había dejado la *troca* [camioneta tipo *pick-up*] de forma atravesada en perpendicular-diagonal a la banqueta, una forma – al parecer – clásica de asaltar comercios. Y le saltaron las alarmas simplemente por la posición de la furgoneta respecto a la acera, algo en lo que yo jamás hubiese reparado.

No sólo los choferes estudian la calle, también los usuarios del transporte público. Juan, residente en Chalco (Edomex) ya lo había mencionado en un extracto de la entrevista que he citado en otro epígrafe: “Desde que primero que sube ya lo estás escaneando viendo qué viste, cómo lo viste, cómo lo ves, ya desde ahí empiezan los prejuicios”. Él mismo es consciente de la insuficiencia del factor físico como forma de anticiparse a posibles asaltos, hasta el punto de que la tentación de adoptar ciertas medidas pueda resultar rayana con el ridículo:

“(…) Últimamente, no sé si sea cierto, pero en una ocasión lo vi, no hace mucho, que ya no van a dejar subir al micro si traes gorra y lentes, o sea ya es una medida así pinche burda, ¡¡O sea, no mames...!!”

Él mismo ya nos muestra cómo una de las cuestiones que “escanea” no es a los pasajeros mismos, sino la relación espacial entre los mismos. Ya he citado este fragmento: “*bueno, este wey qué hace hasta atrás si hay lugares, el otro wey que está en medio... también qué hace en medio, si hay lugares y fue cuando no me cuadró*”. El “ojo clínico” se posa sobre múltiples cuestiones, como en el caso de Soffa, la trabajadora de seguridad del Museo del Chopo que pernocta en su centro de trabajo:

Chus: Nos ha dicho le toma unas 3 horas o 3 horas y media para venir hasta acá desde allá. Es mucho tiempo, ¿No? A mí me ha tocado igual hacer 3 horas a S.P. Martir, es cansado y aburrido, no? Entonces, ud. cómo le hace, ¿Escucha música o algo?

Sofía: No, tiene uno que ir muy atento *hacia dónde va la combi*, hacia qué personas van con ud. Porque mucha gente se duerme en la combi y es algo que no se debe de hacer como persona, ¿Por qué? Porque lo ven a uno vulnerable, lo agarran dormido y pues le quitan todo. Entonces tiene que ir uno muy al pendiente.”

Se mira también hacia dónde va la combi, pues en ocasiones los problemas no siempre parten del pasaje. Y como han señalado otros: se analiza el movimiento de las personas antes de abordar, la posición de quienes solicitan subir a la combi, el movimiento de los carros en tránsito y la forma en que están estacionados, la disposición de los pasajeros en la combi y los espacios entre ellos. Una amistad de Lupe en Neza, Jackelyn, publicó un post en Facebook que también me parece digno de analizar. Básicamente narra un momento de terror en una combi, que le llevó a bajarse a la primera oportunidad. Me interesa su forma de evaluar las señales del peligro:

(...) [*Esperaba*] cualquier cosa menos que se viniera haciendo señas con el señor gordo que tenía a menos de un metro, sus manos las tenía entre cruzadas y moviéndose mucho, un miedo me recorrió desde los pies a mis cabellos y con mi mano temblorosa guardé mi celular y todavía le pasé 10 pesos, supongo que la otra chica se dio cuenta que la venían observando porque quien cuanto abrió la puerta se salió casi corriendo y aunque no me fuera a bajar ahí preferí salir corriendo aunque llegara tarde a trabajar, sé que iban a hacer algo, el gordo movía en pie en repetidas ocasiones de forma inusual y aunque no se comunicaran verbalmente uno puede darse cuenta claramente hasta cuando hacen señas con los ojos, con sus dedos asintiendo y diciendo que "no", se pusieron a "aclarar su garganta" varias veces y yo sólo pude bajarme de ahí... de verdad temí por mi vida.”

Aclaraciones de garganta, movimientos extraños del pie o gestos raros con los ojos pueden llegar a constituir señales de peligro que requieren una observación atenta y avezada de lo que sucede al interior de los vehículos. Si mi intuición no me engaña, es a fenómenos como estos a los que se refiere Manuel Delgado cuando habla de la calle como “proscenio” en la cita que hemos trasladado al marco metodológico de este TFM.

Adaptarse, en lo que tiene que ver con la seguridad, puede acarrear cuestiones como aplicar la casuística de las observaciones a las elecciones del tránsito, como nos explicaba Bryan:

“Bryan: Simplemente es agarrarse y fajarse bien los pantalones y empezar a llevar a nuestra continuidad de nuestra vida, o sea, cada quien vamos a trazar nuestro camino, como luz y oscuridad, el tener buenos pensamientos o negatividad (...) O sea, afrontar cómo en verdad es nuestra ciudad, o sea, mucho es como de: pues siempre voy a pasar por una calle y en esa calle siempre hay *mariguanos* o siempre hay este... borrachos, o delincuentes, o que sabemos que en puntos se junta la mera *lacrota*, así de ¡No manches! Pues ni modo, o sea. Por así decirlo, pasa en su casa en Rosario es como que siempre pasar, siempre pasar así en lugares. Usualmente yo lo conozco así como palma de la mano y es como que ¡Chin! Estos *weyes* ¿Qué pedo? O sea y hasta... Es más, si tú vas de exterior a exterior dicen: normal, ps tú no eres de aquí ¿Por qué? Porque te estás fijando de a todo tu alrededor de ¡No manches! Si voy aquí ¿Qué va a pasar? No sé, vamos, no pasa nada. Pero si te vas del otro lado es como que ¡Chin! ¡Carteras y celulares! Ya te la sabes. Es como ¡Chin! No pues... ¡Toma! Déjame el chip nada más [*risas*].

### *Óleo de un vestido con ojos*

Cuando explica el mapa mental que ha realizado sobre su trayecto, Jimena, de Naucalpan (Edomex) nos explica por qué ha dibujado unos ojillos tras un vestido. Le pregunta una asistente: “¿No se puede usar?” a lo que contesta que sí: “Pero a veces sí es como más... pero a veces prefieres evitar problemas, ajá, pues es incómodo.”

Otras personas comparten sus experiencias al respecto:

Nora: Yo recuerdo en la Facultad un profesor que nos decía, a la hora que salíamos en la noche: “Chicas, las de culo grande procuren irse tapadas o en pants, porque si no, nada más van y se exponen de gratis...” Claro no puedes salir a las 8 de la noche en la ENAT... sales y te pones tu pinche pants y tu chamarrota porque si no, no puedes salir.

Lupe: A una amiga mía le metieron mano de una manera terrible, ella se enoja, le suelta un golpe a un tarado y su respuesta fue: “pues es que traes vestido, ¿Qué querías?” Claro y además era primavera, hacía un calor horrendo, es incómodo, es incómodo todo, es hostil, pero claro ella dejó de usar vestido. No está bien, pero...”

Es todo un debate que no es ajeno a las vivencias de otras ciudades mexicanas, como Mérida (Yucatán). Una de las participantes en el laboratorio, Paola, que ha venido a la CDMX con beca de intercambio, nos comenta que, a pesar de que, en términos generales, la vida en Mérida es infinitamente más tranquila en su ciudad natal, allí mismo optó por cambiar completamente su forma de vestir porque se sentía “morboseada” todo el tiempo. Tuve también ocasión de presenciar, en mi estancia anterior, un debate acalorado en el conversatorio de una obra de teatro en un centro cultural de Coyoacán, *Mujeres de arena*, cuya función se había dado exclusivamente para los alumnos de una Preparatoria de la UNAM. Allí se encararon varias madres con estudiantes de la Prepa en lo relacionado con si debían modificar o no, por seguridad, las jóvenes estudiantes, sus hábitos de vestimenta para evitar potenciales agresiones sexuales. Y a pesar de que las dos madres que intervinieron explicaron repetidas veces que su posición no estaba presidida por consideraciones de índole moral, la acalorada respuesta que obtuvieron por parte de algunas estudiantes se dirigió a reivindicar su forma de vestir a modo de estrategia de resistencia. La discusión llegó a ser “subida de tono” en ocasiones y concitó vítores y aplausos fundamentalmente entre el estamento estudiantil.

Algunos hombres también nos explicaron lo que hacen para evitar intimidar o molestar a las mujeres en sus tránsitos en medio de esta ola de pánico que se vive por la escalada de feminicidios.

Alfonso, un hombre de mediana edad, con dos hijos estudiantes (uno de ellos ya en la universidad y la otra en la mera Prepa) que vive en Chalco, nos comentaba lo que hace él en función de lo que observa: “

Alfonso: “Pues siempre van con el... yo veo que las mujeres... las mamás en este caso que van con las niñas o con las señoritas pues van con el miedo porque van volteando y de todo mundo este... sospechan. De todo mundo sospechan y van a las vivas y ya voltean y... pues uno, por ejemplo, en mi caso, pues yo para hacer sentir menos esa situación de esas personas, pues lo que haces es desviarte. Por ejemplo, yo voy en mi bicicleta y me desvío hacia la otra acera para que las personas se sientan más este... confortables.”

La cuestión está especialmente complicada en la zona en la que ellos viven y así nos lo confirma su esposa, Angélica: “Y sí, yo, por ejemplo, con mi hija pues no. No me gusta. Yo con mi hija no, pues no me gusta, porque digo: ¿Y qué tal por ahí me jalan a mí o me jalan a mi hija o nos pasan a hacer algo?... Entonces mucho menos en la bicicleta, porque cualquier empujón y pues ya... me la quitan.”

Ni Alfonso ni su familia son activistas o personas que se socialicen en ese tipo de ambientes. Hacen su vida en Chalco, donde los entrevistamos. Quizás son los hijos quienes tienen un mayor radio de movilidad. Dudo mucho de que la decisión de Alfonso venga presidida por la influencia bibliográfica del feminismo o por su asistencia a asambleas de ningún tipo. Más bien me inclino a pensar que es su observación de la realidad cotidiana y la empatía trasladada desde las mujeres de su familia hacia las demás, como colectividad, lo que le conduce a un tránsito no solamente razonado, sino también “empático”. Y en este caso, una variable que vincula la empatía con el tránsito razonado es la autocontención, se selecciona el recorrido no sólo por protección del cuerpo propio, sino para evitar que nuestra presencia pueda generar malestar.

Sin llegar a ese extremo, David, otro joven estudiante de Neza introduce una variante en esta autocontención como prevención de ida y vuelta:

“Cuando se encuentra una mujer cerca de mí pues... obviamente lo más alejado para que no se tome a malas interpretaciones... Como digamos... hacerme chiquito para que no haya como malas interpretaciones ¿No? En ese sentido es como mi postura ¿No? Y desde luego es difícil no entrar en contacto pero sí he generado digamos que posturas. Por ejemplo, siempre estar en el tubo digamos del asiento que da al asiento de los discapacitados o de la gente mayor ¿No? O sea, siempre estar allí (...) Porque he visto en el transporte público que hay veces que en la línea que es la que va hacia Ciudad Azteca... o sea, en parte me contaron pero también he visto como... el chisme es este, ¿No?: hay chicas que también, parte de un todo diríamos de una mafia se dedican también a generar este tipo de... a extorsionar, este tipo de prácticas. Y de cierta forma pues eso a mí se me quedó y digo ps para evitar problemas siempre... siempre alejado, ¿No? Y bueno, otra cuestión pues ya de una ética, de una moral ¿No? O sea de comportamiento frente a... por lo mismo que tengo hermanas y me ha tocado ver, por ejemplo, cómo las chicas se ponen al tiro, ¿No? Y a veces uno se queda con la incertidumbre: “¿Y si es cierto y si no? Y luego lo estoy viendo en la línea B, es como: ¿Qué pasa ahí? ¿No? Y bueno obviamente uno hace la lectura ahí del tipo de persona y a veces pues no te la crees ¿No? Dices: Ah cabrón, ¿Qué pasa aquí, no? Pero de que existe el acaso no tengo mayor problema ¿No? Y bueno, esta es la postura que adopto, un tanto *habitus* corporal.”

La sospecha de todo y de todos que me dejó caer Juan de Chalco se traslada a numerosos ámbitos, adquiere dimensiones de ida y vuelta y no es la primera vez que escucho este problema. Fui advertido por primera vez por una mujer, joven y feminista, por cierto, que me dejó patidifuso cuando me dijo algo así como: “nomás cuídate de esas pinches viejas que te chantajejan en el metro diciendo que las andabas tocando para sacarte el baro”. Nunca tuve ocasión de ver nada parecido, pero circulan historias como la que cuenta David que coinciden con cierta gama de advertencias que recibí en mi largo parvulario de la movilidad.

#### *Chacharitas. Eróticas fugaces y zócalos subterráneos.*

El transporte en la megaurbe no es sólo un medio para llegar de un punto A a otro B, sino un medio en el que tránsito, comercio y espectáculo se funden como Santísima Trinidad. Algunos estudios lo han tratado de forma monográfica. Transitar por

las grandes estaciones como Pantitlán es también embobarse con el efecto hipnótico de los miles de artículos que se ofrecen en los pasillos: comida, ropa, tecnología, cosmética, libros, música, juguetes y cuestiones que van más allá de lo imaginable. Cuesta interpretar por qué compramos allí, si allí encontramos lo que vamos necesitando durante los trayectos que llegan a ocuparnos casi una jornada más o lo que se nos va olvidando o nos va sobreviniendo: ese paraguas para un clima siempre imprevisible o esas pilas para la grabadora del etnógrafo que siempre se agotan en el momento más inoportuno. El refranero dice: “Quién no tiene cabeza tiene que tener pies” y aquí, la venta ambulante alivia en ocasiones el agotamiento de nuestras extremidades inferiores. Pero otras veces más experimentadas en el tránsito urbano, como la de Rubén Ortiz nos recuerdan que: “Comprar nos hace sentir un poco menos miserables. Los vendedores, por tanto cumplen una función nada secundaria”. Lupe me hace recabar en una nueva categoría de productos. Si las “chatarritas” ya forman parte de mi dieta cotidiana, hay una nueva sección del “super” que llama “pendejaditas” y que yo no sé ni nombrar, que van mucho más allá de la funcionalidad o de la cobertura de eventuales necesidades. Algunos son justamente los que más han llegado a fascinarme: un cactus de neón, un hombre que vendía reclamos que imitaban a la perfección decenas de ruidos de pájaros y otros animales u otro que lanzaba una bola pegajosa y fluorescente con ojos y boca y que, al estrellarse contra una superficie plana y horizontal se despanzurraba y luego recobraba automáticamente su forma esférica mientras los niños quedaban hipnotizados. Y puede que algún español también. Sonia Madrigal lo capta magistralmente en una fotografía de una vagonera con un proyector-anillo en cada dedo que lanzan proyecciones para niños a partir de un haz de luz fluorescente, cada una de distinto color.

Uno de los líderes de los vendedores de Pantitlán que nos presentaron “los pericos” me aclaró que, en su opinión, la gente compra en el paradero porque venden más barato. Y los pericos dejan claro que han evitado que se cometan numerosas agresiones en sus pasillos, que ellos son los primeros interesados en que los transeúntes no se espanten de sus pasillos.

En esa y en otras estaciones podemos encontrar también poéticas comerciales que van más allá de los artículos que no sabemos ni nombrar. Allí mismo en Pantitlán me sorprendió una chica encargando libros de la carrera de medicina al “pasillero” que no sólo vendía *best sellers* de literatura, sino que actuaba de la misma forma que un dependiente del Fondo de Cultura Económica. O un chavo que había instalado todo un *work center* en un paso elevado de la estación de Guelatao en Iztapalapa, con tres *laptops* sobre una barandilla conectados a internet y a una impresora. Entrar en el metro es también salir a “*chacharear*” [ver y comprar baratijas] por pasillos que llegan a medir hasta casi 900 metros de largo (estación de Atlalilco). En Pantitlán llegamos a encontrar hasta farmacias y una clínica en los túneles, donde podían concertarse pruebas diagnósticas que iban desde el electrocardiograma y las ecografías hasta el papanicolau.

Como en otros temas, no encontramos consenso respecto al ambulante entre los viajeros. Para unos entorpecen el tránsito y generan inseguridad porque ya los consideran coludidos con los rateros. Otros no pueden imaginar su vida sin ellos. Nos preguntábamos – y aún lo hacemos – cómo sería nuestra existencia como transeúntes si desapareciese el comercio ambulante de los paraderos. Si en ausencia de autoridad efectiva, la concentración de ambulantes ejercía como zócalos subterráneos, esto es: como “centralidad” de lo que se suponía un no-lugar, donde nos sentimos algo más seguros y como ya adelantamos más arriba “menos miserables”, sujetos de deseo.

Pero la poética de la movilidad no sólo viaja por el interior de la tierra. Entrar a cualquier vehículo de lo que Giglia llamó en los laboratorios “el sistema hombre-camión” es como pasar a la casa del chofer. Algunas unidades, como la de Don Gerardo o la de Don Francisco, son minimalistas como edificios de Mies Van der Rohe. Otras son una fiesta barroca rodante, con tubos luces fluorescentes dentro y fuera del vehículo, vírgenes, santos, banderas mexicanas, cubanas, canadienses y “del gringo”, manzanas de *Apple* o pegatinas permanentes de superhéroes, cascos de futbol americano, pelotas de golf y atrapasueños. Las lunas frontales y laterales a veces sirven de tarjeta de visita, con el avatar de los choferes: latoso, faltoso, leviatán, cobra, tigre, charritos, pandillero, canciller o raza odiosa fueron algunos de los que alcancé a anotar. Don Gerardo nos aclara que está prohibido modificar cualquier aspecto de la unidad. Ni siquiera las polarizaciones de los vidrios o la separación entre pasajeros y conductor que llevan todas las combis en el Edomex y que las autoridades toleran al verse desbordadas por la delincuencia. A Don Francisco tampoco le gustan los “tuneados”: “muchos sí le ponen que lucecitas para allá... o sea, parecen más que nada árboles de navidad, no yo casi no, mejor orinal y ora sí que lo que trae original”, dice. La sobriedad del gusto de Don Francisco es, desde luego, acorde con el reglamento de Movilidad y con su ferviente fe evangélica. Pero también hay, según Don Gerardo razones más pragmáticas detrás del minimalismo: “Hay cuestiones que a todos nos gustan, ponerle algo ¿No? Ay, este se ve bien padre ¿No? (...) en la actualidad – y tiene unos seis años para acá – el adornar una camioneta ya también es motivo de tentación de robarse (...) porque aquí así ha sido, ¿No? aquí compañeros a los que se las han robado les han dicho: venimos por ella porque es un encargo. Porque ya la gente que se da cuenta ya observan eso ¿No? Entonces mucha gente, muchos de ellos optan por que no llame la tentación tanto.”

