



**Universidad Autónoma Metropolitana
Unidad Xochimilco**

División de Ciencias Sociales y Humanidades
Maestría en Psicología Social de Grupos e Instituciones

“EL ÚLTIMO VAGÓN”
El metro de la Ciudad de México:
Heterotopías y prácticas homoeróticas

Tesis para optar al grado de
Maestro en Psicología Social de Grupos e Instituciones

Presenta:

José Octavio Hernández Sancén

Asesor de tesis:

Dr. Rodrigo Laguarda Ruiz

Sinodales:

Dra. Elsa Ernestina Muñiz García

Dra. María Eugenia Ruiz Velasco Márquez

Mtra. María Alicia Amelia Izquierdo Rivera

Ciudad de México, Abril de 2016

A mis padres, Celia y Cirilo
A mis hermanos, Paulina e Iván
Por estar junto a mí en las buenas y en las malas
Con todo mi amor

“EL ÚLTIMO VAGÓN”
El metro de la Ciudad de México:
Heterotopías y prácticas homoeróticas

José Octavio Hernández Sancén

Tesis de Maestría en Psicología Social de Grupos e Instituciones

Asesor de tesis:
Dr. Rodrigo Laguarda Ruiz

Resumen:

En el devenir histórico de la Ciudad de México, el metro ha sido asociado a imágenes y símbolos que lo señalan como un espacio alternativo permeable de encuentros homoeróticos desde el anonimato entre los usuarios-hombres, considerando que muchos de ellos asumen la identidad homosexual y/o gay, pero que también y no por ello menos importante, y quizá más complejo, aquellos que no lo son pero que sostienen dichas prácticas.

Espacio donde se desdibujan los límites entre lo público y lo privado configurando un lenguaje particular y un saber entre voces que permanece en el juego del “*metreo*”, del “ligue”, la seducción, el placer y el sexo, interrelacionados con la aventura, la emoción y la prohibición. Los planteamientos vertidos en el presente trabajo de investigación son producto de la reflexión en torno al uso del espacio del metro e intentan comprender el significado de este fenómeno social como parte de la vida cotidiana de los habitantes de la megalópolis.

AGRADECIMIENTOS

Gracias a mi “alma mater”, la UAM-X y a la Maestría en Psicología Social de Grupos e Instituciones por seguir abierta al tiempo y permitir el desarrollo de esta investigación. A su actual coordinación liderada por Eugenia Vilar, por su gran labor para sostener este posgrado más allá de las encrucijadas. A Paty Noriega quien desde su fundación se ha mantenido al pie del cañón y quien me apoyó en todo lo administrativo para llevar a buen puerto este trabajo. Por el extraordinario equipo docente que integran esta maestría, ya que todo lo aprendido en estos años ha sido para mí una herramienta invaluable para seguir construyendo mundos posibles desde el compromiso social.

A Rodrigo Laguarda por aceptar aventurarse en este viaje precipitado sin ninguna pretensión. Gracias por el acompañamiento respetuoso, divertido y motivador que me ha devuelto la confianza en la academia. Ahora sé que a pesar de todo, siempre existe alguien dispuesto y comprometido con la causa de los estudiantes, sin importar nada más. Esta ha sido mi experiencia con Rodrigo. Por esto, mi más profundo agradecimiento.

Agradezco eternamente el diálogo, la escucha y las cálidas palabras de Elsa Muñiz porque este encuentro fue revelador y favoreció, como la fuerza de la marea del mar, a que la escritura estancada avanzara hasta llegar a la versión final de este trabajo. Gracias por presentarme al “cuerpo utópico” de Michel Foucault y sus heterotopías. Mi reconocimiento y cariño por tu apoyo.

A Maru Ruiz Velasco, porque siempre llevo conmigo ese abrazo que me dio cobijo cuando más lo necesité en esa etapa de mi vida tan difícil. Gracias por tu calidad humana y disposición para ser parte de este vertiginoso camino del cual me siento muy orgulloso de poder compartir contigo.

Desde el noveno trimestre cuando cursé la licenciatura en Psicología, mediante los ensayos y trabajos de lecturas encargados por ti, tus palabras de aliento y la fresca sonrisa que siempre tuviste para todos tus estudiantes, han sido hoy grandes regalos que perduran en el tiempo y que hoy en día hacen posible este sueño. Muchas gracias Alicia Izquierdo.

Mi gratitud por su sincera amistad para Gris, Ade, Bety y Rox, quienes desde distintos lugares y etapas por las que he transitado han sido testigos del trayecto complejo que ha implicado este logro profesional y personal. Agradezco a mis amigas y amigos de vida que en el transcurrir del tiempo me han acompañado siempre, por las palabras de apoyo y sus experiencias que hacen eco cuando uno flaquea. A “Tiki”, porque el tiempo compartido trascendió la memoria. A Guadalupe Ordiales, por la escucha activa que representa su labor como psicoanalista.

Dedico este trabajo a las mujeres y hombres de nuestro “Grupo de Reflexión *permanente y abierto*: Para madres y padres en proceso de duelo”, porque su fortaleza ante el profundo dolor han sido un gran ejemplo de vida y esperanza.

Gracias a la vida por el pasado, por el presente y por el futuro.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	10
El placer sin fruto: <i>la apertura a la diversidad</i>	10
México y “ <i>el amor que no se atreve a decir su nombre</i> ”	14
El inicio de un proyecto	17
Particularidades del campo y la metodología.....	27
 1. LUGAR SUBJETIVADO: EL ESPACIO	37
1.1 Espacio: <i>lugar practicado</i>	37
1.2 Espacio y cultura: <i>la apropiación-producción del espacio</i>	41
1.3 Generalidades del contexto: <i>El STC- Metro</i>	49
 2. EL METROHOMOTOPIA.....	56
2.1 El sentido del viaje: <i>del espacio creador del sujeto</i>	56
2.2 El homoerotismo del metro: <i>vínculo, cuerpo y deseo</i>	61
2.3 Cartografías del deseo	70
a. La metáfora del rizoma	70
b. Las rutas del placer	72
2.4 El cuerpo en el metro: <i>El Cyborg</i>	76
2.5 El “apretujón” y el “arrejunte” de los cuerpos	82
a. El anonimato	82
b. Las heterotopías	84
c. La experiencia: <i>de la etnografía y los testimonios</i>	87
 3. FOTOGRAFÍAS	95

UNA SUERTE DE CONCLUSIONES Y REFLEXIONES PARA EL CIERRE

(Tensiones y paradojas en devenir frente a la clausura)..... 117

Algunos hallazgos 117

La pregunta por el “amor” 122

Algo más [...]..... 124

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 126

El Metro es la Ciudad... Casi al pie de la letra. Es la vida de todos atrapada en una sola gran vertiente, es la riqueza fisonómica, es el extravío en el laberinto de las emociones suprimidas o emitidas como descargas viscerales. Y es el horizonte de las profesiones y los oficios, de las orientaciones y las desorientaciones, de los empleos y los subempleos. Y es la Ciudad más palpable, la que no necesita de la televisión para verificarse a sí misma. El Metro no es una metáfora o una reducción simbólica de la Ciudad, es, insisto, la megalópolis alojada en las ruinas de la prosperidad demográfica, es la urbe que, mediante el simple impulso masivo, usa de pasillos y vagones para construir y destruir calles, avenidas, callejones, homicidios, multifamiliares, vecindades, plazas públicas, todo cimentado en la gente. Y el Metro es el presentimiento del Mall cuyo origen se vislumbra en la tecnología al alcance de los vendedores ambulantes.

Carlos Monsivaís
La hora de Robinson Crusoe
SOBRE EL METRO LAS CORONAS

INTRODUCCIÓN

*Cuarenta y un lagartijos
disfrazados la mitad
de simpáticas
muchachas,
bailaban como el que
más.
La otra mitad con su traje,
es decir de masculinos,
gozaban al estrechar
a los famosos jotitos.¹*

José Guadalupe Posada

El placer sin fruto: la apertura a la diversidad

A través del devenir histórico, la humanidad ha enunciado un sin fin de discursos que hablan de marginación y discriminación, reconocimiento y aceptación, de “lo público” y “lo privado” en torno al espacio, las prácticas corporales, los placeres del cuerpo y las relaciones entre iguales.

Por ejemplo, sabemos que en la Grecia antigua existían prácticas eróticas entre hombres que respondían a las costumbres de esos tiempos; así mismo los romanos, celtas, sirios, hititas y sumerios tenían prácticas de este tipo como parte de rituales y creencias con un significado cultural y religioso dentro de sus relaciones interpersonales. Posteriormente, con base en los primeros estudios realizados sobre la sexualidad humana, teólogos y cristianos de la Europa después de Cristo desarrollaron conceptos sobre lo moral y lo inmoral. Así lo menciona Greenberg (1988) al señalar que para el año 309 D.C., se aprueba la Ley Canónica que se convirtió en la Legislación Civil de Europa. Esta ley, señalaba a la conducta sexual antinatural como sodomía; la cual, en la Edad Media, “se refería a toda una serie de actos sexuales que se consideraban pecaminosos e incluían desde la masturbación y el sexo oral, anal y con animales,

¹ Citado por Monsiváis, Carlos (1998). Prólogo “El mundo soslayado. (Donde se mezclan la confesión y la proclama)”. En Salvador Novo. *La estatua de sal*. México: Memorias Mexicanas. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, pág. 15.

hasta el *coitus interruptus*, es decir, todos los actos sexuales que no tuvieran como fin la procreación” (Castañeda, 1999:28).

Años más tarde en la era moderna, el Estado toma el control y penaliza la sodomía² puesto que “era excesivamente licenciosa, y el problema moral no radicaba en tener sexo con un hombre siendo un hombre, sino en ser activo o pasivo” (Weeks, 2000:37). La sodomía, aunque no era considerada como un delito propiamente “homosexual”, si era sancionada con la pena de muerte, la cárcel, el exilio o la castración. Al respecto Rodrigo Laguarda escribe:

El sodomita había sido un pecador que incurría en un acto condenable. Y la era cristiana se caracterizó por las extremas medidas para aniquilar estas prácticas, así como los “vínculos especiales” entre sujetos del mismo sexo, tanto en las sociedades europeas como en las colonizadas. Por consiguiente, entre los marginados de la sociedad novohispana se encontraban los hombres que deseaban o amaban a otros hombres. Las autoridades coloniales solían denominarlos “sodomitas” o “sométicos” en referencia al “pecado nefando”, que era considerado, a la vez, un atentado contra Dios, la naturaleza y el poder establecido; esto es, la figura del rey (2010:22).

Es a partir de este hecho histórico que a la interrogación de las llamadas “sexualidades periféricas”: de los niños, de los locos, de los criminales y con ellas las prácticas abominables, infecundas, no reproductivas, sin fruto; “se anexó la irregularidad sexual a la enfermedad mental; se definió una norma de desarrollo de la sexualidad desde la infancia hasta la vejez y se caracterizó con cuidado todos los posibles desvíos” (Foucault, 2000:48).³ Es decir, se da paso a la “implantación múltiple de las “perversiones”⁴ y con ello a la heterogeneidad sexual.