Hubiese querido profundizar más en el asunto, pero en general, todos los choferes que accedieron a que los entrevistáramos eran ya señores mayores, tranquilos y respetuosos de la legalidad, al menos discursivamente. Martín sí llevaba algunos objetos como bolas de billar o cascos de futbol americano y amuletos, pero era discreto en comparación con muchos de sus compañeros de ruta. En su caso eran simples regalos de su familia que él usaba para que se viese diferente, sin que contemplase esa diferencia como una posible desventaja adaptativa frente a la inseguridad.

\* \* \*

*“Andar en el mundo de Neza es nacer de nuevo  
y mirar una ciudad que no ha dejado  
de ser la ciudad de los colonos,  
hijos de la rosa de los vientos”*

(Primo Mendoza: *Nezahualcóyotl de los últimos días*. México D.F., 2005, p. 13)

#### **4- El debate de los coyotes y mi dolor de cabeza. Movilidad, interpretación e identidades urbanas.**

Desde los primeros días en que empecé a “nezear” y a medida en que fui tomando conciencia de que la frontera entre el Distrito y el Estado era un hiato que marcaba aspectos concretos de las vidas de las personas, fui también planteándome qué significaba esa frontera para ellos. ¿Qué significaba ser de Neza, Ecatepec, Naucalpan, Chalco o

Tlalnepantla para sus habitantes? ¿Había un nexo común entre todos ellos? ¿Cómo se pensaban en relación al Distrito ahora renombrado? ¿Cómo eran significados por los habitantes del otro lado? ¿Cómo dialogaban con las representaciones de los otros?

Todas ellas eran preguntas que rondaban por mi cabeza y que han tardado en ir tomando forma. ¿Concebirían ellos una ciudad unitaria que englobase la mancha que se tarda más de media hora en sobrevolar? ¿Pueden sobrevolarse también las demarcaciones administrativas a través de algún tipo de comunidad urbana imaginada con sentido unitario? ¿Acaso tendrían sentido estas preguntas para ellos?

Junto con los distintos bloques de preguntas que agrupé temáticamente para ir indagando la forma en que le afectaba la movilidad de la periferia a distintos grupos de viajeros, les dejé un último bloque con preguntas relacionadas con la (posible) relación entre identidad y transporte. Dicho bloque estaba destinado a indagar si percibían diferencias sustanciales entre la movilidad del Distrito y la del Edomex y si las condiciones de los viajes que me relataban constantemente: miedo, inseguridad, cansancio, inaccesibilidad, etc. tenían algo que ver con esa frontera. Quería saber también si por encima de esa frontera, se sentían de algún modo “conciudadanos” con las gentes del Distrito.

Hasta entonces había hablado del tema con Lupe y con otros compañeros mexicanos más jóvenes que yo, con un bagaje ideológico y académico similar – ciencias sociales y humanidades, en general – que, más allá de diferencias concretas, hacían que hablásemos “un mismo idioma” a la hora de procesar determinadas inquietudes desde nociones que nos eran comunes: exclusión, fragmentación, segregación, gentrificación, barreras invisibles, gobernanza empresarial, espacialización, etc. Podíamos estar o no de acuerdo respecto a la diagnosis del caso concreto, pero nos entendíamos a la primera a través de códigos comunes. Algunos de ellos habían visitado frecuentemente las zonas más populares del Edomex para ver a familiares y amigos y otros no se habían acercado ni de lejos, pero la conversación podía extenderse, las preguntas tenían “sentido”, aunque las respuestas diferían.

Llegado el momento me puse manos a la obra y llegada la recta final de las entrevistas me ponía a “bombardear” con el racimo correspondiente a este tema. Y desde un inicio las respuestas que comencé a obtener no coincidían con lo que a priori esperaba escuchar. Ciertamente, no daba por sentado que la gente daría explicaciones incendiarias en los mismos términos que alguna gente de mis círculos más cercanos. Era consciente de que la cuestión de las identidades a menudo resulta resbaladiza y cambiante. Y de que tras el enfrentamiento a un mismo problema pueden anidar representaciones divergentes y hasta antagónicas de la cuestión. El problema es que tuve la sensación, tras las primeras entrevistas, de que, llegados a este bloque, mis preguntas no tenían sentido. Las asociaciones entre movilidad, relaciones centro-periferia (más allá de su dimensión literal como metáfora topográfica) y dinámicas de exclusión no parecían ser percibidas como tales. Además de no hallar atisbo alguno de sentimiento de marginalidad o similar en las respuestas, resultó que muchas personas del Edomex equiparaban completamente su situación a la del Distrito, lo cual me resultaba mucho más chocante. Contrastaba incluso con mi propia experiencia sobre el terreno, que no era larga pero eran varios meses ya moviéndome por la ciudad del coyote hambriento<sup>17</sup> y alrededores.

---

<sup>17</sup>Significado en castellano del nombre náhuatl del tlatoani mexicana de Texcoco Nezahualcóyotl (así como prominente intelectual y escritor) que da nombre a la ciudad.



“Está todo igual” resume esta metabolización de la experiencia de movilidad en términos de agregación frente al intento de desagregación y de descomposición que traía yo en la cabeza al aterrizar en mi segundo viaje, por lo que se convirtió en un reto interpretativo para mí.

Me interesaba explorar si existían diferencias sustantivas entre sus experiencias como viajeros en transportes como las redes de metro, metrobús y mexibús y las que tienen lugar en sus trayectos en *chimecos*, *combis* y *peseros*. Y allá donde pensé a priori que encontraría un campo fructífero para la diferencia y para el establecimiento de relaciones entre infraestructuras, experiencias e identidad, me encontré con un discurso que trascurre por otros derroteros y que – de algún modo – “me puso en mi sitio”. Las cámaras, los tornos, la presencia policial, el paradero, etc., todos ellos elementos que para mí denotan algún tipo de control panóptico y presencia del “águila y el nopal” en el tránsito, no arrojaban un gran “plus” de seguridad que los reconfortase.

Juan, de Chalco (Edomex) fue mi primera víctima, el primero al que le pregunté por esta cuestión con una grabadora delante:

Chus: “¿Te sientes más seguro en algún tipo de transporte, como en el metro o en el metrobús?”

Juan: No neta no, no, ya no. No ya últimamente esto se ha incrementado ya mucho en el metro. Asaltos, robos a celulares, muchísima violencia...

Chus: A mí también me robaron el celular en el metro, sólo me bolsearon, también por pendejo, pues acababa de llegar y no sabía cómo hacer...

Juan: Sí claro, lo que te digo, es una pinche impotencia... Y no pues ya hasta en el metrobús, donde daban por hecho que era el más seguro, pues no... ya no... ya asaltan, robos a celulares, que es lo primero...”

Más adelante, tras varias preguntas que no tienen relación con este tema, reintroduzco la cuestión de la exclusión con la pericia de un elefante en una cacharrería, tanto que ruboriza trasladarlo a un TFM:

Chus: ¿Y nunca te has sentido segregado por la forma del trato al vivir en el Edomex?

Juan: Ah sí, sí claro. En las expresiones que todos las tenemos de que: “aaaaaaaahh vives hasta allá, ayyyyy no pues allá está bien pinche feo, aaaah no que allá no pasó ni Dios...” pero eso lo decimos todos, así lo puede decir el *wey* de allá de Chalco al *wey* que vive en Ecatepec, al *wey* que vive en Iztapalapa, al *wey* que vive en Tlalpan...

Chus: Siempre está peor en otra parte ¿No?

Juan: Pero pues no, así como excluido, eso no. No, no.”

(...)

Chus: ¿Qué podrían hacer las autoridades al margen de las cuestiones sociales y policiales con el transporte? ¿Podrían hacer algo para que fuera más seguro? ¿O crees que es algo que no tiene ya nada que ver con el transporte?

Juan: Es algo que yo verdaderamente no le veo ninguna solución. Porque han implementado varios programas, desde revisar, bajar al pasaje, revisarlo y porque ya

tienes una facha pues tú eres... no pues no traigo nada, pero traes un *cutter*, pues es mi instrumento de trabajo...

(...) y retomando la respuesta yo creo que no hay una solución, no la hay desde las cámaras, de las mentadas pinches cámaras, yo sí que de repente aquí en la CDMX en la línea de la Mora ya he visto dos tres que vienen con cámara, pero no hace mucho, hace como un mes ya estaban agarrando precisamente esta ruta para subirse a asaltar.

Chus: ¿La de La Joya?

Juan: Sí la del sur, la que va hacia CU, hacia Taxqueña. Esa ruta ya estaban agarrándola para asaltar. Tú dime de qué han servido las pinches cámaras, yo no he visto ni en el mencionado, aquí le decimos “el chismoso”...

Chus: ¿Qué es el chismoso?

Juan: Hazte cuenta de si aquí en la comunidad, que ya asaltaron a alguien, que ya mataron a alguien, pero es como que el periódico local, ese es el chismoso, son formatitos así nada más de una hojita y ese es el que ya viene con la noticia que ya agarraron a tal, que ya mataron a tal... y foneando, ese es el chismoso.

Chus: Ajá, y los chismosos están reportando asaltos continuamente a pesar de las cámaras, ¿No?

Juan: A pesar de las cámaras, o sea, nunca se ha escuchado que ya agarraron a tal, que gracias a las cámaras, y que no sé qué... Bueno realmente no... al menos yo nunca he visto ningún resultado con sus cámaras. Bueno, ¿Quién me asegura que esa madre iba prendida? Pues si venden hasta de esas de utilería, te las venden así nada más para dar el gatazo, para dar la impresión, y al pinche ratero hacerlo pensar dos veces: “ah bueno, que ahí hay una cámara, entonces mejor no hago nada”.

Chus: No, está bien, porque fíjate que esa pregunta no me la había hecho yo, voy a tener que indagar en esas cámaras, cómo se usan, si es que se usan o si son como un espantapájaros, ¿No? [*risas*]

No había contado yo con este imprevisto: ¿Funcionaban realmente las cámaras? Y en caso de que lo hicieran ¿Servía de algo reportar los videos con las caras de los asaltantes? ¿Disuadían a potenciales atracadores? ¿Tranquilizaban a los pasajeros? A Juan, desde luego, más bien poco.

Al poco tiempo corroboré que no era sólo Juan quien recelaba de las cámaras. En un grupo de la Tercera Edad de Neza (Ciudad Lago) les consulté a las señoras presentes si se sentían más inseguras en unos transportes o en otros de cara al problema de los asaltos:

“Isabel: Yo creo que se da más en el micro, ¿no?

Leti: En el micro, en el micro...

Rosalba: Bueno, para mí el metro era un transporte super seguro

Leti: Ahora ya no...

Pregunta: ¿Por qué no?

Leti: Porque ya se oye igual en cualquier partes...”

Volvía a salir la tendencia homogeneizadora que ya había aparecido en la entrevista a Juan. A continuación les pregunté qué consideraban que podría garantizarles la seguridad en el transporte: ¿Cámaras? ¿Presencia policial? ¿Qué le faltaba? Me habían relatado algunas experiencias y desde luego un miedo que no las había doblegado ni confinado a sus casas, pero ahí estaba. Pero se decantaron por algo que no había en el “menú”:

“Isabel: Pues que se acabara la corrupción.

Rosalba y Leti: Exactamente. La madre de todos los vicios [Rosalba *dixit*].

Isabel: Más que las cámaras. Porque de nada sirven las cámaras, de nada sirve la policía si todos son una bola de corruptos. Entonces se coluden unos con otros y pues luego si vamos a denunciar hasta nos sale peor, la verdad.”

*La madre de todos los vicios.* Esa era mucha madre e iba camino de convertirse en *mater dolorosa*, porque no la había tenido en cuenta lo suficiente en el diseño ni en la construcción inicial del objeto teórico.

Volví a la carga en otro grupo de salud, esta vez en Reforma (Neza): descargo una pregunta sobre si se sienten algo más seguras en transportes como la red de Metro y Metrobús o Mexibús, donde hay cámaras y presencia policial en cada estación o paradero. Se arma un cierto revuelo porque una de las señoras empieza a hilar un “sí, es mejor el metro”, pero Valeria le corta en seco:

Valeria: “Pero no cambia. Porque yo digo, porque se ve en la televisión en los noticieros que vemos, se ve que con cámaras o sin cámaras que ellos hacen su *domingo siete* [su agosto, diríamos aquí] y ellos aprovechan de la gente, como estas personas que apenas pasaron en las noticias: dos hombres que se subieron, ¿No les quitaron todos sus celulares a todas las personas? ¿Sí? Ellos con cámara o sin cámara ellos te quitan... todavía le dicen: “échale manito, échale manito, echa tu celular, echa todo lo que traigas, dámelo, y no te pongas, que si no a ti te toca...” Ya no hay respeto con cámara o... yo casi no viajo, namás cada dos o tres meses que me llevan al médico, pero yo veo mucho las noticias y ahí se ve todo, que con cámaras o sin cámaras ellos hacen lo mismo.”

Estas homogeneizaciones o “agregaciones” ya no se circunscribían discursivamente a la distinción entre formas de transporte colectivo, sino que, en algún caso comenzaron a desbordar incluso las distinciones de lo público / privado e individual/compartido. Remedios, del mismo grupo de la tercera edad que Valeria introdujo una nueva forma de generalización: “Yo pienso que da lo mismo viajar en transporte público que viajar en transporte privado ¿No?” A continuación relató una serie de casos familiares de secuestros.

En el grupo de Ciudad Lago, algunas mujeres verbalizaron un pavor especial al metro, que no estaba entre los medios de transporte más temidos y cuya “frontera” marcaba para nosotros, más bien un eje de diferencia fundamental en la movilidad. La ecuación que hacíamos era quizás simplista, pero era la siguiente: los habitantes que tienen metro a su disposición tienen un medio de transporte rápido en comparación con los que afrontan el tránsito por la vialidad, barato (el boleto cuesta 5 pesos a diferencia del de las combis y peseros, que en el Edomex oscila entre los 10-13 pesos) y comparativamente más seguro por la presencia constante de policías en pasillos, andenes y taquillas, así como por la existencia de cámaras en ciertas zonas. Los ciudadanos que no contaban con red de metro en un radio razonablemente cercano carecían de ese plus de rapidez, seguridad y asequibilidad. Y en esta fase de mi trabajo de campo comenzaron

a desmoronarse estas suposiciones: me estaba encontrando con numerosos testimonios que hacían tabula rasa de la espacialización de la violencia, la presencia policial, de las cámaras e incluso del carácter público o privado del transporte. Daba lo mismo que hubiese cámaras, policía o que se transportase uno en automóvil particular o en pesero.

Como decíamos, Leti, del grupo de tercera edad de Ciudad Lago, nos decía que: “Ahorita con lo riesgoso que se habla que son las escaleras del metro, ya lo piensa uno más”. Le preguntamos en qué consistía ese riesgo y nos contó lo siguiente: ¡¡De que están asaltando en las escaleras!! De que están asaltando... Que se habla tanto de las chamacas que se están llevando en el metro... otro tanto. Pero no hay otra forma a veces de llegar. Entonces tiene uno que arriesgarse. Nosotros, pues ya... bendito sea Dios. Pero este... pues sí, ahorita se piensa de muchas, muchas cosas en el transporte, ¿Por qué? Porque si se suben los rateros estamos expuestos todos totalmente a... ¡Hasta a los golpes! Si es que allí llegan...”

A continuación, Noelia, nos comenta que “se venía más segura en el camión que en el metro (...) porque en el metro... pues una como mujer siempre se... Antes no había división de mujeres y de hombres, iban todos revueltos, y ya se puede imaginar que se mete uno... y más si estaba uno joven... Pues, mala suerte, porque los hombres siempre, si no la *tortean* [tocamiento in consentido], si no la están haciendo algo y ese es el problema. Sin embargo en el camión, aunque venga uno sentado, aunque venga uno parado, nomás se hace uno de ladito y ya pasa, y no es tanto manoseo... No es tanto manoseo como en el metro, en el metro es mucho.”

Tampoco coincidía su discurso con las categorías que habíamos empezado a construir a priori en los ámbitos de la incidencia de la lejanía en las relaciones afectivas o de los estigmas espaciales relacionados con la violencia. Eran nociones elaboradas a partir de nuestras conversaciones con gente más joven de la periferia. Cuando les preguntábamos si la frase “el amor se acaba en Pantitlán”, que habíamos elaborado para el performance de *Travesías Periféricas* significaba algo para ellas, en general, encontrábamos caras de incompreensión. No conocían la broma “el amor se acaba en Cuatro Caminos” que circula en ambientes universitarios del Distrito. Al explicárselo entendían rápidamente la intención y pasaban a relacionarlo con sus experiencias personales.

Rosalba nos dio “una de cal y otra de arena”. Después de nuestra explicación y de que les preguntásemos ¿A qué les suena eso? Nos dijo: “A que no quieren compromiso para no ir a verlo tan lejos. Y mi marido sí me quería porque él vivía aquí en la Romero Rubio y cuando yo me fui a vivir allá a Ixtapaluca, hasta allá me fue a seguir. Seguimos y nos casamos.”

Luego nos aclaró que sí había visto situaciones en las que la espacialización del elitismo se inmiscuye en las relaciones afectivas:

Rosalva: “El elitismo... o vienes de esa colonia no eres de mi estatus social. Porque eso también se da: “no es que mira, que esta muchacha está guapa y eso”. “Sí pero es de Neza (...) No es familia. Pero por el simple hecho de ser de aquí de Neza, la familia del muchacho no la aceptaba y se fue alejando, se fueron alejando hasta que se acabó el amor.”

Lupe: ¿Cuántas veces has oído eso?

Rosalva: Muchas...”

Pero rápido, Consuelo contraatacó con otra anécdota actual que iba en sentido contrario:

“Mi nieta tiene 22 años. Nunca, nunca había ella tenido novio, apenas... hace un año conoció a un muchacho por internet. Pero es de Hidalgo, por este, por... ay se me fue el nombre, pero es hasta por allá. ¿Y sabe qué es lo que hace el muchacho? Él no tiene mamá no tiene papá, porque se le murieron. Entonces está con una tía. Y conoció a mi nieta y en diciembre vino y se presentó aquí con nosotros y dijo: “yo la quiero y vengo a verla hasta acá, yo trabajo”. Viene cada mes. Imagínese, viene cada mes desde allá hasta acá...”

Igual sucedió con Isabel, quién no solamente no había conocido nunca el caso de ninguna persona que hubiese perdido el afecto de nadie por el lugar donde viven, sino que, puestos a llevarnos la contraria, nos relató cómo en Pantitlán nació el amor:

“No, yo, mi hermana, allí nació el amor. Porque se iba a la boca 5 de ahí de Taxqueña y ahí conoció al que fue su marido. Entonces se venía en el metro y ella se tenía que bajar en Moctezuma. Pero ella llegaba... hasta que quería y luego le decía mi mamá: “¿Por qué apenas ahorita?” “Ay mamá es que venía el metro así y no me pude bajar hasta allá hasta Pantitlán!!” Y luego para venir otra vez ¿Pos cuál? ¡Allí estaba el novio! Ya no se iba ese día. La vio mi mamá que andaba chilla y chilla y “quién sabe que tiene tu hermana” Ay mamacita, ¿Y qué no la ha visto cómo está? ¿Qué tiene? Pues ya estaba embarazada mi hermana...”

Respecto al asunto de la discriminación, tampoco Magda, de 34 años, que regenta una frutería en el Mercado Matamoros de Neza, declaró haberse sentido discriminada en absoluto por la carencia de infraestructuras de transporte en Neza, a pesar de que eso le desbaratase su economía por tener que llevar a su marido varias veces a la semana en taxi a hospitales que estaban a dos horas y media de su casa. Nos relató una odisea, pero no se sentía discriminada y así lo expresó con una respuesta parca. Tampoco lo manifestaron Doña Concha, ni dos maestros albañiles de Chimalhuacán, ni Pina, de Los Reyes de La Paz, que ya comienza a “sesentear”. Don José, que fue Jefe de Jurisdicción de Salud de Neza, por muchos años, pero llegó de niño al lodo y a las tolvaneras de los años 60, como muchos otros, se toma su tiempo a la hora de contestar cuando le preguntamos si alguna vez ha sido objeto de un trato diferente por ser de Neza:

“Don José: Sí me ha ocurrido esto, pero sí me ha ocurrido cuando fui a estudiar a la Universidad. Sí me ha ocurrido, sin embargo, no me lo tomé muy a pecho. Más bien, esa gente que, entre comillas, me distinguía por ser de acá, de los suburbios de la ciudad, de la gran ciudad. Poco a poco me los fui ganando como amigos. Al grado de que fuimos excelentes amigos, incluso formé parte de ese selecto grupo de niños bien. Voy a llamarles niños bien porque eran niños, pues de alguna manera, con solvencia económica. El cual no era mi caso. Sobre todo, no era mi caso porque poder para ir a la universidad tuve que dejar de trabajar, yo ya trabajaba, pero pues ya no era compatible mi horario con el horario de la universidad. Entonces, tuve que dejar de trabajar. Y recuerdo bien que me decían algunos de mis compañeros de mi modito de hablar, me decían que yo hablaba caló. El caló aquí es para hablar un poquito... medio, le voy a llamar de esta manera, medio barriero. No encuentro otro calificativo. De barrio pues. Algunas veces, cuando les pregunto, bueno: ¿A qué te refieres? ¿Por qué dices que yo hablo caló? Me decían que yo hablaba cantadito: “órale mano”, “órale hijo”.

Chus: ¿Y le hacían burla o...?

Don José: ¿Ya ves, *ñero* [vulgar, sin educación]? Me decían ellos que así hablaba yo. Obviamente, si así las cosas pues yo ni cuenta me daba ¿No? Finalmente, si así era pues es que así era. No había más. Pero sí, me decían así mis compañeros. Pero no sentí... no sentí, voy a ser honesto, no sentí discriminación. Soy una persona que no me tomo muy a pecho ese tipo de cosas (...) de verdad, no me interesó. Y en el caso de ellos, esto me lo dijeron cuando ya éramos amigos. Esto me lo dijeron como que en tono de confianza ¿No? Ps tú hablabas así, cantadito y “ándale, *ñero*, ándale”. Medio *barriero*. Te decían, medio de barrio, pues. E insisto, si así las cosas pues yo no me daba cuenta, tal vez por ese acostumbamiento ¿No? pues de dónde eres, eres y punto ¿No? Pero insisto ellos me lo dijeron en plano, en tono de amigos. De ahí en fuera... no, no he sentido yo un plano de discriminación. Tal vez en algún momento cuando en alguna reunión estás y platicas: “¿De dónde eres? O ¿De dónde eras? Porque actualmente ya no se da, conmigo no. “Ah, de Nezahualcóyotl” – “¡Pues óyele! ¿Si es cierto, oye, que allá la cosa está difícilísima? – ¡¡Sí!!! ¡¡Haya cuidado!!! Ya con toda la intención se los decía yo, pues. “¡Y cuidado allá! ¡Allá matamos! Les decía yo. Allá matamos.” Pero pues igual lo decía yo también en ese mismo tono, pues, se lo decía de broma. Pero de verdad para mí, el plano de discriminación no lo sentí nunca, no lo sentí.”

Llega, finalmente al mismo punto de llegada que muchos otros, no se ha sentido nunca discriminado, aunque no le hayan faltado las bromas en su juventud, especialmente en un espacio de socialización, como la UNAM, que era y sigue siendo un hervidero de diferencias. Cuando le preguntamos por la cuestión de la inseguridad en el transporte también nos dice que a fin de cuentas asaltan más en la Polanco<sup>18</sup> que aquí (en Neza) y concluye: “yo creo que es igual, es igual el grado”.

En esa misma fase del trabajo de campo encontramos narrativas disonantes con estas últimas, pero eso fue más tarde. Lo que hasta entonces aparecía en el campo era algo que “no encajaba” en mis previsiones iniciales, no tanto por la parte de la discriminación (aunque también), sino por la equiparación, por esa narrativa del “todo está igual” que estábamos encontrando en el campo ya no como una excepción sino como un patrón repetitivo y tal vez mayoritario.

Mi primera reacción fue la de ciertos políticos que fracasan estrepitosamente en las urnas y hacen un balance de gestión donde el fiasco se explica en virtud de “no haber explicado bien su programa”. Cambié las preguntas y las formulé peor, me dio por preguntarles cosas como: de dónde te sientes, cómo te gustaría que fuera el transporte y a dónde querrías que te llevara o cómo te sientes en relación a tal o cual problemática. Y daban respuestas interesantes a preguntas que desviaban más que centrar la cuestión. Tal vez nada de esto tenía sentido.

Esas preguntas torpes llevaban, no obstante a respuestas nada despreciables, solo que no arrojaban luz sobre lo que queríamos saber en un primer momento. No se sentían discriminados por carecer de aquello de lo que otros disponían a varios kilómetros hacia el atardecer. Pero describían su situación en relación con la movilidad de “desesperación”, de “impotencia”, o verbalizaban el deseo de un transporte sin escaleras, mejor diseñado para el adulto, seguro, que los llevara a Coyoacán, Tlalpan y al Centro con facilidad y algunas señoras, como Rosalba, identificaban ese transporte deseado con los “camiones rojos del DF”, esto es: con el Metrobús. Sabían lo que querían y lo que detestaban. Y su batería de respuestas en esos dos planos no me sorprendió en absoluto,

---

<sup>18</sup>Colonia del poniente de la CDMX muy conocida por altísimo poder adquisitivo.

como sí lo hizo la existencia de múltiples narrativas sobre la movilidad: la existencia de una narrativa homogeneizadora y las inversiones de la percepción del “transporte seguro” con respecto a mis hipótesis de partida. Esto contrastaba, sin duda, con otras visiones locales procedentes de la gente que me rodeaba y, en última instancia, con mi subjetividad sobre el terreno, que ya iba para cinco meses entre un viaje y otro. Había obtenido dos testimonios más, uno más cercano a mis hipótesis de partida y otro “a medio camino”, pero aún estaban sin analizar y habían pasado inadvertidos ante una “tónica dominante”, que más bien se desmarcaba de lo que suponía que iba a encontrar.

En este magma de incertidumbre me tocó regresar a Madrid para pasar con mi familia las fiestas navideñas y demás. Durante la recta final de diciembre y enero me dediqué a la lectura de nueva bibliografía sobre la ciudad mientras reanalizaba algunos materiales de campo. Comencé con la historia de la Ciudad de México de Serge Gruzinski y con los ensayos de Emilio Duhau y Ángela Giglia, a quién decidimos contactar meses más tarde para proponerle una participación en *Travesías Periféricas*. Necesitaba construir un horizonte interpretativo para esa diferencia de respuestas y hasta ese momento, las opciones eran pocas.

Una de las cuestiones que más me destacó fue la irrupción de otro actor sin tarjeta de visita: la televisión. Tenía la sensación de que la mayor parte de las personas que habían enunciado una narrativa de la movilidad (muy especialmente en atención a la cuestión de la inseguridad) en la que primaba una valoración homogénea, lo habían hecho desde un extrañamiento o un insólito en el que la televisión tenía algo que ver. Lo que para mí – y para un espectro de las narrativas locales – podían ser a priori “herramientas de control panóptico” o el primer paso hacia eso que en derecho procesal llaman “la tutela judicial efectiva” (cámaras y presencia policial respectivamente) no parecía formar parte de su horizonte interpretativo, que transcurría, más bien, por el plano de la corrupción y la creación de una especie de “ilusión de panóptica” (las cámaras más bien como “ojo apotropaico”, esto es: como un elemento más disuasorio – aunque sin magia – que efectivo a la hora de “cazar delincuentes”). Para ellos también resultaba insólito que se pudiera secuestrar en el metro o que se pudiera llegar a asaltar impunemente en un medio como el Metrobús, con cámaras por doquier y que sólo se detiene en paradas con tornos y presencia policial. Y la mayoría de las veces que aludían a esos casos como factores explicativos de la indiferenciación de la inseguridad en la movilidad de la ZMVM, solían aludir a la televisión, como el lugar por el que les habían llegado las noticias.

Era, por tanto, un factor más que habría que tener en cuenta. Pero desde un inicio me pareció insuficiente, sería una interpretación muy burda y presuntuosa por mi parte si achacase tales narrativas a la influencia de la televisión, porque eso implicaría jerarquizar entre conocimiento local supuestamente modulado desde el exterior y el que – también supuestamente – no lo está. Además de correr el riesgo de simplificar mi aproximación a este problema, también quería evitar a toda costa que el binomio “autenticidad/inautenticidad” pudiese asociarse a todo ello, ante la posibilidad de representar como “auténticas” las representaciones basadas en el atestiguamiento directo o narrado a través de la conversación con conocidos y como “inauténticas” las procedentes de unos medios de comunicación que convierten en cotidiano lo extraordinario.

La incidencia de los medios no era nada desdeñable. Cada vez son más los espacios en los que se despliegan y se debaten los imaginarios urbanos, además de la televisión o la radio. Si ayer eran los tabloides locales – lo que Juan de Chalco ha llamado “el chismoso” en la entrevista – los fanzines y cómics, grafitis o las apariciones de

Superbarrio Gómez<sup>19</sup>, hoy emergen nuevos espacios donde se expresan y a veces entran en abierta beligerancia, como las memes que se postean en los grupos de Facebook y las batallas campales de comentarios.

Las estadísticas ya empiezan a visibilizar cómo los medios y las redes sociales comienzan a rivalizar con la comunicación personal en la forma de toma de conocimiento de los delitos en la ZMVM y en el país en general. Un 63'1% de mexicanos tuvo conocimiento de la comisión de delitos a través de los noticieros de televisión en 2019, mientras un 57'5% de los mismos lo hizo a través de la comunicación personal en el entorno de la vivienda y un 46'5% en Facebook (INEGI 2019: 29-31). Las cifras se equiparan algo más entre la comunicación personal y los noticieros de televisión en los municipios de la ZMVM, donde incluso se supera ligeramente el conocimiento a través de la televisión por el de la comunicación en el entorno de la vivienda en sitios como Neza, Ecatepec o Tlalnepantla

Pero, ¿Había algo más? ¿Qué más podía intervenir en esa intersección de narrativas? Algunas de las personas que me habían hablado en términos de indiferenciación conocían muy bien el terreno y eran usuarios de transporte público habituales. No podía dividir el mundo entre televidentes y transeúntes, aunque tendría en lo sucesivo que tener en cuenta lo que sucedía en las pantallas de los comedores y de los *smartphones*, además de las calles, túneles y vehículos rodantes.

Me puse a leer los libros aludidos. Giglia sostiene que el proceso de habitar produce cultura urbana (Giglia 2012: 23). Se trataría de un proceso que, además de ser “multicultural desde su nacimiento” por la coincidencia de sujetos diferentes que siempre se dan cita, también sería intercultural, debido a la presencia de numerosas interrelaciones con el otro de forma “fuertemente creativa y productora de novedades en el plano cultural” (Giglia 2012: 48-49). Además de ello, señala más adelante que “el estudio de la sociabilidad en la Ciudad de México muestra un panorama diferenciado y estratificado de las formas de habitar” (Giglia 2012: 60). El tratamiento pormenorizado de las mismas lo aborda en su obra anterior que publica conjuntamente con el profesor Duhau, donde, en lugar de recurrir al “caos” o a la “poscatástrofe” para entender las lógicas de funcionamiento de la ciudad, se aproximan a ella como “lugar habitado por lógicas propias con una buena dosis de incertidumbre” (Duhau y Giglia 2008: 32). Sin que sea totalmente sistemático y omnicompreensivo, este estudio trata de abstraer algunos tipos de urbanización presentes en la ZMVM estrechamente vinculados a formas concretas de habitar y que han contemplado en su desarrollo evolutivo.

Entre los distintos órdenes espaciales urbanos que abordan, el que más se asemejaba a las zonas que solían ser mi punto inicial de partida y de llegada final, es el que han denominado “el espacio negociado de la ciudad autoconstruida” que alude al proceso de “domesticación del espacio” (Giglia y Duhau 2008: 329) emprendido por los colonos que comenzaron a llegar a la zona a partir de los años 40-50 en sucesivas oleadas hasta los 80. Destacan que en este proceso no sólo se transforma físicamente lo que tiempo atrás fue el fondo del Lago Texcoco (por lo que, antes de la “erección” del Municipio de Nezahualcoyotl [su fundación oficial], en 1963, esas tierras formaban parte del llamado “Vaso de Texcoco”). Por el contrario, los migrantes rurales que allí comienzan a instalarse “significan” el espacio en el mismo proceso de su transformación física, sin que en ese proceso apareciese la idea de la necesidad del acondicionamiento y

---

<sup>19</sup> Personaje vestido de superhéroe que emerge de la Asamblea de Barrios tras el terremoto de 1985 para reivindicar los derechos de los damnificados.



dotación previa de servicios con carácter previo al proceso de poblamiento (Giglia y Duhau 2008: 329 y 335), como, por otra parte, sí exigía la Ley de Fraccionamientos del Estado de México de 1958 a los loteadores que vendían los terrenos (Molina 2010: 46). Más bien, la infraestructura y los servicios básicos se concebían (por parte de los colonos), como un favor que tenían que ganarse a través de la movilización más que como un derecho fundamental (Duhau y Giglia 2008: 336). Introducen conceptos como “génesis invertida” para explicar la alteración del orden de los procesos de constitución del espacio urbano con respecto a los modelos canónicos europeos actuales. En estas áreas se generan primero las prácticas *sui generis* de habitar el espacio y después se promulgan las reglas escritas y oficiales (Giglia 2012: 99). Allí pude constatar cómo algunas de estas reglas que ahora forman parte de las ordenanzas municipales de Nezahualcoyotl o Chimalhuacán, en lo referente a la invasión de la vialidad para la celebración de fiestas privadas con carpas, a las normas de aparcamiento o a los derechos y deberes en la banquetta, siguen este patrón que difiere notablemente de las regulaciones que rigen en espacios muy distintos de la CDMX, como la Colonia Polanco o la Del Valle.