² Un tipo de actos prohibidos.

³ En este sentido, siguiendo a Sigmund Freud (2006 [1929]), podemos encontrar una relación con su texto “El malestar en la cultura” al señalar que la cultura, como una suerte de barrera reguladora, va estableciendo los límites a la pulsión, normativizando los vínculos sociales y orientando la vida anímica de los sujetos hacia el valorado “orden” de la ley con miras a la “perfección” que supone ser parte de la sociedad civilizada y desarrollada (aunque este “proceso” resguarde en sí mismo el sufrimiento humano y la arbitrariedad como característica esencial de la misma) con el fin último de socavar su intención primordial. Gozar de su deseo: “La cultura de nuestros días deja entender bien a las claras que sólo permitirá las relaciones sexuales sobre la base de una ligazón definitiva e indisoluble entre un hombre y una mujer, que no quiere la sexualidad como fuente autónoma de placer y está dispuesta a tolerarla solamente como la fuente, hasta ahora insustituída, para la multiplicación de los seres humanos” (2006 [1929]:102).

⁴ Michel Foucault sitúa al siglo XIX y XX como “la edad de la multiplicación: una dispersión de las sexualidades, un refuerzo de sus formas disparatadas, una implantación múltiple de las “perversiones”. Nuestra época ha sido iniciadora de heterogeneidades sexuales” (2000:48-64).

A mediados del siglo XIX,⁵ en el mundo moderno con sus sociedades industrializadas occidentales y a partir de la resignificación de estas prácticas, aparece por primera vez en 1860 la figura del “homosexual”, hermafrodita, pedófilo, uranista, desviado o afeminado, como representación social de lo diferente, “anormal” y hasta peligroso. A lo cual, se agregó la patologización de la misma por parte de la medicina y la psiquiatría que la consideraron “un síntoma de “degeneración” genética, similar a otras enfermedades, como el alcoholismo, el retraso mental y la locura” (Castañeda, 1999:28). La “homosexualidad” fue considerada “más como un tipo específico de persona, caracterizado por sentimientos, una latencia y un trastorno psicosexual” (Weeks, 2000:38).

Pero ante una historia de control como lo ha sido la historia de la sexualidad y acentuadamente de la llamada “homosexualidad”, también surgieron voces de oposición y resistencia en contra de su penalización, donde el principal objetivo era el de redefinir la “homosexualidad” “como un fenómeno “natural” –es decir no contrario a la naturaleza–, aunque tampoco precisamente “normal”” (Castañeda, 1999:28). El “homosexual” se había transformado en una “especie”. En este sentido, Michel Foucault menciona algo muy importante y es que *en base a los sujetos y su deseo, sus conductas y el uso de sus placeres*, se constituye una categorización sobre el “personaje del homosexual” que en el siglo XIX llega a ser una figura de la sexualidad con “un pasado, una historia y una infancia, un carácter, una forma de vida; así mismo una morfología, con una anatomía indiscreta” (2000:56). De esta manera, al tomar al historiador John D’Emilio, Laguarda nos comparte que “el término homosexual apareció como un principio organizador de los intereses eróticos entre personas del mismo sexo y estableció un tipo humano desde la medicina” (2010:23).

A su vez, refiere Jeffrey Weeks, “la ampliación de la categoría del homosexual a fines del siglo XIX presagiaba la profusión de nuevos tipos e identidades sexuales en el siglo XX: el travesti, el transexual, el bisexual, el pedofílico, el sadomasoquista, entre otros” (2000:39).

⁵ Foucault (2000:57) hace referencia a un artículo de Westphal que habla de las “sensaciones sexuales contrarias” y que considera válido como fecha de nacimiento de la homosexualidad. Al respecto, Weeks (2000:38), señala que el término fue creado alrededor de 1860 y Miller (1995) señala que fue en 1869.

En consecuencia de lo anterior, esta “categorización” generó un proceso de construcción comunitaria y cultural mundial que, con la (re)evolución sexual, establece las condiciones para el surgimiento de una nueva identidad que eliminaba, primordialmente, el estigma peyorativo de lo patológico. La identidad “gay” surgió “como una categoría autoadsrita de los homosexuales para confrontar colectivamente sus espacios y territorios” (González, 2001:97). Una identidad particularmente visible desde los años cincuenta en las principales ciudades estadounidenses, con un estilo de vida propio y un movimiento singular de la lucha por la igualdad social, que rápidamente se difundió a escala global (Cfr; Laguarda, 2010).

Con el paso del tiempo, esto ha favorecido la reflexión y el cuestionamiento sobre el género y las construcciones socioculturales sobre la “homosexualidad” y sus prácticas entre iguales, aunque con muchas aristas que en la actualidad quedan por ser explicitadas. La “homosexualidad”, comenta Weeks, “sigue arrastrando su pesada herencia de tabú” (2000:30) dentro de un mundo diverso y variado, por demás demostrado.

En el caso de hispanoamérica, a partir de la segunda mitad de los años sesenta, “*lo gay*” comenzó a difundirse y a encontrar elementos de reivindicación frente a las “prácticas homosexuales tradicionales”⁶ en torno al modelo sexual dominante o clásico y de origen grecolatino: el binomio, rol activo (“penetrador”, “mayate”, “masculino”, “macho”, “normal”); versus, rol pasivo⁷ (“anormal-estigmatizado”, “invertido”, “desviado”, “penetrado”, “maricón”, “joto”, “puto”, “travesti”, “femenino”, “desviado”, “loca”).

En esta lógica, poco a poco la “homosexualidad” y sus prácticas han estado en constante redefinición en sus particulares procesos sociales y de subjetivación, buscando encontrar el reconocimiento social deseado por sus sujetos. Sin embargo, junto a esta “liberación” se han adjuntado algunos otros procesos que en nuestra actualidad, sobre todo en la realidad mexicana, constituyen fenómenos y

⁶ Héctor Carrillo señala que lo tradicional “hace referencia a la comprensión por los actores de “cómo eran las cosas” (y, quizá, cómo “deberían” seguir siendo) y de ideas preconcebidas como prototípicamente mexicanas” (2002:33-34). En otras palabras argumenta que lo tradicional tiene que ver con la interpretación individual que hace cada sujeto sobre lo que fue el pasado y de la moral inculcada: valores, normas y tradiciones sociales y sexuales.

⁷ El rol pasivo ha sido mayormente estigmatizado especialmente por el modelo machista, asimilado al lugar social de las mujeres, objeto de dominación, sometimiento y humillación.

problemáticas sociales a debatir y analizar como expresión de la diversidad humana.

México y “*el amor que no se atreve a decir su nombre*”

Descubierto el mundo soslayado de quienes se entendían con una mirada.

Salvador Novo.

En el caso de México, comenta Carrillo (2002), citando a Monsiváis y a Sergio González Rodríguez, fue durante el transcurso del Siglo XX cuando suceden estos cambios en sus normas y tradiciones, principalmente por la influencia de la cultura europea, dada, entre otros aspectos, por el intercambio político y económico que sustentaron el desarrollo del país durante el porfiriato, época en la cual las personas de la clase alta, al viajar y vivir en Europa, adquirieron ideas vanguardistas especialmente de la cultura francesa, mismas que inspiraron, moldearon y definieron el pensamiento de esa época en nuestro país.

Por ejemplo, Carlos Monsiváis en su texto introductorio a la obra de Salvador Novo, delata, cuestiona y contextualiza a la sociedad mexicana del siglo XIX en torno a las “minorías sexuales”, y señala:

¿Cómo se explica en el siglo XIX mexicano la ausencia de leyes y reglamentos a propósito de las minorías sexuales, o la inexistencia de artículos, libros, personajes literarios e incluso representaciones caricaturales de la gente gay? En Europa y Estados Unidos la situación es muy distinta. Entre 1898 y 1908, informa Jeffrey Weeks en *Sexuality and its Discontents*, se publican en Europa cerca de mil libros sobre la homosexualidad. Y en Europa y Norteamérica, entre 1880 y la Primera Guerra Mundial, se discuten, al menos entre las minorías ilustradas, el amor libre, el aborto, la masturbación, la homosexualidad, la prostitución, la obscenidad y la educación sexual. En cambio, en la muy católica nación mexicana, el único de estos temas mencionado, y con fines aleccionadores y sermoneros, es la prostitución (1998:13).

De esta manera, Monsiváis afirma que durante el siglo XIX nuestra sociedad mexicana estuvo asediada por lo que él denominó “lógica del ocultamiento: lo que

no se nombra no existe” (1998:13), haciendo notoria la falta de registro escrito de aquellos “transgresores”, bajo el supuesto de que “mientras menos se detalle al pecado, más se pondrá de realce la inocencia” (1998:13). Más adelante, menciona el autor, es en la segunda mitad del siglo XX cuando desde una perspectiva científica se aborda el tema de la “homosexualidad”, aun y cuando para la sociedad misma, este tema sigue siendo lejano y sin comprender.

En la Ciudad de México, nos dice Monsiváis (1998), el registro histórico de “los homosexuales” data del 20 de noviembre de 1901, cuando en la sociedad porfiriana se hacen visibles en torno al “escándalo policiaco del baile de los 41”. Un baile descrito por Salvador Novo alrededor de 1920 en su libro “La estatua de sal”⁸, aludiendo a “un baile de homosexuales, travestis y vástagos de familias notables del porfiriato” (Monsiváis, 1998:14), que fue interrumpido por la policía y donde uno de los detenidos, el número 42, Ignacio de la Torre yerno del ex-presidente Porfirio Díaz, fue puesto en libertad inmediatamente, no así la mayoría de los participantes “burdamente travestidos, con todo y bigote y patillas” (*Ibid*:14), quienes fueron detenidos y obligados a trabajos forzados en Yucatán, dentro de un escándalo popular que trascendió los murmullos de aquel entonces. Posterior a este hecho, Monsiváis afirma:

No hay informes sobre los lugares de reunión y los hábitos de los detenidos, y solo se intuyen sus dispositivos de identidad (al pensarse a sí mismos en el contexto de una tradición, aceptan que esa tradición los condene a fondo, y se consideran seres monstruosos, aberraciones de la Naturaleza) (1998: 16).

En México, según Mauricio List (1999), fue en los años setenta cuando surgieron los primeros movimientos públicos “homosexuales” con fines políticos y

⁸ Una autobiografía del escritor, que tiempo después toma Carlos Monsiváis en varios de sus textos, al escribir crónicas sobre la Ciudad de México y mostrar, como lo hace Novo, “su conocimiento de los seres excéntricos del “Ambiente”, el *ghetto* homosexual de *los Entendidos*, los que entienden el secreto” (2004:20). Esta obra compuesta por Salvador Novo contemplaba hacer un recuento de su vida al menos hasta 1945, sin embargo quedó trunca cuando intentó retomarla en 1974, año en el que falleció el 13 de enero. Según Monsiváis (2004) en su libro *Salvador Novo. Lo marginal en el centro*, éste es un libro sobre sus memorias sexuales, en el cual se despliegan ideológicamente las divulgaciones de Freud y Wilde que lo forman: el gozo de la transgresión, el deleite de lo prohibido, el “descaro” de su escritura, que coinciden, con “el mapa freudiano de las perversiones.”

de reivindicación, siendo punto de partida de la conquista y transformación de sus sujetos, grupos y espacios.

Al respecto, la Ciudad de México es hoy en día, un ejemplo de la lucha contra la discriminación hacia personas que pertenecen al grupo Lésbico, Gay, Bisexual, Transgénero, Travesti, Transexual e Intersexual (LGBTTTI)⁹ y por los derechos civiles y políticos en la sexualidad; sin embargo, es un debate que inicia y representa una conquista como también lo es la construcción de espacios y lugares de convivencia, socialización y sociabilidad diversa caracterizados por quienes hacen uso de ellos. En este aspecto, es importante mencionar que estos espacios y lugares han fluctuado en su histórico devenir, siendo constante la apertura y clausura de los mismos. Un ejemplo, la Zona Rosa, caracterizada por su diversidad de bares y antros que acogen principalmente, pero no en su mayoría, a la población con orientación “homosexual” y con prácticas sexo-genéricas similares, brindando un lugar y espacio de socialización, aunque en algunos casos de manera temporal debido a intereses políticos que arremeten contra la apropiación de los mismos.

List menciona que en un inicio estos lugares y espacios no fueron exclusivamente de “grupos homosexuales”, sino que poco a poco estos grupos se han apropiado de ellos con una variabilidad posible por la permisibilidad del público que concurre a los mismos y por los horarios en que se dan cita, ya sea en determinadas horas o en ciertos días de la semana. Considero, desde mi opinión, que ha sido con singular creatividad sumando a la diversidad, ya que “comparten una serie de rasgos socioculturales y económicos que los identifican y los vuelven parte del conglomerado que se ha apropiado de cierto establecimiento” (1999:313).

En este sentido, los lugares y espacios sociales son diversos y muy amplios, son parte estructural de la subjetividad y dan cuenta de las múltiples producciones

⁹“La reforma constitucional de 2011 sobre derechos humanos estableció en el artículo primero constitucional la prohibición de la discriminación por motivo de *preferencia sexual*, lo cual representó un avance loable para la conquista de nuevos espacios por parte de la población del grupo Lésbico, Gay, Bisexual, Transgénero, Travesti, Transexual e Intersexual [...] el contexto de discriminación en que viven quienes pertenecen al grupo LGBTTTI los coloca en una situación de vulnerabilidad, provocando que en distintos espacios y reiteradamente sus derechos sean violados [...]” (Gutiérrez, 2015:9-11). Aún y con la aprobación de la Ley de Sociedad de Convivencia para el Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 16 de noviembre de 2006.

del imaginario social. Las cuales, según Ana María Fernández, “operan como organizadores, dan cuerpo a las creencias colectivas de un grupo social, una cultura, etcétera, permitiendo el anclaje de los seres humanos a través de la estructuración de sus subjetividades en los largos y lentos procesos históricos” (1993:164). Hay que señalar que, en el caso que nos convoca este trabajo y siguiendo lo antes expuesto, estas múltiples producciones del imaginario social perfilan los encuentros entre hombres bajo una lógica homoerótica, que más adelante explicare, para expresarse a través de sus prácticas y el entorno que subjetivizan.

De ahí que en el devenir histórico, poco a poco, los grupos de hombres con prácticas homoeróticas de la Ciudad de México estén creando todo un lenguaje de intercambio y códigos de comunicación para la apropiación de los espacios públicos intentando visibilizar su sexualidad, aunque muchas veces sean procesos no reconocidos conscientemente. En este sentido es preciso mencionar que el metro es uno de los transportes públicos más característicos, representativos y expresivos de nuestra ciudad, pieza clave para comprender el significado de estos encuentros.

El inicio de un proyecto

Cuanto más descubramos la verdad sobre nosotros mismos, más debemos renunciar a nosotros mismos; y cuanto más queramos renunciar, tanto más es necesario poner a la luz nuestra propia realidad.

Michel Foucault.

En 1999, cuando iniciaba mi formación en la licenciatura en psicología en la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco, en la rutina del viaje a través de la Ciudad de México, de norte a sur principalmente, según el itinerario planeado, en el transitar diario, en diversos horarios y en distintos transportes, fueron surgiendo inquietudes de aquello que se tornaba repetitivo a través de la observación diaria y de la escucha.

Preguntas e hipótesis emergieron a partir de fenómenos que por un instante pudieron pasar desapercibidos. Me quedó la experiencia de saber que si se pone más atención es posible darse cuenta de lo que acontece en la cotidianidad con esa sensibilidad en la que se juega la vida misma.

En repetidas ocasiones al viajar en el metro de la Ciudad de México, el transporte por excelencia de esta ciudad, al transitar las rutas de la casa a la universidad, de la universidad al trabajo, del trabajo al café y en los “quiebres” de las rutas cotidianas del viaje que daban un sentido diferente al mismo, surgió el interés por conocer y saber qué era lo que sucedía en algunos de sus vagones.

La imagen de un condón tirado en el piso al abrirse las puertas del vagón que en ese entonces estaba por abordar, dio pauta para que me preguntara sobre las prácticas homoeróticas¹⁰ que se producen en el metro, en “algunas” líneas del mismo, en diversos horarios y entre diversos sujetos. Así quise nombrarlas retomando uno de los aportes de Guillermo Nuñez Noriega (2000) en un clásico de la literatura mexicana sobre los llamados estudios *queer*, “Sexo entre varones”, y de las cuales más adelante hablaré.

Pienso al metro como un lugar donde los espectadores podemos quedar perplejos de observar el cúmulo de personas dispuestas para abordarlo, al menos así fue mi experiencia, de la cual, quienes han tenido la oportunidad de leer estas páginas o de escuchar hablar de este fenómeno, se escandalizan y es que fue, es y seguirá siendo un tema que se comenta pero que pocos nos hemos atrevido a estudiar, cuestionar e investigar de manera seria por lo que considere importante hacerlo. Quizá por ser parte del claroscuro de los “tabús” de la sexualidad¹¹ en

¹⁰ Cuando hablo de prácticas homoeróticas es para referirme a una socialización erótica versátil y dinámica entre personas del mismo sexo biológico, en este caso hombres, en las que se implican el cuerpo, el deseo y la subjetividad. Las prácticas homoeróticas al ser una forma de expresión de la sexualidad, siendo esta un constructo social e histórico, son determinadas por la cultura y el contexto en el que se desarrollan. Por lo tanto, como parte de lo humano, los homoerotismos tendrían la característica de ser únicos, locales y flexibles rompiendo con las dicotomías y/o binarismos sexuales y de género preestablecidos por los modelos dominantes y tradicionales en una sociedad como la mexicana. “Una experiencia que revela de nuevo el carácter incoherente, inestable y fragmentado de la identidad masculina, no obstante las pretensiones sociales patriarcales de unicidad y homogeneidad” (Núñez, 2001:26).

¹¹ Quiero aclarar que en esta investigación se reconoce a la sexualidad como un constructo social aludiendo a las fuerzas sociales que la configuran (Weeks, 2000) y que es posible estudiarla a través de las prácticas sociales que le dan forma y organización; una representación de la sexualidad que permite visibilizarla. En otras palabras, es “un resultado de distintas prácticas sociales que dan significado a las actividades humanas, de definiciones sociales y

México. Quizá porque es un tema que toca aquello “perverso”, “sucio”, “prohibido” del ser humano, más aún en esta ciudad donde se han logrado grandes metas en torno a las diversas aristas de la sexualidad y en especial de la “homosexualidad”, pero que me queda claro con este tipo de temas, que siguen existiendo dificultades para hablar de ello y sin embargo, aun y con tropiezos, aquí intento hacerlo. Hablar del metro, es pensar en el tiempo y en sus “horas pico”¹², las más concurridas, las más buscadas y necesarias donde el apretujón, menciona Carlos Monsiváis (2009), derrama la esencia de quienes viajan en el metro. Intensidades de aromas, ecos de palabras, contactos entre cuerpos, miradas fugaces y otras penetrantes, torneadas o figuradas por el desplazamiento del tren.

En el interior del vagón donde el tiempo se vincula con el movimiento, al cerrar la puerta, el espacio y el tiempo se escinden o diría mejor se unen para entre el “afuera” y el “adentro” dar pauta a otras realidades en devenir. No se sabe qué pasará, se imagina, se percibe, se desea, pero siempre está la incógnita de lo que podría y no suceder.

Del otro lado del “gusano naranja”, del “metro de la lujuria”, del “vagón feliz”, de “la habitación naranja de la ciudad”, del “putivagón” y tal vez muchos otros más sobrenombres para referirse al “último vagón” del metro, el recorrido por el territorio de la ciudad adquiere la “forma” de una especie de rizoma amplio, sin inicio, ni final. Una red multicolor, que se extiende desde el centro hasta los límites y más allá del Distrito Federal.

Es así como el presente trabajo de investigación surge del acontecer diario de la realidad urbana de la Ciudad de México y de su zona metropolitana. En uno de los transportes más económicos y de mayor alcance a través del territorio, así mismo, el más característico o emblemático de esta ciudad para muchos de sus habitantes. Un medio de transporte accesible económicamente hablando para la

autodefiniciones, de luchas entre quienes tienen el poder para definir y reglamentar contra quienes se resisten” (*ibid*, 2000:30).

¹² Las “horas pico” serán definidas desde dos polos siempre en extremidad, haciendo referencia al tiempo y al lugar. El primero, que puede hacer referencia al horario donde un cúmulo de personas se reúnen en un sitio determinado y a cierta hora determinada en el que coinciden para realizar el recorrido por la gran ciudad dependiendo de los itinerarios de cada usuario y/o los objetivos del viaje. El segundo, que se refiere al tiempo y lugar que suele estar vacío o desocupado o menos concurrido por las personas al realizar el viaje por la ciudad o transitar por el metro.

mayoría de las personas, con una gran diversidad y complejidad que se vuelve un factor crucial de la jornada diaria de la vida cotidiana en la megaurbe.

Al transitar por la Ciudad de México, es inevitable sentirnos confrontados por la vida cotidiana de sus habitantes, ya que a cada instante, en cada momento surge un campo de problemas por indagar. Entre el dinamismo del viaje en los transportes colectivos y sus diversos usos ya sean laborales, académicos, personales, de diversión, de turismo, etcétera, o al caminar entre sus avenidas, calles, callejones, parques, plazas y museos.

¿Cómo pensar a la Ciudad de México sin la vida cotidiana?, ¿cómo pensar esta ciudad sin el metro?, ¿cómo referirnos a la Ciudad de México sin reconocer que el metro atraviesa su historia y la vida de sus habitantes? El metro nos acompaña siempre al hacer un viaje y nos desplaza rápidamente (o en ocasiones lo contrario) hacia cualquier punto de la capital del país. En el metro se viven grandes momentos productivos o de ocio de la vida de cada sujeto que lo aborda. Espacio de avasallante diversidad que en palabras de Monsiváis (2009) “expresa la vida misma de la gran ciudad.”