Lo que me resultó particularmente útil de estos planteamientos y me indujo a dar un giro en parte de mi trabajo con los grupos de la tercera edad, a introducirme en otros sectores y hacer trabajo de archivo, fueron sus conclusiones acerca de la significación del espacio a partir del primer proceso de poblamiento. Partimos del precitado concepto de “génesis invertida” y de otros más, como el “salto acrobático” entre la despoblación y la inserción de los municipios conurbados en la economía global sin pasar por la planeación urbanística moderna (Giglia 2012: 85). Ambos contribuyen a explicar la ausencia de espacio público previo al proceso de habitarlo (más allá de unas leyes que nunca se cumplieron, cosa que pude constatar en los archivos). Lo importante es que en ese proceso de fijación de los límites entre lo ajeno y lo propio y de acondicionamiento del espacio a partir del trabajo propio, parece emerger una nueva subjetividad espacial entre los colonos a través de la cual, el nuevo espacio construido sobre el antiguo lecho del lago significa, entre otras cosas, la superación de las carencias previas. Los trabajos de autoconstrucción individual (viviendas) y colectiva (pozos, diques, caminos, etc) eran contemplados como “ir a habitar” (Giglia y Duhau 2008: 341-343) y se han plasmado como parte del cumplimiento de un deseo de progreso personal a través de la adquisición de la propiedad. Y lo que es más importante: han dejado impronta en la generación de un tipo de vínculo muy especial con su vivienda y con sus colonias que ata emocionalmente su historial de epopeyas personales, con los logros obtenidos a través de su sufrimiento y de su trabajo en la zona (*ibidem*: 344). Es por ello que no se ha producido en estas generaciones una introyección de los estigmas territoriales: su proyecto de poblamiento es un proyecto significado a través del orden y no del caos (al contrario de algunas exo-representaciones que pueden atribuirse desde otros sectores de la megalópolis) y la interiorización de ese proceso de “habitación” ha llevado a muchos habitantes a sentirse incluidos en lugar de marginados (*ibidem*).

Todo lo anterior me hizo reflexionar sobre la necesidad de aprender más sobre este proceso para entender el marco local a través del que también se puede estar significando la movilidad por parte de algunos sectores de personas que entrevisté, en particular colonos de primera y segunda generación. Incluso, parte de sus trabajos fueron encaminados a implantar esa misma movilidad en la ciudad, aunque ciertamente, ese trabajo ya sí transcurrió por el ámbito de la reivindicación vecinal y no por el “trabajo” individual o de cooperación comunitaria propiamente dicha.

¿Cómo lo había vivido la gente con la que había trabajado todo lo anterior? Y sobre todo ¿Podía relacionarse con sus narrativas actuales de la movilidad?

#### **4.1- Corazones de barro. Apego e identidad local de los colonos en las ciudades autoconstruídas.**

*“En realidad a nosotros no nos amamantó la loba.*

*Somos hijos transgénicos del “Coyote Hambriento”*

*que anduvo buscando residencia aquí,*

*allá y más para acá.*

(Primo Mendoza: *Nezahualcóyotl de los últimos días.*

México D. F., Ars Ludis. 2005, p. 29)

Ya antes de mi última estancia, sabía que algunas personas a las que había entrevistado habían estado involucradas en los movimientos sociales locales de Neza, aunque ese tema lo había abordado sólo tangencialmente para conocer cuál era la propia historia del transporte en la periferia y si se vinculaba o no – y cómo lo hacía – con las luchas vecinales de ayer y hoy. Muchas de esas personas coincidían con el perfil más o menos genérico de colonos que habían ido llegando a la zona en sucesivas oleadas entre 40 y los años 80, lo que también se enuncia bajo el término controvertido de “paracaidistas”. Ciertamente, todo ese proceso generó nuevos imaginarios en un momento en el que “la urbe programada para funcionar, diseñada en cuadrícula, se desborda y se multiplica en ficciones individuales y colectivas” (García Canclini 1998b: 19). No nos alcanza el espacio para reconstruir el poblamiento reciente de Nezahualcóyotl y otras tantas que afrontaron procesos muy similares en los municipios conurbados del Estado de México. Pero sí es necesario quizás, tener en cuenta que no es hasta mediados del siglo XX cuando se deseca totalmente esta parte del lago a partir de la finalización de las obras del canal de desagüe para dar solución a casi 500 años de inundaciones en la Ciudad de México. Todavía en los años 30 había quien llegaba en remando en chalupa hasta Canal de San Juan o Xochimilco y quien sembraba en chinampas o vivía de la cacería de patos y la recolección de la hueva del mosco: el *ahuautle* o “caviar mexicano” (Aréchiga: 2010: 72).

Los años en que empezaron a llegar los primeros pobladores del campo y de zonas populares de DF son justamente los de máxima expansión de la ciudad hacia la periferia. Los propios colonos nos recuerdan siempre la dureza de las condiciones. Don José Mora expresa bien el contraste entre su vivencia y la propaganda de los terrenos:

Don José: “Recuerdo muy bien los de la televisión porque eran, pues, muy gráficos. Salía una persona que se llamaba el pirata mucha plata, con un perico. Y era el que se encargaba de promover la venta de terrenos aquí en Nezahualcóyotl (...) Y el promocional decía: “Venga a comprar a la Aurora, donde la vida mejora”. Madre mía, si hubieras tenido la oportunidad de ver en aquellos tiempos aquellos terrenos. Aquellos terrenos eran totalmente fangosos, fangosos y con mucho salitre. En tiempos de secas se hacían unas tolveneras que extendiendo tú tu mano, poniendo la palma de la mano hacia tus ojos, no la veías. Esa era la magnitud del terregal que se hacía, de lo denso de la tierra. O bien cuando llovía. Esto se hacía una laguna pero en su totalidad. Y como había muchos terrenos baldíos, pero muchos... ¡Enormes! Eran menos las casas que los terrenos baldíos, que eran enormes, enormidades.”

Los recién llegados fueron rebautizando ese lugar. Comencé a preguntar por este proceso en las reuniones de los grupos de tercera edad y a algunos activistas de aquella época:

“Chus: ¿Qué había, pura tierra?”

Consuelo: Puro árboles y todo... Pero no había casas.

Isabel: Estaba el canal... era “*Nezahualcolodo*” cuando llovía [risas] y “*Nezahualpolvo*” cuando era tiempo de a secas.

Noelia: Ay, sí, se venían unas tempestades de tierra que no podían ni respirar...

Chus: O sea que tenían que atravesar todo ese terreno, así fuese una polvareda o un lodazal...

Isabel: Tenían que llevar los zapatos aparte.

Consuelo: Sí, ajá y ya hasta después ya comenzaron a mandar más seguido los camiones, pero no entraban hasta acá porque estaba muy feo. Entonces nomás llegaban ahí, y ya se daban la vuelta y así iba...

(...)

Leti: (...) Teníamos que caminar todo eso y era puro lodazal. Y mis hijas venían aquí a la CETEM a la escuela. Entonces ponerle unas chanclitas... procuraba tener unas botas.

Isabel: Se quedaban los zapatos en el lodo.

Leti: Porque se quedaban los zapatos entre el lodo o entre el polvo suelto.

Chus: ¿O sea, que tenían que usar uds. botas largas para evitar que se quedaran en el lodo o para que, en caso de que se echaran a perder, fueran unas chancas?

Isabel: Para que también, cuando llegaran a la escuela, llevaran los zapatos limpios, porque aparte les cargábamos los zapatos. Mis hijos iban hasta la Rubio...”

En la bibliografía también aparece con frecuencia el término de “*Nezalitre*” en relación a esa salinidad de la que nos hablaba Don José y que truncó los planes del gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940), que cedió buena parte de las tierras que iban emergiendo a comuneros y ejidatarios de Atenco y Chimalhuacán pero que terminaron baldías por su infertilidad (Aréchiga 2010: 55).

En este ambiente se fue constituyendo lo que el poeta local Sergio García Díaz considera que son los elementos que marcan el mito fundacional de la ciudad y que para él y buena parte del movimiento artístico y literario en el que se inserta, son las luchas sociales: “De ahí se posicionan ideológicamente los creadores, los promotores, los grupos sociales con o sin trabajo cultural que han venido generando en el municipio (...) el mito fundacional tiene que ver con referentes de ubicación; un territorio salitroso, lodoso, donde se fue forjando las narraciones de resistencia, de pueblo de inmigrantes, de violencia, de resentimiento y de estar fuera de los beneficios de la Ciudad de México” (García Díaz 2008: 18).

En efecto, el carácter inhóspito del lugar y la necesidad de sobreponerse a la dureza de sus condiciones, son un elemento que considero transversal a casi todos los colonos, con independencia de que estuviesen implicados o no en las luchas sociales. De

hecho, esa implicación fue muy desigual por géneros, según supe y pude confirmar luego en la bibliografía. La implicación de las mujeres fue mucho mayor porque los maridos trabajaban fuera del hogar y porque ellas tenían mayor capacidad para enfrentarse a la represión. Pero, tomasen o no parte en los distintos movimientos que fueron creándose en las colonias del vaso de Texcoco, la dureza del terreno sí imponía la necesidad de acometer obras y trabajos continuos, tanto para acondicionar el propio predio, como aquello que quedaba afuera (suministro de agua potable y canalización de aguas negras, pavimentación, electrificación, etc.) ante la reiterada dejación de sus obligaciones urbanísticas por parte de fraccionadores y autoridades.

Uno de los peligros de incursionar en tan poco espacio en un mundo tan complejo como el de los colonos en el oriente del Edomex, que ha durado décadas y hasta la fecha se mantiene, es la tentación de homogeneizar y reducir sus imaginarios e identidades a un esquema. Incluso el espectro de los movimientos que se expresaron en Neza fue cambiante y complejo, con proyectos que oscilan entre las misiones jesuíticas hasta los claramente rupturistas como el Frente Popular Independiente o los proyectos más reivindicativos y plurales como el Movimiento Restaurador de Colonos y otros. Parece una perogrullada partir de la base de que ser colono no era sinónimo de ser activista – Don José u otros entrevistados que saldrán en páginas sucesivas no lo fueron nunca – ni ser activista equivalía a ser revolucionario o subversivo.

También existieron vasos comunicantes entre movimientos y partidos. Historiadores como Gruzinski nos recuerdan que fueron frecuentes las cooptaciones de líderes hacia las filas del PRI y del PRD o el desarrollo de relaciones clientelares entre colonos activistas e instituciones (Gruzinski 2017: 498-500). Es innegable que en las sociedades emergentes de colonos había un juego de intereses con actores diferenciados y muy cambiantes. Pero muchos de ellos tenían una circunstancia común, que tal vez pueda quedar representada en el lodo como alegoría de algo que va más allá del mero sufrimiento o de la lucha (ya sea colectiva y por los servicios o simplemente familiar contra las inclemencias del tiempo), y que tiene que ver con la elección, la autonomía frente al ámbito familiar del que salían muchas de estas familias y las esperanzas de forjar algo propio para sí mismos y para sus hijos.

Contrariamente a la visión de algunos autores que ha conceptualizado la “cultura” local como un conjunto de manifestaciones artístico-literarias de las élites letradas que han conseguido “sacudirse el rescoldo del lodo” a partir de creaciones que les permiten “imponerse a los avatares” (Huertas 2012: 203), creo que cabe también preguntarse, dicho de un modo muy sensacionalista, por “la cultura del lodo”, que en modo alguno tiene por qué contraponerse a la investigación científica, a la tecnología de última generación o al refinamiento artístico. Esto no implica regresar a las categorías de Oscar Lewis, sino indagar las huellas del proceso de colonización para ver si anida en ellas algún atisbo de luz sobre la coexistencia de múltiples imaginarios de la movilidad urbana en una misma periferia.

Sergio García Díaz sostiene que existe algo que ha denominado “monoteísmo ontológico” en la narrativa fundacional necense: “el que no llegó en una época de penurias no es un auténtico necense” (García Díaz 2008: 18). El autor argumenta que hay otras fuentes de construcción de la realidad que tensionan la identidad necense, como el sentimiento de exclusión de los beneficios de la CDMX (*ibidem*: 19) o el inicio de ruptura del mismo cuando comienza a consumirse lo mismo que al otro lado de la frontera (*ibidem*: 23) y concluye que, “actualmente la ciudad es muchas ciudades” (*ibidem*: 27).

Algunas activistas de aquellos tiempos nos cuentan cómo ellas mismas se transformaron en aquel proceso. Isabel, por ejemplo, se auto-describía como “una persona que, hasta cierto punto, perdí el miedo a muchas cosas que yo tenía (...) yo meterme ahí a hablar con un ingeniero y hablar con esto... (...) Yo no sabía nada pero ahí aprendí hasta a *echar madres* [maldecir, decir obscenidades].” Consuelo le secunda: “Nah! Yo, con decirle que yo hasta con un señor de traje le tenía miedo... Así era mí... mi ignorancia, porque yo decía ¡¿Y cómo le voy a hablar a ese señor si tiene traje?! Virgen Santa, noooo. Quién sabe que me vaya a.... [*suspiro*] pero ahí... ora sí que abrí los ojos y aprendí también.”

Otras, como Chavelita, del grupo de tercera edad de Floresta (Los Reyes de La Paz) no tuvieron necesidad de convertirse en activistas. Cuando llegó: “ya estaba pavimentada. Ya había agua, ya había drenaje (...) todo tenía hasta luz, todo”. Esto no quiere decir que no viviesen penurias: “aquí veíamos bien feo, los charcos y luego con basura y... y me decían mis hijos: ¿Esto quieres para nosotros? Pues sí, le digo, pero ya va a ser la casa de nosotros, le digo (...) Cuando llegamos a la casa, mire, había mucho cascajo. Y salían este... ratas, ratones de ahí”. Sin embargo, ha desarrollado, al igual que las activistas, un profundo sentimiento de apego: “(...) me siento bien bonito (...) porque era muy pesado andar buscando casa, aluego nos pasábamos los días en la calle buscando. Y ya después, pues ya no, ya vivimos allí tranquilos y todo. Y ya. Y ora no cambio Nezahualcóyotl por nada.”

En su mismo grupo, otras señoras sí tuvieron que implicarse en el activismo: “Nos querían sacar de los terrenos” nos explica Esperanza (...) porque ya había dueños que había vendido este señor...” [en referencia al fraccionador]. Su lucha implicó también una ardua negociación con el gobierno estatal de Toluca para fijar un precio razonable por los terrenos invadidos y por la electrificación.

Algunos testimonios aluden a las razones mismas de la colonización. Virginia, del grupo de la colonia El Sol, nos cuenta cómo llegó su cuñada, historia que roza la epopeya: “Le decía a su esposo: ¿Sabes qué? Que en esta colonia están agarrando terrenos. ¡Vamos a agarrar un terreno! Y decía su esposo: ¡No! ¿Cómo crees? ¿Qué vamos a ir a hacer por allá? No, acá está nuestro trabajo. Pues como guste y mande, ella se vino. Dejó a su esposo y se agarró el terreno con puros pedazos de costales. Se puso puros pedazos de costales y una lonita. Ahí se quedó la primera noche (...) Como a los ocho días, se vino su esposo y dijo: “¿Aquí estás viviendo? ¿Prefieres estar esto que allá donde estamos? Dice: Aquí va a ser mío y allá nunca va a ser de nosotros, estamos pagando renta. Bueno, pues como guste y mande, siempre el marido se vino.”

En algunos casos, la primera implicación con el entorno que recuerdan, más allá de sus propios predios, tiene que ver con la acometida de mejoras en el suministro de agua: “porque nos mandaban agua de Nabor Carrillo [*uno de los pocos restos que quedan del Lago Texcoco*] y ya venía con excremento, con peces, no, no, no, muy contaminada el agua.”

En otros casos, Mere, profesor y activista actual de CECOS, el único centro social que queda en Neza heredero de la tradición más autónoma y revolucionaria del espectro local de movimientos sociales, recuerda cómo el poblamiento vino acompañado en algunos casos de la acometida de obras de infraestructura para la comunidad por ellos mismos:

Mere: “Esa autonomía ¿Sabes de dónde viene? ¡Viene de la raíz de Neza! O sea, viene de un constructo más empírico de un uso y forma de “no esperar de...” sino construir

desde abajo. Yo lo veo así. Ahí en mi colonia, mi padre hizo un agujero para tomar agua. ¡Pero lo hizo en la calle! No lo hizo en la casa, adentro. Yo me pregunto ¿Por qué? ¿Porque era para la comunidad!

Chus: Pudiéndolo haber hecho en otro sitio...

Mere: Pues privado, claro! Otro: ¿Por qué mi madre pues le rezó el rosario a tanta gente que moría? ¿O por qué iba a inyectar hasta la otra colonia (...) Pero esa visión, esos valores de nuestros padres, pues yo creo que enraizaron en lo que es el proyecto de CECOS, gente de este tipo de nosotros. Porque hay otros perfiles y otros que mutan ¿No?”

Mere vinculaba estas prácticas al *tequio*, un concepto que alude de forma genérica a prácticas de ayuda mutua en ciertas comunidades de pueblos indígenas mesoamericanos. También me habla de algunos *camellones*<sup>20</sup> que han sido forestados por iniciativa popular, así como del mantenimiento de las palmeras de los mismos por iniciativa de los propios vecinos de las calles para evitar su muerte en épocas de sequía. Y reconstruye, a lo largo de una larga conversación, las distintas iniciativas de creación de escuelas populares y de alfabetización, tanto desde las misiones jesuíticas como de las organizaciones de izquierda que comenzaron a proliferar después. Curiosamente, había pasado varios días investigando en el archivo del CIDNE de Nezahualcoyótl para intentar localizar imágenes de esos trabajos, así como de las protestas relacionadas con la conexión del transporte a Neza. Su directora, María Barajas, así como todo su personal, no sólo nos ayudaron a bucear por todo su acervo sino que fueron explicándonos el contexto de buena parte del material visual. Pudimos ver y escanear unas cuantas fotos de todo lo que me relató Mere en su entrevista, desde la excavación de pozos y zanjas, hasta la forestación (más reciente) y la alfabetización a partir de escuelas populares que posteriormente terminaron regularizándose y estatalizándose. No sólo habían contado con el trabajo altruista de maestros en ciernes (y otros ya titulados), sino con iniciativas para financiarlas: “Los grupos boteábamos en la universidad y en los camiones. ¡Y sí se juntaba un buen de dinero! Porque iban las comisiones a la universidad, salón por salón.”