El metro de la Ciudad de México es el punto de partida para el planteamiento que intento construir, reconociendo que de no ser por “vivir y sentir el metro”, es decir, viajar, dormir, comer, hablar, oír, ver, oler y tocar la dinámica social que lo constituye y sus personajes únicos: viajeros, estudiantes, vendedores, marchantes, comerciantes y demás... quizá ante nuestros ojos habría sido imperceptible lo que intento explicar.

En el encuentro con el espacio del metro, me he planteado varios cuestionamientos, por ejemplo: qué se produce en la cotidianidad del uso del metro; qué producciones de subjetividad surgen en un espacio “público” como el metro al emprender el viaje a través de la Ciudad de México; qué modos de relación surgen en el encuentro entre los usuarios y el espacio de este transporte y qué significado tiene el viaje en el metro especialmente para los usuarios-hombres de esta ciudad.

El Sistema de Transporte Colectivo - Metro de la Ciudad de México (STC-Metro por sus siglas oficiales), es para este trabajo un lugar a indagar, debatir y comprender; un analizador en la investigación como parte de la cotidianidad que

se reinventa cada día en las relaciones humanas que trascienden entre sus vagones y que hoy en día (a mi parecer) salen a la luz como parte de un movimiento social de reconocimiento y lucha por los espacios “públicos” y los derechos de los sujetos llamados hombres homosexuales, incluyendo aquellos que no lo son pero que en la “clandestinidad”, en el anonimato, sostienen prácticas de comportamiento que implican el acto de la seducción; el “ligue”, el “*metreo*”¹³ y el sexo.¹⁴

Intento, entonces, problematizar el uso del espacio del metro a través de las prácticas homoeróticas entre hombres, entre sus ocho o diez vagones de cada tren, desde la línea 1 hasta la línea 12 incluyendo las líneas A y B que integran en su totalidad el sistema de transporte colectivo.

Una aproximación al espacio y su apropiación (entendiendo a esta como el acto de significar o dar sentido propio al lugar desde la experiencia del sujeto) por medio de las prácticas homoeróticas que ejercen los usuarios-hombres, considerando que muchos de ellos asumen la identidad homosexual y/o gay, pero que también y no por ello menos importante, y quizá más complejo, aquellos que no lo son pero que sostienen dichas prácticas.

Me propongo conocer, analizar y generar ideas que permitan comprender el proceso de construcción del metro como *un espacio colectivo de significaciones sociales y procesos de subjetivación*. Además de intentar saber de qué manera se han construido los pactos de complicidad con la sociedad a través de las prácticas homoeróticas de los usuarios-hombres de la ciudad.

Para ello considero importante plantear lo siguiente: ¿cómo se apropian y significan el espacio del metro de la Ciudad de México los usuarios hombres?, ¿por qué estas subjetividades se expresan en un espacio público, haciendo de lo privado un tema abierto?, ¿por qué hacer lo público privado?, ¿por qué la sociedad crea y sostiene estos espacios de convivencia sexual?, ¿por qué el metro es un lugar de encuentros homoeróticos entre los usuarios-hombres de la Ciudad de México?

¹³ Más adelante explicare a que me refiero con este término, que ya es de uso coloquial entre nuestro lenguaje “defeño” y que su uso no es exclusivo de algún grupo identitario, aunque parezca lo contrario (al menos eso es lo que desde mi experiencia puedo decir).

¹⁴ Es importante no olvidar que el contacto sexual es el acercamiento más grande que se puede dar entre dos o más personas, por eso mismo se le llama también contacto íntimo.

Ante tales preguntas supongo que estas prácticas homoeróticas de los hombres-usuarios del metro, son una búsqueda no solo individual sino colectiva de un espacio incluyente que se torna emergente, posibilitando la “reivindicación” de su deseo y reconocimiento en lo social.

Me parece que en el trasfondo de este trabajo, se encuentra la incógnita por la búsqueda del otro, del cómo, por qué y para qué la relación con el otro. A manera de hipótesis pienso que mucho de lo que motiva estos encuentros y desencuentros en un lugar como el metro dentro la dinámica propia de la vida cotidiana urbana, es el deseo de los sujetos (o los sujetos del deseo). Y que en este lugar, generan espacios para “conectarse” en una especie de “rizomas”, que al decir de esta metáfora, también se anudan en complejas ondas deseantes que se proyectan hacia el exterior. Nudos que a la vista son opacos, quizá también en el fondo no tan fácil de explicar. Sería interminable y complejo su *des-entramado*, pero, por qué querer hacerlo. Quizá sea mejor intentar comprender lo que hasta el momento mi propia mirada me ha permitido observar, describir, explicar y analizar.

Para esto, es importante poder identificar las formas de apropiación del espacio del metro por parte de los usuarios-hombres que sostienen este tipo de prácticas en el fluir del viaje y del uso cotidiano de este transporte, significando y construyendo una manera de reafirmarse frente al caos de lo social. Así mismo, pretendo dar cuenta de la dinámica misma de la apropiación del espacio del metro desde la sexualidad de los hombres a través del homoerotismo y el significado de sus prácticas en un espacio que puede ser considerado “público” y/o “privado” a la vez.

En este sentido, intentar comprender este fenómeno social que surge y es parte de la vida cotidiana de la ciudad, alude a la complejidad de la realidad y cuestiona las dicotomías a las que estamos acostumbrados todos, al menos desde el pensamiento occidental y que siguen siendo vigentes a través de la historia.

Dicha complejidad está asociada a la relación o influencia que tiene la historia de nuestra ciudad para hacer del metro un espacio de encuentros homoeróticos. Una herencia social determinada por la singularidad del espacio-tiempo, dentro de un proceso de subjetivación que orienta las relaciones

homoeróticas hacia el deseo y necesidad del cuerpo, la conquista y el reconocimiento de la sexualidad en “lo público” y “lo privado”.

Ahora bien, tomando a Michel Foucault, si la sexualidad es una “construcción histórica” anclada por el poder, si el poder “abrazo con fuerza al cuerpo sexual”(2000:58), si el poder atrapa el placer “como un mecanismo de llamado, como un señuelo”(2000:59), si el placer “se afirma en el poder de mostrarse, de escandalizar o de resistir”(2000:59) y si la resistencia es “la respuesta de los sujetos al ejercicio del poder sobre sus cuerpos, sus afectos y afecciones, sobre sus actos y acciones”(García, 2006:92) que convergen en un espacio social de creación y producción de subjetividades, “teñido de relaciones de poder, del ejercicio de la fuerza, pero también de las más diversas formas de resistencia que imprimen al espacio movimiento y creatividad”(Foucault, 2000:92). Entonces podemos pensar que quizá el metro ha sido un espacio social emergente con características particulares y únicas de expresión de la sexualidad, determinado por el contexto histórico y la sociedad mexicana.

Al mismo tiempo, esta idea, nos sugiere que las prácticas homoeróticas en el metro pueden ser una forma de apropiación del espacio, que tiene como principal conducto al deseo, el cuerpo y el anonimato, captando cada vez más sujetos que nacen de lo reprimido a la luz del placer, aunque éste sea un placer debatido, interrogado y silenciado que encuentra en lo “público” un lugar para afirmarse.

Hay que recordar que aunque el “término de sexualidad apareció tardíamente, a principios del siglo XIX” y con él, “el establecimiento de un conjunto de reglas y normas, en parte tradicionales, en parte nuevas, que se apoyan en instituciones religiosas, judiciales, pedagógicas, médicas” (Foucault, 2009:7), no es hasta el siglo XX cuando, al menos en la sociedad occidental, surgen grandes transformaciones en torno a la sexualidad: cambios o reestructuraciones de la vida cotidiana, en lo “público” y “privado”, de las prácticas sociales humanas, del espacio-tiempo, y en consecuencia, también en las subjetividades y sus configuraciones al cuestionarse tabúes del género y formular replanteamientos sobre la manera es que se concebía la “homosexualidad”.

Interrogantes todavía por responder que dan pauta para la escritura marcada por el tiempo que hoy hace presencia y resistencia. Variedad de acontecimientos y

con ellos emociones han pasado por este periodo, que sin duda han tenido su efecto en el tiempo personal, en la transición a este proceso de escritura. Un intento por *inventar* el terreno de trabajo desde la vida cotidiana para elucidar el campo de lo social y a partir de una serie de problematizaciones hacer destacar las complejidades que de ella se desprenden, reconociendo en este proceso, siempre creativo, la participación ineludible del investigador.

Esta investigación es parte de lo *multirreferencial*, de una *caja de herramientas en situación*, es decir, que en base a lo que se tenga que investigar se tomarán aportes de diversas disciplinas como la psicología social, la antropología social, la etnografía, la sociología, los estudios urbanos, la filosofía y el psicoanálisis, entre otras más.

Reconozco que desde sus vertientes han aportado eficazmente elementos que han enriquecido este trabajo permitiendo una comprensión de nuestra realidad compleja, tratando de abordar y dar una explicación argumentada del fenómeno social que alude a lo diverso, a la multiplicidad de prácticas y saberes; campos de problemas “atravesados por múltiples inscripciones: deseantes, históricas, institucionales, políticas, económicas, etc.” (Fernández, 2007:28).

Parto desde el reconocimiento de que las ciencias sociales es un campo de constante dinamismo, donde no hay una referencia concreta y estática ya que encuentran su nodo central en el momento histórico del que somos sujetos sin dejar de lado la singularidad que nos perfila y hace ser únicos e irrepetibles. La relación entre lo individual y lo colectivo, entre lo psíquico y lo social.

En este trabajo, hay por un lado, el intento por aproximarnos a *nociones*¹⁵ como homoerotismo, espacio y subjetividad, que para efectos del mismo es importante comprender ya que son herramientas operacionales de investigación para el trabajo en terreno y por el otro, existe la intención de dar cuenta de las articulaciones existentes entre ellas para *elucidar*¹⁶ nuestra problemática.

En otras palabras Ana María Fernández argumenta que una y otra vez, “los problemas persisten e insisten como singularidades que se despliegan en el

¹⁵ En el Diccionario de la Lengua Española, se destaca que es el “conocimiento o idea que se tiene de una cosa” (1995a:533), como sinónimo se establece “idea, noticia, conocimiento, concepto, entendimiento...” (1995b:470).

¹⁶ Término que acuñó Cornelius Castoriadis para referirse al “trabajo por el cual los hombres intentan pensar lo que hacen y saber lo que piensan” (2013:12).

campo” (2007:29). Desde aquí puedo argumentar que problematizar sería “pensar puntos relevantes que operen permanentemente descentramientos y conexiones no esperadas” (Fernández, 2007:29).

Pienso que un camino posible para la aproximación al campo es interrogar las certezas, es decir, ir más allá de lo observable, más allá de lo territorializado; en palabras de Deleuze y Guattari (2000), *desterritorializar*, al hacer referencia a una línea de fuga, una ruptura de lo organizado-instituido que produce nuevos sentidos y significados, y por consiguiente, nuevas rutas de investigación.

En otros términos *el analizador*¹⁷, que a partir de la intervención en el campo como investigador, muestra lo denso y complejo de las realidades que habitamos. *Clave de sentido* “que devela el lugar que cada actor ocupa y juega en un periodo y en un proceso determinado; surge de la lógica misma de los acontecimientos” (Reygadas, 1998: VI).

En la investigación uno se enfrenta a procesos que detonan la vida cotidiana, sus prácticas, sus discursos, sus grupos e instituciones, cambiantes siempre como son los modos de subjetivación, que no están dados por casualidad sino desde lo histórico-social.

No hay que olvidar que toda investigación demanda diseñar, construir y clarificar, lo mayormente posible, los caminos para “conocer” el objeto de estudio y en el andar, aproximarnos a las respuestas, quizá no definitivas, del conjunto de cuestionamientos que motivaron la elaboración de la misma.

En esta lógica, más allá de una visión positivista, se plantea la necesidad de construir y reflexionar desde un modo de pensar situado, es decir aquí y ahora, con los problemas que se plantean día a día en la sociedad nuestra y aventurarnos en lo incierto de la neutralidad partiendo de la idea de que la investigación y sus procesos están ligados a la participación misma del investigador y en este sentido hay una relación con el contexto en el cual se inserta dicha investigación. Desde la elección del tema hasta el diseño mismo del proyecto, la objetividad queda en entredicho para plantearse frente a nosotros un proceso social de construcción del conocimiento de una realidad que no es ajena y

¹⁷ Georges Lapassade en su libro *Socioanálisis y potencial humano*, comenta: “Un analizador es una máquina de descomponer, ya natural, ya construida, con fines de experimentación o con fines de intervención” (2000:129).

en la cual somos parte fundamental al interactuar con ella. El análisis de las implicaciones ha sido importante para clarificar lo que ha sucedido en este trabajo.

Para mí, la investigación cualitativa retoma como elemento principal la subjetividad y reminiscencias que en el estar allí de la realidad suceden con el investigador. Si se parte de que la investigación es una relación entre el sujeto-objeto de conocimiento, entonces se puede decir que la investigación cualitativa, “considera que la realidad es construida socialmente y que, por lo tanto, no es independiente de los individuos que la construyen” (Amuchástegui, 2001:185). Se alude, entonces a la noción de implicación, que es “una red de compromisos, que van más allá de la voluntad o la intención del practicante, que sobreimprimen el sentido de la acción o el proyecto que éste intenta instrumentar” (Manero, 1990:43), “un proceso por el cual el investigador o analista se hace cargo de su presencia en el campo de observación y de los efectos analizadores de los dispositivos de intervención” (Baz, 1996:78). De ahí que se argumente que en la producción del conocimiento, el investigador está implicado como parte del proceso de construcción de la realidad social que pretende investigar. Así mismo, el punto de partida del investigador, nos dice Lidia Fernández, “se relaciona con su historia, con su vida profesional, con su forma particular de interpretar el sentido de su intervención” (1998:72).

La intervención como un fundamento estructural de la Psicología Social, constituye una herramienta metodológica para la comprensión y abordaje de la problemática planteada en este trabajo. La intervención¹⁸, que habla de nuestra implicación, “tendrá como objeto y como efecto poner a la luz procesos informales que actúan más o menos clandestinamente al margen de las estructuras formales” (Ardoino, 1981:26). En esta lógica, es irremediable dejar de cuestionarme el lugar que tengo frente a la realidad que uno quiere abordar (si es que ella no nos ha abordado antes) pensar cómo los profesionales del campo “psi” somos parte de un proceso de disciplinamiento social y cómo muchas prácticas y formas de trabajo en realidad participan en ese paso a sociedades más flexibles.

¹⁸ Para Ardoino “[...] es un derrotero clínico que va a hacer actuar, al mismo tiempo que ciertos procedimientos, una forma de presencia para asumir y tratar los procesos sociales, buscando su evolución” (1981:21).

Por esto mismo, intentando debatir mi planteamiento, considero importante considerar lo siguiente: ¿son las prácticas homoeróticas de los usuarios-hombres del metro, un intento de reparar el vínculo social-histórico con la sociedad?, ¿podemos entender que estos comportamientos transgresores de la norma son manifestación “reparable” de la subjetividad colectiva?, ¿el metro es un lugar de aprendizaje social de la homosexualidad?, ¿cuáles son las significaciones sociales que configuran al metro de la Ciudad de México como un espacio de construcción y expresión de las prácticas homoeróticas de los usuarios-hombres?

Particularidades del campo y la metodología

¡Que modo de convertir los andenes en avenidas,
que maestría para hacer de un vagón la Plaza
Mayor del viaje, qué técnicas de urbanidad en
donde sólo parece florecer el trituradero de cuerpos!

Carlos Monsiváis

Lo que hasta este momento he querido explicar, sirve para poder situar el contexto en el que esta investigación se desarrolló y también para justificar su importancia, en el sentido de que en la actualidad es imposible pensar a la Ciudad de México sin el metro. Aunque este no sea un icono de la misma si es para muchos de sus habitantes una referencia, principalmente porque muchas de sus estaciones están interconectadas con puntos “estratégicos” del exterior para la sociabilidad. Es un eje que guía la dinámica interna de la ciudad y en consecuencia el fluir de la cotidianidad.

Por un lado y debido a lo particular de mi campo de problemas, los aportes de la etnografía resultaron de suma importancia considerando la observación participante, el registro de las observaciones en el diario de campo¹⁹, la grabación y transcripción de las conversaciones realizadas, así como algunas fotos que me permitieron reconstruir las diversas escenas y el contexto de lo intervenido.

¹⁹ Como una huella que encuentra su significación en la descripción. Una manera de trascender, compartir y dar testimonio de lo vivido en los hechos de la realidad.

Estas consideraciones ponen en el debate el acercamiento teórico y sus referentes conceptuales de aproximación al campo de estudio que desde mi lugar, pero también pensándolo desde el otro lado, desde la diferencia; imprimen una capacidad de creación desde la reflexión y transformación mutua al plantearse como parte de la estrategia a implementar, cuáles serían los conceptos y herramientas teórico-metodológicas que me ayudaron a pensar mi problemática.

En esta relación entre el investigador y la realidad que se pretende elucidar, se va construyendo el camino (que no está dado por naturaleza) para la comprensión del objeto de estudio.

Al respecto, es importante señalar que en un principio me planteé a la técnica de la entrevista en su modalidad abierta como *la* herramienta principal para el acercamiento al campo por ser la técnica fundamental en la investigación científica de la psicología, considerando que favorece la posibilidad de acceder y llevar “la vida diaria del ser humano al nivel del conocimiento y la elaboración científica” (Bleger, 1998:9). Además de permitir a los sujetos informantes configurar el campo de trabajo de acuerdo a su historia y experiencia de vida.

Sin embargo, para mí fue reveladora la aportación de Fernando Luis González Rey al proponer como instrumento de la investigación cualitativa en psicología a “*los sistemas conversacionales*”, los que permiten al investigador descentrarse del lugar central de las preguntas para integrarse en una dinámica de conversación, que va tomando diversas formas, y es responsable de la producción de un tejido de información que implique con naturalidad y autenticidad a los participantes” (2007:32).

Es decir, las conversaciones resaltan el sentido de *corresponsabilidad*, que implica a cada uno de los participantes como parte del proceso de investigación facilitando la expresión activa, libre, reflexiva y creativa sobre el tema en cuestión. En este proceso integrador tanto el investigador como los sujetos informantes participaron con sus experiencias, dudas, tensiones y emociones dando sentido a los contenidos que iban apareciendo: “la conversación busca, ante todo, la emergencia del sujeto que habla en un compromiso total con su expresión” (González, 2007:34).

Fundamentalmente mi abordaje en campo estuvo basado en la etnografía y en los sistemas conversacionales ligados a los sujetos participantes en lo observado y registrado; otras a sujetos que, partiendo del supuesto de que son usuarios del metro, tenían algún conocimiento del tema, ya sea por reuniones con amigos o por la experiencia misma de estar allí y que accedieron a compartir su testimonio bajo la consigna de ser anónimos. En esta lógica, para efectos de este trabajo, decidí otorgarles un pseudónimo con el objetivo de guardar y respetar la identidad de mis informantes, cumpliendo de esta manera con lo acordado durante el trabajo de campo.

Las conversaciones que pude realizar, fueron de manera aleatoria a varios sujetos hombres de diversas edades, ocupaciones y de distintos puntos geográficos de la Ciudad de México y Zona Metropolitana. Algunas de ellas (varias), debido a su brevedad e inmediatez, no las consideré de manera formal para este trabajo, pero sí como un complemento al testimonio de seis de mis informantes, por ser (a mi juicio) las conversaciones más extensas y enriquecedoras para esta investigación.

A continuación presento, a través de un pseudónimo, los datos generales de mis informantes considerados:

1. Esteban (30 años/estudiante universidad/empleado)
2. Luis (31 años/estudiante de antropología)
3. Christian (30 años/estudiante de medicina)
4. Raúl (35 años/pasante de arquitectura)
5. Aldo (35 años/estudiante de odontología)
6. Ricardo (45 años/empleado)

Es importante mencionar que dos de las conversaciones realizadas, la de Christian y Ricardo, se desarrollaron en dos y tres sesiones extensas, debido al gran interés de mis informantes por seguir conversando y la amplia información que tenían sobre el tema. Esta labor no fue sencilla, pues implicó un acercamiento totalmente nuevo para mí en cuanto a mi formación académica y técnica, ya que en primera instancia tuve que comprender que para el abordaje en campo, lo ideal

era hacerlo a través de estos sistemas conversacionales, puesto que fue difícil lograr acceder a una cita para “entrevistar” a mis sujetos, por lo que en ocasiones las conversaciones realizadas no pudieron ser grabadas tomando en cuenta que era complicado por el contexto en el que se desarrolló el trabajo de campo: los vagones del metro, los pasillos interiores, o fuera de las instalaciones del metro pero muy cerca de ellas, así como las características del dispositivo metodológico utilizado.

Mis sujetos de investigación se ubicaron principalmente en las líneas 1, 2, 3, 7, 8 y la B, aunque no se excluyeron del uso de las líneas restantes, ya que al parecer, el viaje de los cuerpos a través del metro (vagones, andenes, pasillos, estaciones), responde a una “*lógica de flujos*” que los lleva hacer el recorrido por la red del STC-Metro. Así mismo por cuestiones prácticas y debido a que constituía la ruta de viaje del investigador y en consecuencia “*la ruta de observación*”, decidí concentrarme únicamente en la línea B que va de Ciudad Azteca a Buenavista; la línea 8 que recorre desde la estación Garibaldi a la estación Constitución de 1917 y, más ampliamente, en la línea 3, “la verde”, que inicia en la estación Indios Verdes y concluye en la estación Universidad considerando que, según cifras de operación hasta el año 2014²⁰, es la línea con mayor afluencia de usuarios (44 millones 066 mil 501 en la estación de Indios Verdes) debido a que articula al Estado de México con el Distrito Federal cruzando literalmente todo el territorio de la ciudad. De igual manera porque formó parte de mi ruta cotidiana de actividades laborales y profesionales.