Incluso después, hasta los estudios más oficialistas reconocen que aunque la construcción permanente de las escuelas contase ya con el apoyo financiero de las instituciones gubernamentales, “en muchos casos el trabajo de construir físicamente la escuela recaía directamente en los habitantes” (Espinosa 2010: 133). A través de trabajos colaborativos también se generalizó la práctica de “colgarse o poner un diablito” (*ibidem*: 128) para alumbrar las colonias, creando verdaderas “telarañas” de postes de madera que sostenían el cableado. Igualmente sucedió con el drenaje, necesidad de primera magnitud ante las constantes inundaciones (*ibidem*: 120). Varias de las fotografías a las que tuve acceso gracias al CIDNE de Nezahualcoyótl muestran grupos numerosos de personas observando obras municipales de pavimentación y acondicionamiento de las calles. Pero según me aclara la directora del archivo, María Barajas, esa observación no era circunstancial, las personas que aparecen en diversas fotos están velando por la total ejecución de las obras a las que se comprometió el Municipio.

Ahora el propio Mere, que mantiene tan incólume su compromiso socio-político como la sonrisa con la que lo lleva a cabo diagnostica un cambio sustancial en la cultura política predominante de la zona:

Mere: “Y ha habido... ¿Cómo le podríamos...? ¿Una atomización, una diáspora...? Digamos: ¿Ahora tú le tocarías a tu vecino: “oiga, no tenemos agua, vamos

---

<sup>20</sup> Espacio central entre los dos sentidos del tráfico de una avenida. Hoy suelen estar ajardinados.

por una pipa”? Ya no se pueden tejer tan fácil. En aquel tiempo no, tú platicabas, luego, luego, como comunidad intervenía. Yo se lo voy a atribuir a los modos de la política de los partidos. La despensa, la clientela... y la gente fue definiéndose: “¿Pues qué me vas a dar?”

Sobre la gran pluralidad de experiencias que hemos ido encontrando y de lo cual sólo estoy recogiendo aquí lo más triangulado, me llama la atención dos cosas. La primera: que a pesar de la carestía, muchas personas nos aseguran haber vivido infancias felices en Neza. Mere llegó a Neza a principio de los años 60. Me contaba que cuando vió las escenas de *Roma*, la película de Alfonso Cuarón se emocionó, en concreto, cuando vio las escenas ambientadas en Neza: “Porque nosotros éramos felices ahí: nos metíamos a los charcos, agarrábamos los *axolotes*<sup>21</sup>, nadábamos en el agua puerca, o sea, nosotros tenemos muchos anticuerpos”.

Entrevisté a Arturo Ortiz, Director de la Casa Regional de la Cultura de Neza, en diversas ocasiones, pero no fue hasta leer el libro de Raymundo Molina sobre la ciudad cuando encontré que confesaba sus fechorías:

“Mi infancia en Nezahualcóyotl fue muy bonita porque cuando llegué en 1962, tendría seis años, había mucho lugar donde correr y jugar, no teníamos luz eléctrica, no había televisión y eso nos ayudaba a convivir y divertimos todos los niños muy padremente (...) no había unos más ni otros menos, todos estábamos igual de jodidos (...) salíamos a meternos a la laguna a recoger chichicuilotos cuando tronaban “la armada” que la hacían los comuneros del municipio de Chimalhuacán que venían a cazar al lugar (...) el chichicuilote es semejante a una codorniz que recogíamos prácticamente en robo, nos ubicábamos a unos cien o ciento cincuenta metros de los comuneros para recoger los pajaritos que caían a distancia; los comuneros a veces se enojaban y nos correteaban.” (Molina 2010: 72-74).

Otros, como Don José, que también llegó a Neza en 1962, se asombraba de la belleza que también podía encontrarse aquí:

Don José: “La diferencia entre la calle y lo que eran los terrenos de habitación es que en esas calles en su trazado les pusieron a todas, a todas, sin excepción, *tezontle*<sup>22</sup>, en granillos, pequeños, tezontle rojo. Entonces, aquel que tuvo la fortuna de ver a Nezahualcóyotl de una parte alta, como yo la tuve cuando iba a la secundaria. En secundaria, un día nos fuimos de paseo, le llamábamos de pinta y nos subimos al cerro que está sobre Zaragoza, que se llama el Cerro del Peñón (nuevo). En este cerro del Peñón todo Nezahualcóyotl se divisa pero perfectamente, porque está, digamos que a la mera mitad. Te subes a ese cerro está, digamos, a la mitad de Nezahualcóyotl. Tuve la fortuna enorme de subirme a la punta de ese cerro y ver la majestuosidad de la Ciudad Nezahualcóyotl y parecía un emparrillado de color rojo. Lástima de que en aquellos entonces una cámara... primeramente como que no”.

Pero no dejan de ser conscientes de que las transformaciones actuales no se restringen a las formas de hacer política, sino también a cuestiones como la propia libertad para transitar:

---

<sup>21</sup> El axolotl es un extraño anfibio endémico del sistema lacustre del Valle de México y de gran importancia en la cultura mesoamericana por su asociación con la idea de movimiento y de la vida que huye de la muerte.

<sup>22</sup> Piedra porosa volcánica, muy abundante en la zona.

“Lupe: Mi papá también. Se iban al monte a buscar *chapulines* (saltamontes) a recoger hierbas para comer...

Mere: ¡Y ahorita está *canijo* [malo, complicado]!

Lupe: ¡Y ahorita ni a la esquina solo!

Mere: A eso me refiero que ese detalle es la calidad de vida aquí en Neza. En transporte, en seguridad, en servicio... ¡Ahí falta el agua... mucho! Llegamos: no había agua y ahora falta agua! ¡¡Ta canijo eso!!”

Y la segunda cuestión que me ha llamado la atención es un profundo apego hacia el espacio que habitan – en sintonía con las tesis de Giglia – y que, hasta donde alcanza mi precario conocimiento, no considero fundamentado en abstracciones regionalistas, sino en la relación con la memoria de cómo fueron “domesticando” ese barro en vertical, a partir del crecimiento de una ciudad planta por planta que ellos hicieron emerger de las aguas:

“Isabel: Eran como casitas así namás de madera, como una ciudad perdida, le digo.

Leti: Ahorita vete a ver. Ya hay casas muy bien hechas. Muy, muy bien hechas. Que a lo mejor la necesidad nos doblega, pero el orgullo nos levanta.”

Ese orgullo del que hablaba Leti con una retórica que hizo que se me pusiera un nudo en la garganta, se hería con facilidad a partir de conflictos en la zona con nuevas colonias ya “de promotora” que planearon levantar muros entre su colonia y estos nuevos barrios para gente más acomodada, como Bosques Aragón, con quienes tienen frontera. Pero consiguieron paralizarlo: “Nos hacía sentir de menos y hasta con cierto resentimiento (...) No sé si sean o se creían ser más que nosotros”, dice Isabel.

“Chus: ¿Y ellos no tuvieron que electrificar ni pavimentar su colonia? ¿Ellos llevaron la misma lucha que ustedes para llevar todo eso...?”

Isabel: ¡Jamás! ¡Jamás! Ellos eran los uyuyuy.”

Fuimos testigos allí de que, en este modo de habitar de la ciudad autoconstruida, las viviendas van evolucionando, creciendo en vertical y horizontal en función del crecimiento de las familias desde el primer cuarto definitivo que en muchas se construyeron. Fue el caso, desde luego, de la casa de Lupe, que me dio cobijo en Neza, pero vi otros muchos más. Esto es lo que Maribel Espinosa ha llamado la vivienda “permanentemente inconclusa” (Espinosa 2010: 123) y cuya transformación hasta las formas más acabadas refleja tal vez la evolución de los árboles de parentesco familiar. Me pregunto si de algún modo inscriben su historia vivida y los vaivenes de sus afectos en sus casas a modo de “topogramas”, el concepto de Jack Goody que Santos Granero sacó a colación en un artículo sobre los *yanasha* de la Amazonía peruana y que se refiere a dispositivos de identificación a partir de las actividades transformadoras del pasado, ya se atribuyan a seres humanos o supra-humanos (Santos 1998: 140).

A veces, las entrañas mismas del *domus* condensan auténticos vestigios de los acontecimientos que marcaron un antes y un después en la vida de la urbe. Tal es el caso de la reutilización de la varilla de acero que muchos reciclaron para uso propio desde el vertedero que recibió los escombros del terremoto de 1985. La gente de las colonias aledañas guarda un recuerdo muy vivo de aquello:



“Leti: Después del temblor del 85, esa colonia quedó... tremendo. Porque vinieron todos los carros de deshechos, de los derrumbes y todo y ahí los tiraban. Habían cadáveres, habían partes de cuerpos donde iban y tiraban todo eso e iban los cadáveres, los miembros... Entonces sí fue una lucha muy dura. Muy dura. Y quienes pagaron con vidas esa lucha.

Chus: ¿Ustedes conocieron personas que...?

Leti: Yo conocí una persona, cuando llegué a la colonia, eran dos hijos y la señora sola, sin esposo. El niño ha de haber tenido, por aquel entonces como diez años. Y la niña era más grande, como 12 años. Pero el niño estaba completamente negro. O sea, su semblante era de enfermedad. Porque de moreno se distinguían, ¿No? Y así. Con el tiempo se fue haciendo más negro, más débil, más todo. Y la señora se cansaba de llevarlo al doctor. Cuando yo supe, empecé a hacer amistad con la señora, supe que él pescó una bacteria que se le fue directamente al riñón: de los muertos, de los muertos.

Isabel: Y como tiraban mucha varilla... que la recogían...

Leti: Todo, todo, todo...

Isabel: Incluso ahí en las canchas, las primeras canchas, cuando las pavimentaron, ahí sacaron tres cráneos de adulto y dos cráneos de niño.”

No es una leyenda urbana, la gente misma reconoce haber estado allí:

Yolanda (nombre falso) del grupo de tercera edad de la Colonia El Sol, lo contaba sin regomellos: “Mi esposo... no me lo va a creer... ya a lo último que ya estaba grande, estaba enfermo ¿No? Pero agarraba su diablito y se iba a juntar varilla. Y con esa varilla fincó un cuarto. Y le quedó bien. No sé cómo le hacía. Pero y era albañil”.

Otros lo confirman, como María, del mismo grupo:

Luisita: “Sí, le digo. Hay un chofer que nos platica. Dice: “¡Ay señora! Vienen aquí a recoger, dice, de lo que nos traían... No, nosotros, dice: éramos de los niños que andábamos sin huaraches, sin nada, dice. Y veníamos aquí a traer dinero. Y ya sabíamos a donde estaba la mata, dice. Nos hicimos de nuestra casa, nos hicimos de nuestros coches... y todo eso ganaron ahí.

Alejandro: Es que sí llegaban los carros y a bajarte. Mucha gente andaba ahí buscando. Hacían mucho la varilla, nada más ¿No? Pero hay quienes buscaban y encontraban anillos, relojes, lo que encontraban... cajas de dinero... ¡Encontraban! ¡Había de todo!!”

Tengo la impresión de que se inscriben muchas cosas en las casas propias y en las colonias de las ciudades autoconstruidas de la periferia que han afrontado procesos similares y así van verbalizando una mezcla de orgullo y enraizamiento en un espacio en el que ninguna nació:

Leti: “Se siente el retumbar de la tierra. Hay muchas cosas y por las que hemos luchado por estar. Luchamos porque, como esa calle no debería de existir, no teníamos derecho a que nos entraran a pavimentar, a que nos metieran agua potable. Todo eso lo logramos también en lucha. En lucha. Y todo eso han venido siendo como que: quiero mi terreno porque me costó mucho.”

(...)

Chus: Antes, si no le he escuchado mal, Isabel, ha dicho que cómo iba a vender su casa con el sacrificio que le había costado el tenerla, es decir, ¿Todo esto les ha generado un apego especial a su colonia? ¿Ustedes no venderían las casas?

Isabel: Exactamente...

Leti: No, yo creo que no.

Consuelo: Bueno, veremos los hijos a ver qué hacen.

Noelia: Pues sí, los hijos son los que van a exponer el día en que yo me...

Consuelo: Ya cuando se acaba uno de morir ya en seguida hacen arreglos y ve con mi hermano, lo vendieron su casa.

Chus: ¿Pero ustedes se quieren quedar, no cambiarían su casa por una en una colonia más equipada?

Noelia: Siempre.

Isabel: Nooooo, hasta que Diosito nos diga, hasta que Diosito nos recoja!

Leti: Así es...

Consuelo: Ahí nos dejaron, ahí tenemos que estar.”

Lupe y yo les preguntamos a cada una qué significaba haber echado raíces aquí (en Neza) y así fueron respondiendo:

Consuelo: “Pues que aquí, por el esfuerzo de uno, por la lucha que hicimos y lo sentimos como nuestro, entonces, digo: pues yo estuve en la Rubio, pero como ni luché ni nada, nomás llegué a vivir, entonces no siento lo que siento por mi colonia, porque aquí sí, sufrí, luché, pues todo. Entonces eso es lo que siente uno, amor hacia la colonia y hacia el lugar donde uno está viviendo”

Noelia: “(...) Yo llegué con mi hijo ahí con quince días de nacido, entonces pues es todo ahí, mi casa es todo, todo, todo ahí. O sea, le tengo amor, me gusta, me... o sea, es todo. O sea cubre todo mi gusto, pues. No me nace para irme para otro lado. No (...) Me da miedo, me da tristeza, me da todo: el mencionar que me tengo que ir. ¡¡De paseo, sí!! Unos días, un así... pero definitivamente, no.”

Leti: “Vivía yo sobre Ferrocarril aquí en Lago. Pero yo dije: nunca va a ser mío. Yo voy a seguir pagando siempre renta, pero nunca va a ser mío. Entonces logré que compráramos aquel terrenito. A lo mejor endeudándome, a lo mejor haciendo cosas. Pero, logré algo mío. Logré algo que era mi anhelo el tener un lugar para mis hijas. Y significa mucho para mí. Muchísimo, muchísimo, porque creo que fue el bienestar de ellas, sobre todo. Y todo se recompensa. Ahora que ya estoy vieja, que ya pues necesito. Están ellas siempre conmigo. Pues a lo mejor mi emoción, de tener para ellas. Ese es mi todo”.

Por supuesto, las narrativas generacionales de los necenses no son ni mecánicas ni homogéneas y no tardamos en encontrar sentidos distintos de pertenencia en el caso, por ejemplo, de Rosalva, miembro también del grupo de tercera edad de las anteriores, pero residente en Bosques Aragón, con unas características y una composición social muy diferenciadas de Ciudad Lago y el resto de las colonias que han ido saliendo en este TFM:

Rosalva: “Bueno. Les digo, yo siempre he sido muy comodina y gracias a Dios me ha tocado la suerte de llegar a los lugares que yo he querido. Me gusta ser y sentirme

del Distrito Federal porque soy muy vaga, me gusta pasear, me gusta encontrar todo fácil y rápido y la comodidad de aquí de Bosques porque hay momentos en que... cuando quiero descansar la calle es muy silenciosa, mis vecinos, casi no nos vemos y este... y estoy en la comodidad de mi casa. La casa no la vendería, ¿Por qué? Por eso, por la comodidad. Y ahí en Linda Vista había más tráfico y todo eso y sí me gustaba vivir... en la Romero Rubio me gustaba vivir porque tenía todo cerca, tanto a la familia de mi marido como el mercado, los antojitos, las cosas que yo quería. Y el acceso al centro.”

Isabel: “Para mí, ser de acá es el orgullo de haber logrado un lugar donde vivieran mis hijos, porque con mucho trabajo, mucho esfuerzo se hizo mi casa y yo, cuando llegué aquí, mi hijo, el más chiquito tenía 3 años, ahora tiene 43. Y pues, por esa parte, ese orgullo es el que tengo, ¿No? De saber que con mucho esfuerzo, mucho trabajo, con altas y bajas, peleas y lo que ustedes quieran con el marido, pero ahí está mi casa, para que mis hijos nadie me los corriera, nadie me les dijera “no te subas aquí no te subas acá” y pues ahí están. Y el orgullo de que yo peleé, peleé, luché por la estabilidad de mi colonia, no tan solo por el mío propio ni de mi calle, sino de toda mi colonia y de toda la gente”.

En términos similares se expresaron en los grupos de otras colonias o municipios. Hubo quien manifestó no sentirse orgullosa de su pasado como activista y como parte del músculo que levantó la ciudad. A mi modo de entender, eso se debe más a que no lo percibía como hazaña extraordinaria porque para ella eso era “lo normal” o el comportamiento común entre quienes le rodeaban. Así lo expresó en la reunión del grupo Floresta en La Paz:

Lulú: No, porque todas las que estuvimos ahí pues vivimos lo mismo. Casi nadie... todas las que están ahí, todas vivimos lo mismo. Entonces pues no tenemos de qué enorgullecernos, más de lo que uno bueno alcanza, ¿No?