Las anteriores, son líneas que conectan a los usuarios (entre algunos otros puntos importantes de la ciudad) con el Centro Histórico de la Ciudad de México y con la máxima casa de estudios de nuestro país, la UNAM, además de un sin número de lugares de interés social, cultural, laboral, comercial, ocio y de servicios.

El registro etnográfico a través de la observación participante fue otra herramienta muy pertinente para “*los imponderables de la vida real*”²¹ por la

²⁰ Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, Metro. (Cfr; <http://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifrasoperacion.html>).

²¹ “[...] una serie de fenómenos de gran importancia que no pueden recogerse mediante interrogatorios ni con el análisis de documentos, sino que tienen que ser observados en su plena realidad” (Malinowski, 1975:36).

temática a investigar y las características mismas del campo de intervención, ya que se consideran “aspectos sociales, culturales y psicológicos de la comunidad, pues hasta tal punto están entrelazados que es imposible comprender uno de ellos sin tener en consideración todos los demás” (Malinowski, 1975:14).

Las características de mi campo de problemas fueron relativas pues estas dependieron de las condiciones de los momentos contextuales y de las relaciones con el investigador. En este caso no puedo omitir lo que José Bleger al respecto comparte al decir que “si el observador está condicionando el fenómeno que observa, se puede objetar que en tal caso no estamos estudiando el fenómeno tal cual es, sino en relación con nuestra presencia, con lo cual ya no se hace una observación en condiciones naturales” (1998:19). Por otro lado, tomando los aportes de Rosana Guber (2001), respecto a la observación participante y la reflexividad como parte del trabajo de campo etnográfico, puedo decir que sus principales herramientas son la experiencia directa, los órganos sensoriales y la afectividad que, lejos de empañar, acercan al objeto de estudio.

El investigador procede entonces a la inmersión subjetiva pues sólo comprende desde adentro. “Con su tensión inherente, la observación participante permite recordar, en todo momento, que se participa para observar y que se observa para participar” (Guber, 2001:60-62).

En consecuencia es indudable que el efecto de la intervención tendría implicaciones en lo observado por el investigador, siendo “un acto violento, extrínseco, ajeno que perturba un régimen estable, un conjunto de certezas, una red de vínculos, un amasijo de normas o un universo de categorías implantadas” (Mier, 2002:13). Así es como sucedió en mí transitar por el metro de la ciudad. Hasta este momento sé que al emprender el viaje de lo cotidiano surge de la experiencia un aprendizaje que articula conocimiento con el campo y en este proceso es importante ubicar la delimitación espacial del territorio.

Para este trabajo, los registros realizados contemplan, principalmente, la dinámica cotidiana de los viajes dentro del último y antepenúltimo vagón del metro en las tres líneas ya mencionadas, en horarios de 8:00 a 10:00, 13:00 a 15:00 y 18:00 a 23:00 horas, tratando de dar cuenta de lo que acontece dentro de ellos, estando allí, considerando la “observación directa” y las “deducciones del autor

basadas en su sentido común y capacidad de penetración psicológica” (Bleger, 1998:21).

Entre los registros capturados rescaté fragmentos del *extra-texto*²², a través del diario de campo de investigación, con la intención de aproximarme más a mi campo de problemas. En general abordé materiales que ya han sido intervenidos (por decirlo de alguna manera) ya que éstos se presentaron en formas variadas:

1. Los materiales de los que he hecho uso son de tipo oral y escrito:
 - a. Oral, porque realicé “conversaciones”, que explicitan un testimonio, tal y como lo he explicado líneas arriba.
 - b. Escritos, porque estos materiales fueron transcritos, además de haber desarrollado un diario de campo en papel y electrónico a través del uso de la tecnología de los celulares y su función de notas.
2. Mi anécdota: Al extraviar mi celular (en mi transitar cotidiano por la ciudad) y con él (en su memoria digital) parte de mi material de campo; no así otras notas escritas en papel que pude rescatar. De ahí que considero más fiable, para póstumas investigaciones, el registro tradicional.

Este material que traté de vincular con lo ya transcrito de lo observado y escuchado, habla del relato que el otro (los otros), sujetos informantes, han podido elaborar en un contexto determinado. En este caso, debo señalar que parte de ese contexto fue el mismo metro, y quiero aclarar nuevamente que al decir metro me refiero a los vagones, a los pasillos, escaleras, entradas y salidas de cada estación; no dejo de lado los contornos externos de las estaciones, donde también fue posible conversar, ya sea en algún parque, una banca en la calle y/o la banqueta en el caso de los lugares informales (si le podemos llamar así); y en el caso de los lugares formales, como podría ser una oficina (en mi lugar de trabajo)

²² “La relación entre el texto (T) y el extra-texto (ET) es muy variable. Esta relación hace posible la increíble riqueza de la literatura diarística, ya se trate de un diario de campo, de investigación, íntimo, externo o, en general, de un diario de escritor. Las posiciones respectivas del ET o del T producen, por la información de dos elementos, por el juego de la presencia/ausencia, de la contigüidad/no-contigüidad, etc., una especie de hipertexto invisible, que debe construir el lector-investigador” (Lourau, 1989:13-14).

donde hubo la oportunidad de tomar una postura y brindar mayor atención y formalidad a las mismas.

Para este trabajo, aludiendo al binomio “autor-función”²³, intenté rescatar la información más pertinente que, para mi investigación, responde a las preguntas frente al texto, el cual ahora esta transcrito, escrito, capturado, traducido en letra y no solo en sonoridad.

Durante este abordaje, (y sin pretender ser un etnógrafo), me pregunté qué sucedería si tenemos conversaciones informales como las que se han producido en mi trabajo de campo. Pienso que estas son, en un sentido, productivas y originales, puesto que fueron generadas en el contexto mismo del metro, pero también guardan en sí mismas mayor complejidad.

Los materiales producidos como las notas de campo, apoyan de algún modo, lo elaborado en los testimonios compartidos de mis sujetos informantes.

Surgieron preguntas como: ¿Qué voy a seleccionar como lo más relevante para mi análisis?, ¿cómo lo voy hacer?, ¿es necesario?, ¿por qué?, ¿para qué?, ¿a través de qué enunciados o palabras?, ¿a través de analizadores?, ¿de repeticiones constantes? Se dice que las diferencias o contradicciones que rompen con la continuidad o lógica del discurso, puede ser una manera de hacerlo. Seleccionar el material de campo y organizarlo con base en categorías de investigación, pero... ¿cómo saber qué categorías?

Por otro lado, también supe que para esto es necesario segmentar el material y organizarlo en base al mismo. Es decir, en base a lo que el material mismo plantea situado en mi pregunta de investigación. Sin embargo, también existe lo intuitivo que me llevó a considerar determinado enunciado, párrafo o palabras que desde estos elementos planteados son, a mis ojos y oídos, los datos necesarios que darían una respuesta y/o explicación a lo que quiero investigar.

²³ Al respecto de este término, Clifford Geertz [citando a Michel Foucault (1979)], dice: “En la actualidad preguntamos siempre, ante cualquier texto poético o ficcional: ¿de dónde procede?, ¿quién lo escribió?, ¿cuándo?, ¿en qué circunstancias? o ¿con qué intención? El significado que se le adjudica, y el estatuto o valor que se le concede, dependen siempre del modo en que respondamos a estas preguntas... Como consecuencia, el autor-función desempeña hoy un importante [aunque, de nuevo, en opinión de Foucault, decreciente] papel, en nuestra percepción de las obras literarias” (2003:17).

Entonces, este es un proceso organizacional, histórico y subjetivo condensado en palabras y en texto donde solo algunas partes tendrían mayor significación para lo que me interesa elucidar.

Quiero señalar que cuando estuve en el campo de intervención, parecía extraño a la mirada del otro que en medio de una multitud de personas un sujeto sacara su cuaderno para hacer notas, generando extrañeza e inquietudes en los otros sobre lo que se escribe y por otro lado, al mismo tiempo, siendo observado por ellos. Ante tal situación, opté por evitar el registro en el momento en que sucedían los hechos con la intención de no “alarmar” con mi presencia, para posteriormente (haciendo uso de los recuerdos) escribir lo que me permitió la memoria. Sin embargo, parece que esta estrategia resultó contraria a lo que sugiere la teoría etnográfica, al decir que hay que investigar el hecho en el momento en que sucede ya que surgen una infinidad de detalles que es importante registrar.

Durante este acercamiento al metro como *un campo de lo cotidiano en la vida de la Ciudad de México* y un espacio social relacionado (entre muchos aspectos más) a los encuentros homoeróticos, pude percatarme que el uso de la tecnología de este nuevo siglo: el celular, era una manera más “fácil” de llevar un registro de mis notas de campo y también de las conversaciones realizadas, de los relatos de pasillo y de las escenas que pude capturar en fotos. Todo esto bajo el anonimato, en el sentido de evitar “ser descubierto” ante las prácticas que se desataban frente a mí, durante el viaje en vagón, en el pasillo de las estaciones o fuera de ellas, en parques, calles, centros comerciales. En este caso la herramienta tecnológica tuvo su gran aporte al auxiliarme y facilitarme este procedimiento de la recolección de los datos, hasta cierto punto, ya que en varias ocasiones perdí la información, ya sea porque el celular y la memoria fallaban o por extraviarlos. Aquí es donde debo advertir que mucho de la información recolectada nunca será posible recuperarla, ya que en estos accidentes de la labor de campo, se perdió información valiosa.

Para este trabajo, he intentado rescatar al máximo lo que considero puede dar cuenta de este fenómeno psicosocial y trazar desde ahí algunas líneas de

investigación considerando lo más repetitivo, significativo y también lo más “auténtico”, siempre a la vista de quien observaba y escribe.

Así mismo, he pensado que el capitulado que propongo para la explicación de mi tema, responde de manera favorable a su comprensión, ya que cada uno de los apartados toma en consideración los elementos centrales de mi planteamiento. Por ejemplo, en la introducción he querido hacer un breve pero necesario recorrido sobre la homosexualidad y su lugar en la historia de la humanidad, más precisamente en lo que ha sido en el contexto local de la Ciudad de México como parte fundamental en la apertura a la diversidad sexual y sus prácticas en nuestra sociedad mexicana; para luego comentar cómo ha sido la construcción de este proceso de investigación a través del proyecto, su metodología e implicaciones desde la experiencia.

En el capítulo uno problematizo sobre la cuestión del espacio del metro, entendiendo a este como un “lugar practicado” desde los aportes de Michel De Certeau (2007), en contraposición a lo que plantea Marc Augé (2008) respecto a los “no lugares” y la apropiación del lugar para hacer espacio como un proceso fundacional subjetivo y social con algunos puntos de apoyo reflexivos de Cornelius Castoriadis (2013).

En el apartado dos titulado “El metro*homotopía*”, el cual considero es la columna vertebral del presente trabajo, rescato la propuesta de Michel Foucault (2010) sobre las heterotopías para reflexionar sobre el espacio, reconocer y pensar al metro como una heterotopía e intentar saber cómo se representa el homoerotismo en el metro de la Ciudad de México a través de las prácticas homoeróticas y las rutas que los usuarios-hombres utilizan para generar y sostener el encuentro. También pongo en debate el lugar del cuerpo en el metro aludiendo a la noción del *Cyborg* propuesta por Donna H. Haraway (1991), como un híbrido construido de carne y máquina, lo que en su conjunto, remite a significados particulares en torno al espacio del metro.

En la última parte ofrezco al lector una serie de fotografías (todas de mi autoría, signadas con un título y con las iniciales JOHS y el año 2016) que durante el trabajo de campo, en el transitar del viaje en el metro, pude capturar como parte de mi registro etnográfico y que para efectos de este trabajo seleccioné,

aleatoriamente, solo 30 de un total de casi 200 fotografías. Algunas de ellas tienen un efecto artístico, el cual fue utilizado con el objetivo de resguardar la identidad de los sujetos. Con esta serie fotográfica muestro las escenas que se han despertado en la imaginación (supongo) de quienes han tenido la oportunidad de leer estas páginas. Escenas que a través del texto he intentado describir y que quizá sean ellas mismas las que comuniquen de mejor forma lo aquí mencionado. Estas imágenes me han acompañado en los distintos espacios académicos nacionales e internacionales en los que he tenido la oportunidad de compartir esta experiencia de investigación.

Finalmente, a través de lo que he titulado “Una suerte de conclusiones y reflexiones para el cierre”, intento hacer una conclusión-reflexión sobre lo que ha significado para mí este largo y complejo proceso y planteo los hallazgos más relevantes del mismo dejando abierta la posibilidad de futuras líneas de investigación, como una manera de hacer énfasis en las tensiones y paradojas en devenir frente a la “clausura” que regularmente plantea el “cierre” de un proceso de investigación.

1. LUGAR SUBJETIVADO: EL ESPACIO

Vivir el Metro es pasear de modo un tanto tumultuoso en el espacio de los grandes cambios urbanos. El Metro es, de modo simultáneo, la sociedad del presente y la del porvenir, la que hoy renuncia a costumbres y tradiciones y la que ya transita por las tradiciones y las costumbres que se reconocerán con la gratitud de la despedida dentro de veinte o treinta años.

Carlos Monsiváis

Hay que intentar unir en un discurso dialógico –por tanto complejo- la explicación por el interior y la explicación por el exterior.

Edgar Morin

1.1 Espacio: *lugar practicado*

Michel De Certeau hace la diferencia entre lugar y espacio. *El lugar*, el orden según el cual los elementos se distribuyen en relaciones de coexistencia, hablaríamos por ejemplo de las características y elementos físicos que constituyen el horizonte del ambiente. *El espacio*, un cruzamiento de movilidades, animado por el conjunto de movimientos que se despliegan en su interior. En otras palabras, afirma De Certeau, “el espacio es un lugar practicado” (2007:129) resignificado por la intervención y movilidad de quienes habitan el lugar. Practicar el espacio dirá De Certeau, es “repetir la experiencia jubilosa y silenciosa de la infancia; es, en el lugar, ser otro y pasar al otro” (2007:122). Movimiento que alude al sujeto, sujeto de subjetividad, subjetividad que produce sujetos.

La noción de espacio remite al resultado del proceso de subjetivación que el sujeto mismo genera en ese contacto con la realidad, en el contacto con la materia. Un proceso de investimento de dar sentido. Una lógica social-humana de significado de lo inerte.

El espacio adquiere significado y ese significado es el que le da el sentido al espacio. ¿Para qué lo ocupamos?, ¿cómo significamos y como nos significa el espacio?

Pienso que entre el sujeto y el espacio hay una íntima relación o una relación de lo íntimo, que subjetiviza dicho encuentro. Una aproximación productora de subjetividades.

El espacio es el de la experiencia cotidiana, la significación simbólica, la memoria y la tradición. Esto forma identidades relacionadas o vinculadas con el territorio y con el lugar, transformándolo en espacio, un “lugar practicado”. Los “lugares practicados” son espacios que representan algo para los sujetos y que en sí mismos guardan un sentido para quienes los ocupan.

En una metáfora, el metro atraviesa desde distintos puntos la Ciudad de México, así mismo penetra la vida de la gente que lo aborda, deja en ellas una huella, un recuerdo para quienes lo viven y lo comparten por una o varias estaciones durante el trayecto del viaje. Los usuarios son orientados por su particular itinerario, por su destino, ocupación, etcétera. De repente, pueden aparecer, en cualquiera de las estaciones, esas otras figuras de lo cotidiano en el metro: el personaje que interpreta al payaso, el poeta, los “vagoneros” (vendedores de “fayuca”, de artículos diversos (helicópteros, periódicos, chicles, dulces, paletas, palanquetas, discos, etc.)), los cantantes o quienes hacen trabajo corporal con vidrios o piden limosna; interpelando la idea del antropólogo francés Marc Augé (2008) sobre los “no lugares” que son la negación del lugar, de la no identidad, sin significado o trascendencia y que no dejan huella. Sin embargo es importante reflexionar que en una ciudad, cualquiera que sea, *ningún lugar es un no lugar*. El metro agrega una cualidad más a la identidad de lo urbano, de lo moderno; columna vertebral de nuestra Ciudad de México.

En base al testimonio de mis informantes y a lo observado-registrado en el diario de campo, el metro es mucho más que un lugar de tránsito. Es un espacio de encuentro y reconocimiento, de acoplamiento de la identidad, de afirmación y de resistencia. Un lugar signado que guarda en sí mismo, en términos de Castoriadis (2007), el universo de significaciones imaginarias sociales que lo hacen ser parte de la vida cotidiana practicada de quienes habitamos esta ciudad.

En este espacio muchos de los usuarios del metro pasan más del tiempo que han imaginado ¿cuántas horas al día y tiempo de su vida dejan en el metro? Si imaginamos el trayecto de las personas que viajan del área metropolitana a la ciudad y que en muchos de estos puntos de conexión es imprescindible hacer uso del metro para viajar de Norte a Sur o de Este a Oeste y viceversa, esta rutina cotidiana lleva consigo gran parte de su tiempo en ese viaje. Tengo claro que de esta experiencia nadie sabe, nadie puede opinar si no ha viajado por este transporte urbano, si no ha circulado por este espacio; más aún en el último vagón.

Como usuario he sido testigo de múltiples experiencias en el “estar allí”²⁴ y también desde el relato de amigos y compañeros que para llegar a su lugar de trabajo o a su escuela tienen (tenemos) que viajar aproximadamente una hora en metro; yo mismo soy parte de este grupo. Las distancias en esta ciudad son muy marcadas, son largas, son pesadas, muy estresantes, a veces incomprensibles e intolerantes, pero qué alivio se siente cuando por fin nos aproximamos a la estación que es nuestro destino final.

Con el viaje surge la pregunta por lo que se incorpora y se queda del mismo: ¿qué se produce en ese contacto de lo humano con la máquina?, ¿cómo se construye la relación entre el sujeto y el metro?

El metro es habitado y a su vez re-creado por los sujetos que lo abordan, entendiendo que es en el cruce de las coordenadas donde se produce el espacio del metro. Un espacio posibilitador de la sexualidad erotizada.

El metro en general y el último vagón en particular, es expresión de lo humano, de lo íntimo, de lo anónimo, de lo “*subte*” de la vida cotidiana de nuestra sociedad mexicana y con características de las diversidades que la habitan.

²⁴ “El “estar allí” autorial, palpable en la página escrita, resulta en cualquier caso una triquiñuela tan difícil de hacer aflorar como el “haber estado allí” personalmente, que al fin y al cabo sólo requiere poco más que un billete de viaje y permiso para aterrizar; capacidad para soportar una cierta dosis de soledad, de invasión del ámbito privado y de incomodidad física; un estado de ánimo relajado para hacer frente a raras excrecencias e inexplicables fiebres; capacidad para soportar a pie firme los insultos artísticos, y una cierta paciencia para soportar una interminable búsqueda de agujas en infinitos pajares” (Geertz, 2003:33). El “estar allí” sitúa al investigador en una posición privilegiada al ser parte del contexto que estudia. Una de sus ventajas es poder participar-sentir-escuchar desde una práctica multisituada que facilita la comprensión de las realidades desde varias coordenadas diversas.

El metro es un espacio social porque a manera de espejo, de un sustrato de lo “macro”, se hace presente en lo “micro”. En este tenor, este tipo de espacios urbanos, estarán determinados por variables mismas de la población de la Ciudad de México como: “orígenes nacionales o regionales, étnicos, estratos económicos, niveles educativos, filiaciones políticas y muchas otras variables que provocan la diversidad de la sociedad” (List, 2005:292).

Hasta el momento, el metro sigue siendo un espacio donde se puede ser, compartir y viajar sin el juicio de la heteronormatividad. Ingresar al vagón significa entrar a otro mundo. El tiempo se detiene afuera, y adentro hay otro tiempo (externo e interno a la vez), en el que las puertas marcan el límite y el acceso a un “nuevo” mundo de la sexualidad y el erotismo.

Como una especie de “magia”, al abordar el vagón y viajar de pie o en alguno de los seis asientos de la última puerta del último vagón, se enciende la chispa (la libido, el deseo, la pulsión) llevando consigo la manipulación del sexo resaltado, el tacto y las miradas de expresión erótica, del deseo sexual. El erotismo se expresa para conectarse con el otro y comunicar el pensamiento y los “sentimientos” del instante.

De alguna manera, consciente o inconscientemente, esa energía se moviliza y erogeniza el ambiente del lugar, dejando atrás su condición inerte, para ser espacio. Espacio de sentido homoerótico, de significado y contradicción entre el viaje y el uso cotidiano del metro para transformarse o ser tocado por lo humano.

El metro es, entre muchas otras cosas, un espacio de expresión de las prácticas homoeróticas de hombres de esta Ciudad de México. El espacio homoerótico del metro se construye entre la privacidad de lo íntimo y la privacidad de lo público, un espacio límite donde se trastoca no solo lo individual y lo colectivo, sino también donde se articulan la cotidianidad, la sexualidad, el deseo y el espacio. Todo en uno; en quienes viajan, se deslizan, caminan, tocan, hablan y sienten.

1.2 Espacio y cultura: *la apropiación-producción del espacio*

En este apartado resulta útil aludir a la aportación de Cornelius Castoriadis (2013), quien, apoyado en disciplinas como el psicoanálisis, la economía y la filosofía, para considerar el complejo entramado de la creación de la sociedad y sus sujetos a partir de los procesos subjetivos y sociales. Nos lleva a la reflexión de intentar comprender a la sociedad como *autoalteración*, es decir, generadora de prácticas específicas que promueven la transformación-invencción continua de una realidad.

La autoalteración perpetua de la sociedad es su ser mismo, que se manifiesta por la posición de formas-figuras relativamente fijas y estables y por el estallido de estas formas-figuras que jamás pueden ser otra cosa que posición-creación de otras formas-figuras (Castoriadis, 2013:574).