También tuvimos un momento de catarsis en una de los actos performáticos de *Travesías Periféricas* que concluyó con un encuentro entre jóvenes de la CDMX y el grupo de tercera edad El Sol, que se celebró en casa de Lupe y Don José. Y aunque Don José estaba más al pendiente de la intendencia del encuentro que transcurría como una fiesta con banquete y por tanto, no andaba al tanto de la plática, en un momento de ir y venir de la cocina al patio se detuvo ante el grupo a saludar. Conocía a buena parte de las y los asistentes como médico y ex Jefe de jurisdicción. Y en un momento dado, tras la cascada de bromas y albures protocolarios, alzó una copa, puso cara de solemnidad y pronunció un *speech* que generó auténtica catarsis:

Don José: “(...) Creo que también con esto sacamos algo positivo. Primero el recordar de dónde somos, quiénes somos, cómo somos... que a pesar de donde estemos, no se nos olvida. Yo llegué aquí a vivir en Nezahualcóyotl en 1964. Tenía 9 años de edad. Entonces me tocó vivir los cambios geográficos y sociopolíticos de esta tierra. Y ahí alguna una vez me acuerdo que me decían que si querían cambiar y nos íbamos al otro lado. Entonces sinceramente: “¿Qué les pasa? Esto me ha costado mucho trabajo... esto.... Aquí está mi vida. Aquí dejamos la vida ¿No? Aquí pusimos todo. No, no, no, ustedes váyanse. Yo aquí me quedo, yo estoy a gusto aquí en Nezahualcóyotl y este... y así fue ¿No?”

Le dieron una sesión de abrazos y se fue tan alegre.

No sé por qué, mi mente cambió la cumbia que sonaba en ese momento por la bocina por la “Chacarera de las piedras” de Atahualpa Yupanqui, que se me cruzó por la mente casi como una alucinación musical.

*Tú no eres sólo chavo banda manipulado  
por el demagogo o el estridente rock.  
Tú no eres solo atraco de aquel desempleado  
o de los que visten de azul la corrupción.  
Tú ya no eres ciudad perdida,  
eso hace mucho quedó atrás  
en los recuerdos más remotos  
de una historia que ya no sufrirás.  
Tú no eres sólo lo sucio, lo vil, lo escandaloso  
que con frecuencia la prensa ventila para vender,  
ante los ojos de todo aquel escrupuloso  
que se santigua antes de poderte conocer.  
(Gabriel López Nicolás: *Tú no eres sólo...*)*

#### **4.2- Últimos aullidos. Ejes de diferencia en las jóvenes generaciones.**

Resultaría muy complicado intentar situar cronológicamente el momento en el que las narrativas de algunas infancias de las ciudades de la periferia dejan de ser historias “a cielo abierto” para estar contenidas, casi siempre, entre paredes. Fue el caso de Lupe y sus hermanas, sin ir más lejos, quienes crecieron a partir de los años 80 en un ambiente muy distinto al del epígrafe anterior, ya con menos privaciones, pero no por ello menos “auténtico” que el de sus progenitores, ni carente de dificultades. Estamos hablando de nuevas generaciones nacidas ya en la periferia, para quienes la lucha o los tiempos de penurias han sido fenómenos más bien tangenciales o un legado en forma de referencia en la memoria ancestral que los distingue de otros jóvenes de su misma edad en otras latitudes del atlas urbano y también de sus padres y familiares más veteranos. No han vivido las mismas experiencias o se degrada la intensidad de las mismas. Cuando en el encuentro de *Travesías Periféricas* que celebramos en Neza, Nora Castrejón le preguntó a las señoras por su relación con las generaciones que se incorporaron a la ciudad ya propiamente construida y las que aún lo siguen haciendo, la respuesta de una de ellas fue unívoca, sin mucho margen para análisis de situaciones liminales: “han llegado a mesa puesta”.

Curiosamente, los tiempos de llegada de “las gentes del mantel”, ya sean hijos de colonos o nuevas oleadas del centro, coinciden – según algunos autores – con el origen de la forja de un sentimiento de marginalidad en ciudades como Neza, algo que historiadores como Raymundo Molina sitúan en torno a las décadas de los 70s y 80s, cuando se va extendiendo la “fama por la inseguridad, vandalismo, atracos, prostitución, marginación etc.” (Molina 2010: 163). Entre otros fenómenos, coincide – según el autor – con la demolición y la desposesión de parte de algunas vecindades en el Centro: Candelaria, La Merced y Tepito y la subsiguiente peregrinación de muchos de sus habitantes desalojados a Neza, arrastrando tras de sí sus “viejos estigmas” a la periferia (Molina 2010: 164).

Las quejas más elaboradas sobre la exclusión de la periferia han llegado hasta mí, principalmente de un sustrato muy concreto de personas de la periferia: gente comprendida entre los 20-40 años de edad, universitaria, en su mayoría con

cosmovisiones más bien cercanas a las distintas corrientes de pensamiento emancipatorio y con experiencias de viajes al extranjero, muchas de ellas para cursar programas de posgrado o por motivos laborales. Muchos de ellos son activistas con carácter permanente y otros lo han sido alguna vez o lo son intermitentemente. Vaya por delante que soy consciente de la escasa representatividad que tiene entonces este segmento respecto a la generalidad de las nuevas generaciones en la periferia mexiquense de la ZMVM, al analizar su narrativa no pretendo captar una experiencia generacional, sino acercarme a la bifurcaciones de las experiencias de movilidad urbana en un mismo espacio.

Sonia Madrigal y Tonatiuh son un caso curioso. Los conocimos casi por casualidad. El periodista Borja Bauzá necesitaba para su reportaje la colaboración de algún fotógrafo o fotógrafa local con experiencia en los temas relacionados con este TFM. Lupe le pasó el teléfono de una amiga suya con un currículum más que atractivo, pero estaba en Francia por un asunto de salud familiar. Nos remitió a Sonia, con un currículum también abultadísimo y una experiencia que nos venía como anillo al dedo: se dedicaba, entre otras cosas, a documentar, desde la fotografía, experiencias de movilidad en la periferia. Justo lo que estábamos haciendo nosotros desde otras disciplinas. La llamamos con ilusión. Casualidades del destino, resultó ser de Neza. Para más señas: de la colonia de al lado, a unos 15 minutos de nosotros. Nos pidió quedar en Neza, era una condición que ella exigía a quienes quisieran trabajar con ella, era parte de su militancia incentivar que la gente de otros lugares se acercase a la periferia, cosa que no siempre se consigue. Tuvimos una magnífica sintonía con ella y con su pareja, también fotógrafo entregado al mismo proyecto. Habían logrado condensar en su imagen cuestiones que ameritan varias tesis doctorales y huelga decir que su conocimiento sobre el tema me rebasa ampliamente.

Según nos contó, parte nada despreciable de su extrañamiento se generó en Montreal, a dónde se trasladó por un tiempo tras ganarse una beca de posgrado. El contraste de su experiencia “nórdica” de movilidad fue el pedernal del que surgió un caudal de interrogantes sobre la movilidad en su vida cotidiana y las relaciones sociales que articula. Más casualidades, había tenido noticia de las muestras finales de *Travesías Periféricas* en el Museo del Chopo a través de las redes sociales, a donde no podría ir porque le coincidía con unos actos contra los feminicidios frente al Palacio Municipal de Neza de los también nosotros habíamos tenido conocimiento y a donde tampoco podríamos ir porque teníamos que estar en el Museo. También había colaborado con uno de los colectivos feministas locales, *Vivas en la memoria*, con quienes organizamos uno de los encuentros de las travesías para abordar la cuestión de movilidad y género en la periferia. La sintonía entre su punto de vista y el de Lupe, Borja y mío era grande y su perfil coincidía en varios aspectos con el de aquellos que entonaban discursos emergentes sobre la exclusión asociada a la movilidad.

Lupe también ha manifestado en repetidas ocasiones que buena parte de su extrañamiento y sentimiento de exclusión se generó en su etapa estudiantil de la Preparatoria y universidad (en su caso la ENAT del INBA), que transcurrieron en metro Juárez (el mero centro) y en Coyoacán, al sur de la CDMX, a más de dos horas de su casa. Empezó la prepa a finales de los 90, cuando ya se habían consolidado los estigmas barriales que afectaban a las jóvenes periferias del Edomex. Y cuando tuvo que empezar a desplazarse sola en el transporte público es cuando comenzó a sentir la vulnerabilidad de su cuerpo y el reparo de asumir públicamente su procedencia, al punto de seguir estrategias de disimulación:

Lupe: “(...) Cuando estaba en la Prepa tenía que ir aquí Neza hasta la Prepa allá en Abraham González, ahí por el metro Juárez, en el centro, y entraba a las 7, entonces

tenía que salir a las 5 de aquí, agarrar una combi a las 5 de la mañana. La primera vez que agarré una combi sola, porque mi mamá me dijo, ¿Pues sabes qué? Ahora te vas a empezar a ir tu sola porque yo me tengo que ir al trabajo y mi papá igual. Me subí a una combi y me sentía desprotegida, insegura, sentía que todo el mundo me miraba, me vomité [risas] la comida de aquí a Pantitlán, me sentía insegura porque todo el mundo decía que asaltaban en el transporte, que en el metro, que pasaban cosas y sí, sí pasaban, me tocó comprobar que sí pasaban en el metro acosan a las mujeres, en las combis se suben y te sacan todo y a mí en la prepa me daba pena decir que yo era de Neza. Cuando me preguntaban yo decía: “del Estado de México”.

En otra ocasión comentó cómo lo vivía ya como estudiante de educación superior:

Lupe: “Personalmente, tengo muy grabado un comentario que me hizo una persona en la Escuela de Teatro, pues yo... para ese entonces ya se me había quitado la pena de decir que era de Neza, porque a mí me daba mucha pena en la Prepa decir que era de Neza. Y si se empezaba a pintar la cosa de que la gente iba a decir... yo me iba, o sea, no quiero decir dónde vivo porque me da pena. Y en la Escuela de Teatro ya un chavo me pregunta, le digo: “ah, pues yo vivo en Neza” y su primer comentario fue como de: “Ay no, pero estás muy bonita como para ser de Neza ¿No?”.

Pupis, del municipio de La Paz, a diferencia de su madre, Pina, que nos dijo que nunca había sentido discriminación o exclusión, sí nos contó alguna experiencia relacionada precisamente con la Prepa. Pupis tiene 40 años y sus experiencias datan también ya de una época más “pavimentada”. Al igual que sucede con otros testimonios, nos remite a la Prepa:

Pupis: “Probablemente, cuando yo estudié, mientras estuve estudiando, sí... porque te llegan a preguntar “¿De dónde eres?” y les dices “pues vivo en Neza o vivo en Los Reyes” y dicen: “Ah, pues allá matan ¿No?” ¡Cuando es en todos lados! ¡Ahora la situación está difícil en todos lados! Pues sí, no es agradable el comentario ¿No? O como dices tú [se refiere a Lupe], pues la gente no te va a visitar porque estamos muy lejos ¿No? Que si hacen: “Ay, pues que vamos a hacer una fiesta... no, pero los acercamos hasta acá, por allá por tu casa no... por la distancia” Entonces, probablemente, lo que hace uno es... bueno, pues te apartas de esa gente ¿No? Y creas un círculo de amigos más cercanos.”

Ir a diario a la Preparatoria le implicaba a Pupis un amplio radio diario de movilidad fuera de su municipio y de su estado, así como relacionarse permanentemente con gente de zonas muy distintas en la CDMX. Se trata de un radio de movilidad y de un espacio de socialización que difiere de la de su madre y abuelos y que, tras graduarse, se transforma drásticamente una vez que se queda a trabajar en Neza.

Por supuesto, al igual que sucedió en el epígrafe anterior, los discursos no son mecánicos ni lineales en función de las adscripciones generacionales o espaciales de la gente. Nos encontramos con el caso de Alfonso, de Chalco de Covarrubias, quién ya pasa de los 50 años de edad y no refiere haber experimentado ese sentimiento de alteridad en los centros educativos. Sus espacios de socialización actual se circunscriben a Chalco y al resto de su familia en el oriente del Edomex, aunque pasa muchas horas al volante transportando las pilas de lavadero que fabrica en su municipio. Su discurso sí parece reflejar elementos que se asocian a marcos de fragmentación y exclusión urbana que no han sido adquiridos en seminarios universitarios o juntas de activistas, sino en el diario bregar:

Alfonso: “Sí se siente que la ciudad ya no nada más es allá., o sea, de que se siente... se siente. Y dice uno: cómo es posible que nada más a partir de equis kilómetros haya un cambio tan drástico siendo que ya estamos adentro, adentro de esa urbe, porque ya estamos adentro, no estamos afuera... Que discriminan al Estado de México en cuestión de las vialidades como las tiene el DF, que se ven las marcas de aquí llegamos y aquí empieza es otra cosa. Pero yo considero que es lo mismo. Estamos dentro del mismo. No es que nos vamos ahorita a Puebla o a Morelos, ahí sí se ve el cambio”.

En otros casos, como el de Toztli, de Ecatepec de Morelos, experimentó la otredad también en la Prepa de artes en Coyoacán, a una gran distancia de su casa. Y lo hizo de un modo muy sutil, que ha teorizado como “lo implícito pero ausente”. A diferencia de las señoras de algunos grupos de tercera edad del Edomex, Toztli sí se sintió identificada de inmediato con la Travesía “El amor se acaba en Pantitlán” y cuando leyó la propuesta en redes sociales posteó que aquello resumía la historia de su vida. Agendamos rápidamente una entrevista.

Insistió en que esa diferencia era algo que vivía de forma silenciosa: “No hablábamos de ello, el tema casi nunca se tocaba. Porque también era como una cosa que yo intentaba evitar ¿No? Hablar que yo vivía lejos o que... como que justamente para evitar ese estigma de: pues yo vivo en Ecatepec (...) No era una cosa que se dijera (...) no era que me hicieran de lado porque yo vivía en Ecatepec, no. O sea, nunca fue evidente eso. Sin embargo, como esta cosa que yo sabía que era un tema a evitar.”

Relata cómo en esas largas travesías de hasta hora y media en coche hasta llegar a su escuela pasaban muchas cosas por sus ojos: “(...) veía muertes, accidentes, personas fallecidas ¿No? En esa travesía de llegar a la escuela. Y pues ellas no, no tenían esa experiencia ¿No?”

Toztli, quién también ronda los 40 años de edad, está hablando de finales de los 90 inicios de los “dos miles”, unos años en los que Ecatepec aún no se había sumido en la espiral de violencia que ahora vive:

“(...) Sí, era muy distinto, la verdad es que sí, es que en estos últimos diez años es cuando se ha degradado todo eso. O sea, no digo que antes no hubiera gente muerta y feminicidios... no, sí... siempre los ha habido, nada más que... no sé, como que había menos gente y entonces había menos... ¡Todo! ¿No? Insisto mucho en esas veces que salía de la Escuela de Teatro onda 11 de la noche y llegaba a mi casa en el último pesero y me quedaba dormida y me seguía y luego me regresé más de una vez caminando... ¡¡Caminando!! ¡¡Y aquí estoy!! ¿No? Ahora, obvio, no lo haría.”

Tanto en el caso de Lupe, como en el de Pupis, Edgar o Nora, de edades parecidas, sus testimonios, bien a través de la entrevista semi-estructurada o de la conversación informal, han reflejado que las fiestas en la periferia con gente de la CDMX eran raras o más bien inexistentes y a diferencia de otras personas, no lo han achacado automáticamente a la distancia. A Lupe siempre le chocó que nadie hubiese querido ir antes a su casa a ninguna fiesta, pues todos sus invitados de zonas centrales tendían siempre a excusarse. Tuve conocimiento de casos similares en amistades de Ecatepec, antes de que me embarcase en este TFM. Al igual que ellos, Toztli parece ubicar en lo que no podía hacer ni decir el lugar de lo “ausente pero implícito”:

Toztli: “Yo los fines de semana muchas veces no salía, como ellas, a las tardeadas, o sea como que sí hubo muchas cosas que determinaron mi relación con ellas.

O sea, como que la relación con la mayoría de mis compañeras se limitaba a la escuela y ya, después no teníamos una relación mayor. Con el tiempo se fue acrecentando”

Y como sucedió con otras personas, hubo sillas vacías en sus fiestas:

Toztli: “Cuando fueron mis quince años, o sea, cuando fueron mis quince años... [risa] hice todo un... o sea... se preparó con mucho tiempo para que... fueran a mi casa. Y fueron muy poquitos. O sea, también fue como muy selecto el hecho de que invité a cinco o seis personas, pero eran las más cercanas y que sabía que iban a ir. Pero, o sea, no hice una fiestota, ps no... sabía que no iban a ir.”

Su madre y sus primas, presentes en la conversación, van también aportando matices:

Gaby (Madre): “¿Y te pasó lo opuesto, como cuando terminabas una obra de teatro o un evento de danza y mucha gente decía: “pues ahora para dónde nos vamos a celebrar...” tú querías decir vamos a mi casa o no lo pudiste hacer porque iban a decir...”

Toztli: Pues yo nunca... sí, nunca lo hice porque sabía que iban a decir: “oooooooooy ps nooooooooooooo, ps tú vives en Ecatepec!!! ¿No? [Imita una voz terrible, de puro asco. Risas] naaaaaaaahhhhhh”

Prima de Toztli: ¿Entonces nunca te atreviste a decir: “pues vámonos...?”

Toztli: No... sí, no... nunca! No, porque además, en eso es así como en corto, de: “¡Vénganse a mi casa!” ¿No? Y tienes como el tiempo de... así, como máximo 30 minutos.

Gaby (madre): “En cambio sí pasaba con otras personas que salían del grupo y decían: vamos a mí casa y [chasquido de dedos] eso es como que... que tú te privaste de eso...”

Quedará para un futuro investigar si para las jóvenes generaciones de mexiquenses que estudian en instituciones a larga distancia<sup>23</sup>, la frontera del Edomex asociada a los límites del metro o metro/mexibús es también una frontera ritual, esto es, una frontera que los aleja de su condición de potenciales anfitriones y que incide en quiénes van a tomar o no parte de sus ritos de paso, festividades más ordinarias o simplemente de sus reuniones de amigos que organizan, con las implicaciones sociales que todo ello tiene<sup>24</sup>.

Mi compañero Edgar Hernández, en línea con el testimonio de Toztli, ya me dijo, semanas antes de entrevistarla a ella, que, en su opinión, las formas en las que se expresa esa discriminación espacializada son sutiles y que no se manifiestan de manera abierta. El antagonista del testimonio de Toztli, algo así que podríamos calificar como “lo presente

---

<sup>23</sup> Nótese que la mayor parte de las instituciones de educación superior suelen concentrarse en el centro, sur o poniente de la CDMX, con la excepción, quizás, de algunas facultades de la Universidad Autónoma Metropolitana que quedan localizadas en Iztapalapa. En cualquier caso, la comunicación entre la periferia del Edomex y de la zona oriente de la CDMX dista mucho, también, de ser fluida o segura.

<sup>24</sup> La interpretación de las ausencias tendría que ser, en cualquier caso, cautelosa y debería reparar en cada caso particular, dado que pueden deberse a motivos de dificultad real asociada al desplazamiento (véase los casos de parientes mayores a quienes se les hace tortuoso un traslado de varias horas) o a otros que obedezcan a los estigmas espaciales. En relación a esto último, saco a colación nuevamente el testimonio de Edgar Hernández, que señalaba que las mismas personas que se excusaban a la hora de visitarlo en Iztapalapa justificándolo en la lejanía no perdían ocasión de asistir a fiestas en Puebla, Taxco de Alarcón o Valle de Bravo, lugares infinitamente más lejanos que su domicilio.



pero explícito” no es algo que yo haya podido presenciar todavía, a excepción del taxista que atribuyó una mala maniobra automovilística y el insulto que le dedicó su conductor a su placa (matrícula) mexiquense. No obstante, internet ofrece en ocasiones un buen balcón para asomarse a eso que en ocasiones se reprime en las conversaciones cotidianas a las que uno tiene acceso. Pasé algunas noches de mis navidades en Madrid husmeando en los grupos de Facebook de algunas estaciones de metro que son “puerta a la periferia”, como Pantitlán, Indios Verdes y otras. Hallé algunos memes que hablan por sí solos.

En una de ellas sale el anuncio de Domino’s Pizza en el que el dibujo animado una operadora del Domino’s atiende una llamada. Al otro lado alguien le dice: “Una pizza, por favor”. Ella pregunta: “¿Dirección?” En la parte de abajo, a quien hace el pedido no le da tiempo a decir: “Ecatepec de Mo...” Porque automáticamente el dibujo de la dependienta cuelga el teléfono, dejándole con la palabra en la boca. Y el primer comentario del foro dice lo siguiente: “Me parece de muy mal gusto ese meme. Además dice una gran mentira porque aunque muchos renieguen todos sabemos muy bien que los de Ecatepec no piden las cosas por favor”.

En otra de ellas, que no alcanzo a entender, otra persona comenta: “A favor de que eliminen a todo el Estado de México”. Se arma una trifulca, otro le pregunta: “Uno te bajó a tu novia amiguito” Y otro – distinto del primero – le responde: No, pero creo le robó la cartera”. No deja de ser un territorio de disputa el intercambio de memes relacionadas con los imaginarios urbanos y el juego de alteridades. En otra sale una pegatina de un chofer de combi que dice: “Más vale *naco*<sup>25</sup> sabroso que *fresa* (pijo) baboso”. Hay un sinnúmero de memes y de sarracinas cibernéticas que no podría seguir reproduciendo aquí porque rebasaría el ámbito de este trabajo, pero abren líneas de indagación de los ámbitos en los que la diferencia se manifiesta de formas más explícitas y virulentas.

Otro testimonio que también me pareció revelador es el de Karen, joven urbanista a quien ya hemos citado con anterioridad. En las sesiones de laboratorio del Museo le pregunté si existía alguna conexión entre su experiencia personal del tránsito y su trabajo académico actual sobre la violencia entre mujeres en el transporte. Y resultó que sí, su genuino interés estaba enraizado en su experiencia personal. Y esta, a su vez, da comienzo cuando entra en la universidad:

Karen: “Yo, aunque me movía y eso, lo hacía casi siempre con mi familia, entonces era en auto o distancias no tan largas y aun así me llevaban y me recogían. Cuando entré a la universidad fue un cambio total, porque fue como “adiós, que te vaya bien”. Y ya te vas sola ¿No? Y entonces empecé a ver todo eso. Y cuando empecé a ver el tema de tesis me pareció muy interesante en general la violencia que se podía dar entre usuarios en el metro.”

Al mismo tiempo, señala que tomó la decisión de viajar siempre en el vagón para mujeres cuando empezó a leer “todo lo de la violencia sexual”.

Escuchando ahora su testimonio, me hubiese gustado preguntarla por el contenido específico de tales lecturas, si se trataba de literatura teórica y académica o crónicas de sucesos sobre casos concretos en el transporte. En cualquier caso, creo que se verifica, una vez más, la presencia de varios elementos comunes a otros relatos: juventud, radio amplísimo de movilidad a partir de su vinculación con instituciones educativas de tipo superior a larga distancia y un inicio de la elaboración de su relato

---

<sup>25</sup> Peyorativo. Asociado a clases bajas e indígenas.

sobre la movilidad a partir de ese “hecho fundacional”. Asimismo, confirma que la experiencia y los marcos teóricos de referencia se retroalimentan: la experiencia personal le lleva a preocuparse por una problemática anteriormente inédita para ella y la lectura sobre violencia sexual le conduce a afilar su mirada y también a modificar sus formas de habitar la movilidad.

Pero creo que estos marcos de referencia y las nuevas experiencias de movilidad que, por lo general están menos presentes en otras generaciones de habitantes de la periferia, no sólo afectan al núcleo del relato sobre la movilidad, también a su retórica.

En otra de las sesiones vino Cynthia, joven estudiante de Neza que se traslada a diario hasta Xochimilco, en el sureste de la CDMX. Lupe y Nora le preguntaron, como al resto de los asistentes, si deseaban “hacerse presentes” en las muestras trasladando su testimonio a los días de muestra final en ese mismo escenario sobre el que estábamos deliberando. Ellos mismos elegirían las maneras. Ella accedió gustosamente a esa posibilidad, pero añadió una salvedad:

Cynthia: “Sí, sí me interesa estar pero... o sea, más que nada, sin mostrarme yo, o sea...”

Nora: ¿Sólo tu relato?

Cynthia: No, sí lo puedo leer, pero... o sea, como tal no una cara. O sea, yo estaba pensando como en una máscara neutra, porque yo creo...es como... la voz de muchas mujeres, o sea, no quiero presentarme yo como “Cynthia pidió esto”, no, no, no, yo quiero hacerlo como una voz de cualquier mujer.”

No le pregunté en ese momento – no se me ocurrió hacerlo – si se relacionaba eso con algún marco de referencia concreto o con alguna experiencia suya como activista. La invisibilización del rostro o de las particularidades del cuerpo propio forma parte de un repertorio de acción colectiva que busca la visibilización del sujeto colectivo invisibilizado y que ya viene gozando de un largo bagaje en política. El zapatismo viene recurriendo a eso allí mismo desde enero de 1994 y aquí en Europa los *tute bianche* recurrieron a esa misma estrategia años más tarde, inspirados en los primeros. Sea como fuere, tengo la impresión de que, en ocasiones, hasta la propia retórica contrasta también con la de los colonos, incluso con los antiguos activistas herederos del sector más revolucionario de los mismos, que han empezado a abrazar esos nuevos repertorios de acción colectiva décadas después, en ámbitos que ya no tienen que ver con aquello que los hizo despertar a la política.

## **5- Conclusiones:**

Llegados a este momento hay que reconocer que si vivimos cada vez más en tiempos de etnografía “sin final feliz” en las que quedaban parcialmente elucidados los misterios de la cultura (Cruces 2003:163), este trabajo no es una excepción. No solamente su estado anímico es bastante menos entusiasta, sino que, por las características del campo, de no ser por los constreñimientos del tiempo y el formato, podría simplemente no tener final.

Decía Gruzinski que un rasgo específicamente mexicano de la modernidad en esta gran ciudad es que: “privilegia la dimensión horizontal” por el carácter bajo de sus construcciones y su alejamiento progresivo del centro. Y también añade que esta dimensión acarrea “enormes trabajos de infraestructura de los que sólo se ven beneficiados los mejores predios” (Gruzinski 2017: 484). A lo largo de esta investigación

he tratado de explorar – con mayor o menor fortuna – algunos de los ejes por los que transcurren las diferencias sociales que se articulan en torno a la movilidad de un gigante y cómo se entrecruzan. He intentado acercarme a ello trabajando en red con gente que vive la cuestión a flor de piel y que al mismo tiempo lo investiga desde otras disciplinas y lugares de enunciación: performance, activismo, urbanismo, artes visuales, etc. De mi propio proceso de investigación puedo extraer algunas reflexiones:

1<sup>a</sup>) Habiendo renunciado a priori a lograr cualquier tipo de visión omnicompreensiva, sí es cierto que la inserción de un cierto holismo ha sido fundamental para aventurar algunas hipótesis (que dejo completamente abiertas) sobre algunas fracturas que he encontrado en las respuestas del campo. Relacionar la subjetividad del proceso de colonización, el influjo de los medios de comunicación y la corrupción con las “respuestas díscolas” ha contribuido a desatascar la labor interpretativa, aunque implicase dar un cierto rodeo en nuestro trabajo de campo. Finalmente, nos ha conducido a establecer hipótesis que serán confirmadas, matizadas o desechadas en función de la crítica que reciba por parte de la academia y de los propios actores sociales.

2<sup>a</sup>) Aun me encuentro lejos de poder aventurar qué implica el movimiento a través de las zonas “dislocadas” de la mancha urbana para los transeúntes no motorizados, esto es, los que no utilizan exclusivamente el vehículo particular para desplazarse, que son la mayoría. Lo que he ido encontrando son distintas narrativas que he intentado ordenar sin desvirtuarlas. Junto con los factores de bifurcación discursiva de partida han ido emergiendo otros nuevos, como la relación particular del sujeto con el proceso de colonización, que no formaban parte del proyecto originario. No es descartable que sigan apareciendo nuevos ejes en un futuro que hayan permanecido inadvertidos hasta el momento por razones sólo a mí imputables.

3<sup>a</sup>) Mi aproximación al objeto de estudio estuvo presidida por la metáfora del tránsito en un inicio y – de algún modo – sigo considerándola fundamental para el acercamiento a un problema cuya construcción misma partió de experiencias incorporadas y por tanto, no puede separarse de un conocimiento también in-corporado. Sin embargo, a medida en que he ido avanzando en el trabajo, otras metáforas que había descartado a priori como la del organismo, han vuelto a recuperar un cierto lugar en mi reflexión, probablemente más a modo de pregunta que de respuesta cerrada: ¿Hay dinámicas “de conjunto” que tengan algún tipo de implicación en el propio tránsito? ¿Qué podemos decir de la corrupción, la incidencia de los medios, los modos de organización del transporte privado para el público, las propias fronteras administrativas o los modelos de gobernanza institucional en los tránsitos de las personas?

Reflexionando también sobre el trabajo de campo, entiendo que el tránsito ha constituido un punto de partida, una herramienta metodológica más, pero también un punto de llegada. No sólo hemos hecho etnografía mediante el tránsito, sino, final y principalmente, del tránsito del otro, de sus modos de transitar y la significación que ello tiene para ellos. Desde el análisis de las experiencias a las que hemos tenido acceso y desde la mía personal, cabe refutar la figura del *flâneur* como opción posible de tránsito en la mayor parte de la megaurbe de hoy. El *flanerie*, vagabundeo o callejeo como forma de iniciación del conocimiento de los modos de vida urbanos probablemente continúe siendo factible en ciertas áreas de la CDMX y a ciertas horas pero, desde luego, no es una opción extrapolable sin más a las zonas dislocadas que han sido objeto primordial del presente trabajo. Encuentra, por tanto, unas limitaciones y una necesidad de ser situado, como herramienta, en contextos muy concretos. En la periferia de la ZMVM y e incluso zonas mucho más centrales, el “tránsito razonado” es imperativo no sólo para turistas y

miscelánea de forasteros. En ocasiones, esa reflexión impone a propios y ajenos numerosas auto-restricciones en el andar, en el abordaje de transporte público o incluso en el conducir. El espectro oscila entre el cruce de acera y el autoconfinamiento al hogar o la renta de alojamiento en zonas cercanas al trabajo o al centro educativo como alternativa al tránsito, cuestiones impensables en ciudades de otras características. En cualquier caso, moverse es una operación que requiere experiencia, flexibilidad, sabiduría, atención, disciplina (salir una hora antes de casa para evitar atascos por ejemplo) y hasta “ingeniería”. Todo ello en magnitudes muy superiores a las que haya podido ver en cualquier otra ciudad. Si tuviese que condensarlo en un atisbo conceptual, diría que la ZMVM es ya una *smartcity* pero lo es más justamente en las zonas donde más carencia existe de automatización tecnológica relacionada con el tránsito. Esos dispositivos de “autorregulación” dependen menos de los algoritmos de un *internet of things* que aquí se atisba como una utopía lejana que de las habilidades de sus habitantes. Smart City podría traducirse de muchas maneras, tal vez como “ciudad-algoritmo” para los desarrolladores de Silicon Valley o como “ciudad-neurona” a partir de los ingenios que despliegan los habitantes de la periferia del Valle de México, más baratos y efectivos para ellos que los primeros.

De todo ello emerge también el esbozo de una idea: la del tránsito como parte del habitar, como acción social que no puede disociarse en esta gran ciudad de los lugares por los que se transita, como una forma abstracta de pasar de un lugar “A” a un lugar “B” que es exactamente igual a pasar de “Y” a “Z” o de “M” a “O”. El lugar moldea el tránsito por el mismo. Lo hace en la propia red de metro, donde la experiencia de los túneles de la colonia Polanco, con sus pasillos (más) despejados y sus anuncios en inglés contrasta con las “jaulas” de contención de avalanchas de Pantitlán o con la exuberancia polifónica de los cantos de sus “pasilleros”, cual paraíso de los pájaros parlantes. Cuanto más incursionamos en la periferia el transporte tiende a ser menos institucionalizado y es ahí, cuando la presencia del lugar se hace más y más patente en todos los sentidos.

4ª) Ninguna explicación monocausal resulta apropiada para lidiar con la diversidad discursiva acerca de la movilidad periférica, tanto en lo que concierne a las interpretaciones locales de las causas que originan el estado actual de la misma, como en relación a las comparaciones que ellos mismos realizan entre sistemas de transporte o entre épocas históricas con arreglo a su experiencia. No deja de ser una reflexión personal, pero encuentro distintas variables con posible incidencia en esta polifonía:

a) La intervención de los medios de comunicación como factor de “igualación”. La “ciudad mediatizada” (García Canclini 1998b: 20) recompone una visión integral en la ciudad despedazada, ofreciendo un simulacro de totalidad urbana perdida (*ibidem*: 22) o de “ciudad masiva” que puede tener significados y repercusiones diferentes según los grupos sociales que se tomen en consideración.

b) La relación de cada persona con su colonia o municipio. Hemos dedicado todo un epígrafe a explorar distintos tipos de apego a las ciudades autoconstruidas, el de los colonos y el de sus descendientes o recién llegados, así como sus posibles relaciones con la presencia o ausencia de sentimientos de marginalidad, discriminación o exclusión. Ángela Giglia señala un factor más en ese arraigo que hemos intentado explorar: el “pertenecer electivo”, que tiene que ver con el fortalecimiento del sentimiento de pertenencia y del arraigo entre quienes tomaron la decisión de vivir en un lugar frente a quienes lo hicieron por nacimiento o tradición (Giglia 2012: 145). En contraposición a esto, sitúa a quienes no tuvieron opción de elegir, especialmente cuando asisten a cambios en su espacio sobre los que no pueden incidir o con los que se encuentran en franca

sintonía (Giglia 2012: 146). Creo que los dos grupos de personas que he englobado en función de su experiencia o inexperiencia en los procesos de colonización también tienen algo que ver con el factor electivo del que habla la antropóloga italiana, aunque no de forma lineal: por lo general el grupo de descendientes de colonos del que hablo en “Últimos aullidos” no tuvo nunca opción alguna de elegir y quienes lo hicieron, generalmente optaron por alquilar algo en zonas cercanas a sus trabajos. Pero en el primero (“Corazones de barro”) hay casos de todo tipo: gente que eligió e infantes que poco recuerdan de su vida anterior a la migración o al traslado. Pero bien parece que muchos de ellos viven “el barrio animado” de un modo distinto, donde cada micra de hormigón les remite a un anecdotario de yagas y risas, de antepasados que ya se fueron y a quienes no solo recuerdan cada primero de noviembre. Ellos son la memoria de Iago, que no es sólo la furia de *Tláloc*<sup>26</sup> cuando rompe a llover, sino la misma ciudad esculpida sobre su piel.

Sus descendientes han ido hablando también, exponiendo sus diferencias, su relación distinta con el espacio. Tal vez quepa tratar el apego de los primeros a modo de “huellas” en una periferia que más que superponer ciudades, las revuelve al interior de cada casa y en el seno de cada familia. Algunas de estas huellas son más bien “inmateriales” y no se trazan con mampostería irregular del *tezontle* extraído de las pirámides que terminó en iglesias barrocas. Se trata, más bien, de un “patrimonio sonoro” que emerge de forma discursiva en desayunos dominicales, cada vez que sale la ciudad a la palestra o el *small talk* del metro y el pesero entre *atole* y tamal, antes de pasar al fútbol o a la maltrecha política. Y se revuelven al intercalarse con las de los nuevos “coyotes hambrientos” que bajan a la sala a almorzar y blasfeman en tarasco por el apretujón de anoche o la enésima avería en la línea A del metro.

c) El radio de desplazamiento habitual en las condiciones actuales del transporte. Muchas de las personas que llegaron a vivir a la periferia cuando aún no estaba construida tuvieron también grandes radios de desplazamiento en condiciones muy precarias (tiempo de espera, hacinamiento y coste del pasaje en los *huajolotos*<sup>27</sup>). Muchos vivieron la apertura del metro como un verdadero acontecimiento integrador de la ciudad y algunas canciones, como *Voy en el metro* de Chava Flores, recogen ese deslumbramiento que tiene más que ver con la comparativa con el transporte en camiones que con la idealización de un sistema que nació masificado. Sin embargo, las nuevas generaciones de estudiantes tienen un radio de movilidad amplísimo en condiciones de inseguridad que han variado considerablemente con respecto a las de la época en que se desplazaban sus progenitores en transporte público a distancias similares. Los principales espacios de socialización de estos jóvenes también difieren notablemente con respecto a los de los colonos, tienden a socializarse en instituciones educativas o culturales del centro o del sur a diferencia de los colonos, que solían hacer vida social en el ámbito local. Creo que esto los expone mucho más a la mirada del otro y por tanto, también a situaciones que les pueden resultar desagradables. Gilda, de Naucalpan nos dijo mientras explicaba su mapa mental que “las vidas de la mayoría de las personas que estamos en el Estado está acá (en la CDMX)”. Posiblemente eso haya cambiado considerablemente respecto a tiempos anteriores. Desde luego, buena parte de las señoras mayores a las que entrevistamos hicieron siempre más vida en el Edomex que en la CDMX, a donde iban periódicamente a comprar telas y vender la ropa que cosían, pero poco más. Los hombres iban a trabajar y otras mujeres también, como empleadas del hogar. Pero sus espacios de socialización no parecen haber

---

<sup>26</sup> Dios mesoamericano de la lluvia.

<sup>27</sup> Autobuses de la periferia en los que antiguamente podían entrar *huajolotes* (pavos) y otros animales.

sido tan diversos socioeconómica y culturalmente como los de los universitarios actuales, ni tampoco tan expuestos a la mácula de una periferia que cada vez acumula más titulares trágicos y morbosos.

d) El marco teórico que orienta a las personas y que incide en nuestra construcción de la realidad. Buena parte del discurso de la marginación y de la exclusión urbana procede de personas que ha tenido contacto directo o indirecto con las elaboraciones más sofisticadas de un sinfín de antagonismos: la teoría pos-estructural, feminista, poscolonial, *queer*, etc. Todas estos marcos conceptuales pueden haber incidido por analogía en la subjetivación de algunas personas como excluidos del diseño urbanístico, dado que la mayor parte de ellos ya parece alinearse, en mayor o en menor grado, con alguno de los sujetos colectivos que caben bajo el genérico de “los y las de abajo”.

Todos estos aspectos no agotan, en absoluto, el análisis de los ejes de diferencia y puntos de intersección que se entretajan en torno al problema – o conjunto de problemas – de la movilidad periférica de esta gran mancha urbana. Entiendo que se trata, más bien de una humilde continuación de otras contribuciones que se han interesado por esta misma línea de investigación y que, sin duda, continuarán dando frutos en el futuro desde otros enfoques y metodologías.

En cualquier caso, sí creo que la movilidad aquí opera como un iluminador que resalta unas acusadas diferencias sociales que se expresan en muchos clivajes. Casi percibo como peculiaridad de esta metrópoli que la movilidad es un elemento transversal a una infinidad de problemas sociales y culturales. De otro modo sería difícil que alguien lo definiese en un encuentro como “El tercer hogar. Raro y disfuncional, pero hogar al fin y al cabo”, donde se sufre, pero también se habita, se aprende y se desea.

De ahí que, a diferencia de otros puntos del globo, sea un tema que levante pasiones en las conversaciones.

5ª) Una de las últimas colaboraciones reflejadas en la elaboración de este trabajo ha sido la lectura atenta del mismo realizada por Guadalupe Mora antes de la presentación de su última versión. Al leerlo y reflexionar sobre él poniéndolo en relación con sus décadas de tránsitos periféricos me dijo – entre otras cosas – que le evocaba una idea de “intimidad expuesta” en el transporte. Las propias condiciones del mismo y de los ritmos urbanos promueven un incremento de la exposición de las intimidades entre sí. Y esto tendría múltiples manifestaciones que inciden tanto sobre la vulnerabilidad como sobre la poética del transporte.

En el tramo del día que los locales conocen como “hora Godín” (a primera hora de la mañana) es cuando los transportes públicos se llenan de hombres vestidos con traje y corbata y de mujeres que se maquillan en el metro y en las combis, en plena aglomeración. Las distancias tienden a adelantar el “toque de diana” en los dormitorios de la periferia y trasladar las operaciones de transformación de la apariencia física a los vagones y camionetas permite ganar tiempo con Morfeo. Son muchos los actos que pueden ser considerados íntimos que con frecuencia pueden contemplarse en el transporte por imperativo del tiempo: comer, cambiarse de ropa, dormir (aunque se desaconseje por el incremento de la vulnerabilidad). En otros casos, retomando la noción de Giglia de viajar como “entrar en la casa del chofer”, transportarse es entrar en contacto con la esfera del otro, a veces incluso, conocer a su familia. No es infrecuente que en la cabina de las

mototaxis uno viaje con el bebé de 1´5-2 años del conductor y su pareja, cuya silla con cinturón queda enfrentada al asiento del pasajero. Arturo Ortiz decía que esto era como “ir de picnic” con la familia del mototaxista y tuve ocasión de vivirlo. A través de las fotos de Sonia Madrigal y de otras anónimas colgadas en internet hemos podido ver estampas de una niña pequeña acostada sobre el salpicadero del pesero que conducía [suponemos] su padre o algún familiar. E incluso un compartimento en el que su perro le acompaña durante los trayectos.

La noción de hogar nos conecta no sólo con un “tiempo en abstracto” invertido en la movilidad, sino con la noción de habitarla y – dentro de ella – también con el traslado de actos o experiencias normalmente íntimas al bullicio del transporte. En él pudimos ver incluso, cómo dos adolescentes ensayaban coreografías de son jarocho en andenes relativamente despejados, fuera de las horas pico. Y cómo meses más tarde una pareja de policías bailaba sin música en otro andén, olvidándose de los chalecos antibalas que forraban sus cuerpos.

## **BIBLIOGRAFÍA CITADA:**

- AGAR, Michael H. (1980): *The Professional Stranger. An Informal Introduction to Ethnography*. New York, Academic Press.
- AGUILAR MEDINA, José Iñigo (2015): *Encoger el cuerpo. La tarea cotidiana de transportarse en la urbe*. México D. F., Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- AMIN, Ash and Nigel THRIFT (2002): *Cities. Reimagining the Urban*. Cambridge / Malden, Blackwell Publishers Ltd. / Polity Press.
- ARÉCHIGA, Germán (2010): *Breve reseña histórica, social y política del Municipio de Nezahualcóyotl*. Ciudad Nezahualcóyotl, Alter Arte Ediciones.
- BIELICH SALAZAR, Claudia (2009): *La guerra del centavo. Una mirada actual al transporte de Lima*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos.
- BORJA, Jordi y Zaida MUKI (2003): *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, Diputació de Barcelona / Electa.
- BRIAN FREEMAN, J. (2017): “La Ciudad de México y la conquista del automóvil” en VON BORRIES, F, y M. AHLERT (Eds.): *Mexibility. Estamos en la ciudad. No podemos salir de ella*. México D. F., Editorial RM / Goethe Institut.
- CAÑEDO, Montserrat (2012): “Multitudes urbanas: de las lógicas prácticas de la identificación política” en *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, vol. LXVII, no 2, pp. 359-384, julio-diciembre 2012.
- CARNEY, Dana; Amy J. C. CUDDY y Andy J. YAP (2010): “Power Posing: Brief Nonverbal Displays Affect Neuroendocrine Levels and Risk Tolerance” *Psychological Science* n° 21, October 10th, pp. 1363-1368 SAGE Publications, [https://faculty.haas.berkeley.edu/dana\\_carney/power/poses.PS.2010.pdf](https://faculty.haas.berkeley.edu/dana_carney/power/poses.PS.2010.pdf)
- CLIFFORD, James (1991 [1986]): *Retóricas de la antropología*. Gijón, Júcar Universidad.
- CROSSA NIELL, Verónica (2018): *Luchando por un espacio en la Ciudad de México. Comerciantes ambulantes y el espacio público urbano*. México D. F., El Colegio de México.
- CRUCES, Francisco (1994): “Desbordamientos. Cronotopías de la localidad tardomoderna” en *Política y Sociedad* n° 25, pp. 45-58. Madrid, Universidad Complutense de Madrid.
- \_\_\_\_\_ (2003): “Etnografías sin final feliz. Sobre las condiciones de posibilidad del trabajo de campo urbano en contextos globalizados” en *Revista de Tradiciones Populares LVIII*, 2 pp. 161-178.
- \_\_\_\_\_ (2016): “Refigurar lo urbano” en Francisco CRUCES (Coord.) Grupo Cultura Urbana: *Cosmópolis. Nuevas maneras de ser urbanos*, pp. 15-41. Barcelona, Gedisa.
- CUÉLLAR, Angélica (2002): *La cara oculta del Ruta 100. La construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad*. México D. F., Plaza y Valdés Editores / Universidad Autónoma Metropolitana.



- DE CERTEAU, Michel (1999): Andar en la ciudad” en Giard, L. (ed) *La invención de lo cotidiano I: Artes de hacer*. <http://www.bifurcaciones.cl/007/reserva.htm>
- DELGADO, Manuel (1999): *El animal público: Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona, Anagrama.
- \_\_\_\_\_ (2007): *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona, Anagrama.
- DUHAU, Emilio y Ángela GIGLIA (2008): *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. México D. F., UAM-Azcapotzalco / Siglo XXI Editores.
- ESPINOSA CASTILLO, Maribel (2010): *Ecatepec y Nezahualcóyotl. De suelos salitrosos a ciudades de progreso*. Toluca de Lerdo, Gobierno del Estado de México.
- FERNÁNDEZ SILVA, Perla Yanelli et al. (Coords.) (2018): *La movilidad en la Ciudad de México. Impactos, conflictos y oportunidades*. México, UNAM – Instituto de Geografía.
- FERRÁNDIZ, Francisco (2011): *Etnografías contemporáneas. Anclajes, métodos y claves para el futuro*. Barcelona, Anthropos / Universidad Autónoma Metropolitana – Unidad Iztapalapa.
- FISCHER, Michael M.J. (2018): *Anthropology in The Meantime. Experimental Ethnography, Theory and Method for The Twenty-First Century*. Durham, Duke University Press.
- FORTUN, Kate (2015): “Ethnography in Late Industrialism” in STARN, Orin (Ed.): *Writing Culture and the Life of Anthropology*. Durham, Duke University Press.
- GÁNDARA, Mariana (2017): “Drift Club Ciudad de México: o de recuperar la mirada en un par de sencillos pasos” en VON BORRIES, F, y M. AHLERT (Eds.): *Mexibility. Estamos en la ciudad. No podemos salir de ella*. México D. F., Editorial RM / Goethe Institut.
- GARCÍA CANCLINI, Néstor (2006 [2004]): *Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad*. Barcelona, Gedisa Editorial.
- \_\_\_\_\_ (2005): “La antropología en México y la cuestión urbana” en GARCÍA CANCLINI, Néstor (Coord.): *La antropología urbana en México*, pp. 11-29. México D. F., Fondo de Cultura Económica / Universidad Autónoma Metropolitana / CONACULTA.
- \_\_\_\_\_ (1998a): “Las cuatro ciudades de México” en GARCÍA CANCLINI, N. (Coord.): *Cultura y comunicación en la Ciudad de México. Modernidad y Multiculturalidad. La Ciudad de México a fin de Siglo*. México D.F., Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa / Grijalbo.
- \_\_\_\_\_ (1998b): “Introducción. La ciudad y los medios: imaginarios del espectáculo y la tradición” en GARCÍA CANCLINI, N. (Coord.): *Cultura y comunicación en la Ciudad de México. Segunda Parte. La ciudad y los ciudadanos imaginados por los medios* pp.18-25. México D.F., Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa / Grijalbo.

- GARCÍA DÍAZ, Sergio (2008): “Neza. Una estética como forma de tragedia” en ORTIZ, Arturo y Eduardo VILLEGAS (Comps.): *Primeros aullidos*. Metepec, Cofradía de Coyotes.
- GIGLIA, Ángela (2012): *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona, Anthropos / Universidad Autónoma Metropolitana - U. Iztapalapa.
- GRUZINSKI, Serge (2017 [1996]): *La Ciudad de México. Una historia*. México D.F., Fondo de Cultura Económica.
- GUPTA, Akhil and James FERGUSON (1997): “Discipline and Practice: ‘The Field’ as Site, Method, and Location in Anthropology”, in Akhil Gupta y James Ferguson, (Eds.): *Anthropological Locations. Boundaries and Grounds of a Field Science*. Berkeley, University of California Press.
- HANNERZ, Ulf (1986): “Theory in Anthropology: Small is Beautiful? The Problem of Complex Cultures” in *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 28, No. 2 (Apr., 1986), pp. 362-367. Cambridge, Cambridge University Press.
- \_\_\_\_\_ (1993 [1980]): *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*. México D.F., Fondo de Cultura Económica.
- HUERTAS HUESCA, Julio (2012): “Desarrollo de la cultura en Nezahualcóyotl. Sacudiéndose el rescoldo del lodo” en ARÉCHIGA, Germán (Coord.): *Nezahualcóyotl. A 50 años de esfuerzo compartido*. Toluca de Lerdo, Gobierno del Estado de México.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI) (2019): *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana – ENSU. Primer trimestre de 2019*. México.
- \_\_\_\_\_ (2018a): *Encuesta Origen-Destino 2018*. México.
- \_\_\_\_\_ (2018b): *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE – 2018)*. México.
- LEFEBVRE, Henri (2013 [1974]): *La producción del espacio*. Madrid, Capitán Swing.
- MASSEY, Doreen (2012): “Un sentido global del lugar” en ALBET, A.; BENACH, N. y Doreen MASSEY (Eds.): *Un sentido global del lugar*. Barcelona: Icaria, pp. 112-129.
- MARTINEZ VEIGA, Ubaldo (1999): “Pobreza, exclusión social y segregación espacial” en *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales n° 19 Antropología hoy: teorías, técnicas y tácticas*, pp. 35-50. Murcia, Universidad de Murcia. Disponible en internet: <https://revistas.um.es/areas/article/view/144761/129691>
- MENDOZA, Primo (2005): *Nezahualcóyotl de los últimos días*. México D. F., Ars Ludis.
- MOLINA, Raymundo (2010): *Estampas de Nezahualcóyotl. El rostro humano de sus habitantes*. Ciudad Nezahualcóyotl, Alter Arte Ediciones.
- MORENO TOSCANO, Alejandra (2003[1079]): “La crisis en la ciudad” en GONZÁLEZ CASANOVA, Pablo y Enrique FLORESCANO (Coords.): *México hoy*. México D.F., Siglo XXI Editores.
- MONSIVÁIS, Carlos (2001[1995]): *Los rituales del caos*. México D. F., Ediciones Era.

- \_\_\_\_\_ (2009): *Apocalipstick*. México D. F., Debate.
- NIVÓN BOLÁN, Eduardo (2005): “Hacia una antropología de las periferias urbanas” en GARCÍA CANCLINI, Néstor (Coord.): *La antropología urbana en México*, pp. 140-167. México D. F., Fondo de Cultura Económica / Universidad Autónoma Metropolitana / CONACULTA.
- PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (P.N.U.D) (2009): *Aportes para el desarrollo humano en Argentina. Segregación residencial en Argentina*. Buenos Aires, PNUD.
- SANTOS GRANERO, Fernando (1998): “Writing History into the Landscape. Space, Myth and Ritual in Contemporary Amazonia” *American Anthropologist*, vol 25.
- SIGNORELLI, Amalia (1999 [1996]): *Antropología urbana*. Barcelona, Anthropos / Universidad Autónoma Metropolitana – Iztapalapa.
- STARN, Orin (2015): “Introduction” in STARN, Orin (Ed.): *Writing Culture and the Life of Anthropology*. Durham / London, Duke University Press.
- TAUSSIG, Michael (2013): “La Ley en un a tierra sin Ley. Diario de *limpieza*” en CAÑEDO, Montserrat (Coord.): *Cosmopolíticas. Perspectivas antropológicas*, pp. 225-249. Madrid, Trotta.
- VEGA CENTENO, Pablo et al. (2012): “Inequidad y fragmentación: movilidad y sistemas de transporte en Lima Metropolitana”, en: Carlos DE MATTOS y Wiley LUDEÑA (Eds.): *LIMA – SANTIAGO Reestructuración y Cambio Metropolitano*. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile y Universidad de Chile.
- VILLORO, Juan (2018): *El vértigo horizontal. Una ciudad llamada México*. Prólogo de Néstor García Canclini. México D. F., Almadía.
- WACQUANT, Löic (2007): *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferia y Estado*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- WIRTH, L. (1938): “El urbanismo como modo de vida” en <http://www.bifurcaciones.cl/002/reserva.htm>