Desde este planteamiento, es posible pensar la apropiación del espacio como un proceso que en su esencia tiene elementos estructurales de lo histórico-social, lo imaginario, la representación y las significaciones sociales que se condensan en las prácticas de los sujetos haciendo espacio.

Lo que hay que decir evidentemente, es que las cosas sociales no son “cosas”; que no son cosas sociales y precisamente esas cosas sino en la medida en que “encarnan” –o mejor, figuran y presentifican- significaciones sociales. Las cosas sociales son lo que son gracias a las significaciones que figuran, inmediata o mediatamente, directa o indirectamente (Castoriadis, 2013:551).

Hablar de la apropiación del espacio o en otras palabras, de su producción, exige de inicio el reconocimiento de procesos de desplazamiento de sentido de lo imaginario y material inerte a lo simbólico social²⁵ ligando grandes significados para quienes son sus protagonistas. Con esto, entenderíamos que las “significaciones imaginarias sociales” unifican y dan coherencia a la sociedad y en consecuencia al espacio como creación creativa a través de las prácticas y las relaciones en torno a lo humano. Es decir, menciona Castoriadis:

²⁵ En este punto es importante citar lo que Castoriadis al respecto menciona: “Las relaciones profundas y oscuras entre lo simbólico y lo imaginario aparecen enseguida si se reflexiona en este hecho: lo imaginario debe utilizar lo simbólico, no sólo para “expresarse”, lo cual es evidente, sino para “existir”, para pasar de lo virtual a cualquier otra cosa más [...] Pero también, inversamente, el simbolismo presupone la capacidad imaginaria, ya que presupone la capacidad de ver en una cosa lo que no es, de ver la otra de lo que es ” (2013:204).

[...] toda relación entre sujetos es relación social entre sujetos sociales, toda relación con las cosas es relación social con objetos sociales, y tanto sujetos como cosas y relaciones sólo son aquí lo que son y tal como son porque así los ha instituido la sociedad en cuestión (2013:287).

Sin embargo, es posible sugerir, apoyado en los aportes de Castoriadis, que la apropiación del espacio y el espacio en sí mismo, como todo lo humano, resguarda fuerzas que trascienden la racionalidad, ligados por las tramas de significaciones que dan sentido, pero también y quizá más complejo, a la opacidad y profundidad del sinsentido que es transformado, enmarcadas en el hacer de los sujetos y el acontecer de las realidades. El deseo, las pulsiones, las pasiones que dan lugar a la existencia y expresión de la intersubjetividad en los espacios del mundo de lo histórico-social y que nunca podrán ser transparentes, en el sentido de su total y claro conocimiento, si apelamos a la imposibilidad de borrar o eliminar (que no ignorar) los procesos inconscientes.

Lo intersubjetivo es, de alguna manera, la manera de la que está hecho lo social, pero esta materia no existe más que como parte y momento de este social que compone, pero que también presupone. Lo “histórico-social” no es ni la adición indefinida de las redes intersubjetivas (aunque también sea esto), ni ciertamente, su simple “producto”. Lo histórico-social, es lo colectivo anónimo, lo humano-impersonal que llena toda formación social dada, pero que también la engloba [...] lo social no implica sólo los inconscientes individuales, ni siquiera simplemente sus inherencias intersubjetivas recíprocas, las relaciones entre personas, conscientes e inconscientes, que jamás podrían ser dadas íntegramente como contenido a todos, a menos de introducir el doble mito de un saber absoluto igualmente poseído por todos; lo social implica algo que jamás puede ser dado como tal. La dimensión social-histórica, en tanto que dimensión de lo colectivo y de lo anónimo, insta para cada cual y para todos una relación simultánea de interioridad y exterioridad, de participación y exclusión, que no se puede abolir, ni siquiera “dominar” [...] Lo social es lo que somos todos y lo que no es nadie, lo que jamás está ausente y casi jamás presente como tal, un no-ser más real que todo ser, aquello en lo cual estamos sumergidos, pero que jamás podemos aprehender “en persona”. (Castoriadis, 2013:172 y 178).

Es importante recordar, siguiendo a Sigmund Freud (2006, publicado originalmente en 1929) que nuestra sociedad tiende a ser regulada no por la satisfacción de lo pulsional (como meta primordial), sino por la renuncia al placer que, mediante la represión psíquica y la punición, dirige a los sujetos hacia el

malestar interior que les genera la “conciencia moral”²⁶ por las leyes, códigos, normas y prohibiciones impuestas por el colectivo, comunidad o sociedad humana (cualquiera que sea), con miras a su reconocimiento, aceptación e integración y que en la configuración del espacio (como expresión del proceso cultural de la humanidad) también son parte esencial del mismo.

Desde lo planteado anteriormente, sugiero argumentar que, según la tesis de Marc Augé (2008), quien también propone la idea de *lugar antropológico* aludiendo a la noción de *espacio* como la cualidad de apropiación del hombre del lugar/territorio. El metro puede ser entendido como un espacio *cargado de significado, de símbolos que orientan y dan sentido al actuar, pensar y sentir de las personas*. Es ahí donde radica su verdadera complejidad, asociado a la densidad de la vida cotidiana de los habitantes de la Ciudad de México y a los otros diversos espacios, lugares y territorios que la configuran y dan el título de megalópolis.

Cabe preguntarse si la apropiación del espacio, está íntimamente relacionada con problemáticas sociales tales como la pobreza, la desigualdad, la discriminación. Si consideramos lo señalado líneas arriba, encontramos que estos universos simbólicos e históricos: *los espacios*; constituyen “para los hombres que los han recibido como herencia, un medio de reconocimiento más que de conocimiento: universo cerrado donde todo constituye signo, conjuntos de códigos que algunos saben utilizar y cuya clave poseen” (Augé, 2008:39). El espacio habla de nuestra condición subjetiva no solo individual, sino colectiva, atravesado por multiplicidad de causas y efectos singulares y generales del orden social, político y económico, articulados con los territorios y los lugares.

La relación con el espacio “es un proceso continuo de interpretación, modificación, simbolización del entorno que nos rodea, con lo cual lo humanizamos, transformándolo en un lugar moldeado por la intervención de la cultura” (Giglia, 2012:9), de ahí que habitar tiene que ver con la manera de “como la cultura se manifiesta en el espacio, haciéndose presente mediante la intervención humana” (Ibib, 2012:9), donde se inscriben diversas prácticas y

²⁶ “La conciencia moral es la consecuencia de la renuncia de lo pulsional; de otro modo: La renuncia de lo pulsional (impuesta a nosotros desde afuera) crea la conciencia moral, que después reclama más y más renunciaciones” (Freud, 2006 [1929]:124).

saberes. La reflexión sobre el espacio conjuga en su definición no solo los saberes en torno a la relación con el tiempo y el espacio, sino también saberes que hablan de la capacidad del ser humano de interpretarlo, reconocerlo y de signarlo. Es decir, nos aproximamos a *procesos de subjetivación* motivados por quienes habitan y otorgan significados de protección, resguardo, amparo, abrigo y seguridad. Puntos de referencia que hacen posible situarse en un cierto territorio o lugar definido en el tiempo. En otras palabras, fundar el espacio.

En el proceso de construir está ya el habitar: “Construir no es sólo medio y camino para el habitar. El construir ya es en sí mismo, habitar, solo si somos capaces de habitar podemos construir” [...] Para habitar es necesario que el sujeto se coloque en el espacio y ubique su presencia en relación con un conjunto de puntos de referencia, colocándose al centro de ellos, reconociendo y al mismo tiempo estableciendo un orden espacial [...] habitar tiene que ver con la existencia de un orden (socio-espacial y cultural) que resulte reconocible por el sujeto. [...] *El habitar es un conjunto de prácticas y representaciones que permiten al sujeto colocarse dentro de un orden espacio-temporal, al mismo tiempo reconociéndolo y estableciéndolo. Se trata de reconocer un orden, situarse adentro de él, y establecer un orden propio. Es el proceso mediante el cual el sujeto se sitúa en el centro de una coordenada espacio-temporales, mediante su percepción y su relación con el entorno que lo rodea.* (Giglia, 2012:12-13)

El espacio es en sí, invención de lo humano, de lo culturalmente humano, ligado a fenómenos sociales como las migraciones hacia la ciudad, la movilidad de los sujetos, la urbanización (de los nuevos asentamientos) y la extensión de la industria, lo que lo hace “complejo, denso y oscuro” dentro del campo de lo social entendiendo a este no como una consecuencia sistemática de fenómenos, sino como rupturas, disonancias y puntos de fuga, que en el caso del metro (tal como lo veremos más adelante) hace referencia a un tallo subterráneo con “bulbos y tubérculos”, con “raíces y raicillas”, que lo asemejan a un rizoma.²⁷

Reconozco que para el estudio del espacio y apoyado en la interesante propuesta de Claudia Salazar (2010) para la comprensión de la intervención y construcción teórica y metodológica en las Ciencias Sociales, asumiendo “la indeterminación radical de los procesos sociales” (2010:42), es posible proponer

²⁷ Se alude al concepto de *Rizoma* propuesto por Deleuze y Guattari (2000) para, a modo de metáfora y siguiendo a Rosi Braidotti (2000), referirme a él como una raíz que se desarrolla bajo la tierra y que se expande hacia los costados. Una forma opuesta a lo lineal, que adquiere la capacidad de pasar de una dirección a otra, volviéndola compleja en su esencia y en su discurso.

poco más sobre estas tres dimensiones no solo como una forma de “caracterizar lo social”, sino como constitutivas y explicativas del espacio:

- *complejo*, desde la propuesta de Edgar Morin (2001), que articula campos de saber multidisciplinarios y que solo en su integración es posible la comprensión y conocimiento de las realidades. Entendiendo que la desarticulación de estos campos de saber llevaría al desconocimiento de las implicadas relaciones que emergen entre los muy variados fenómenos, desarticulando las realidades de su contexto y orientándonos a hacia un pobre saber (casi nada) sobre las mismas (Salazar, 2010).
- *denso* desde la aportación de Clifford Geertz, que aludiendo a la cultura y por consiguiente a los símbolos, propone que el análisis de la misma “ha de ser por lo tanto, no una ciencia experimental en busca de leyes, sino una ciencia interpretativa en busca de significaciones” (Geertz, citado en Salazar 2010:53).
- *oscuro* en el sentido de cierta imposibilidad de elucidar en su totalidad las dimensiones constitutivas del espacio en tanto producción real-simbólica-imaginaria en devenir que en su relación íntima con el sujeto, hacen de lo inconsciente (desde los aportes de Sigmund Freud) una condición fundante de la subjetividad. Oscuro en tanto producción subjetiva de los sujetos del inconsciente. Oscuro en tanto lo racional es siempre parcial y no domina por completo las realidades (Salazar, 2010).

Considero que la construcción-producción del espacio y propiamente del metro está enteramente modelada por la intervención de lo social y la cultura; elemento fundante de los procesos sociales que juegan un papel relevante, según Manuel Castells, en la constitución de la urbanización, definida por él como “la concentración espacial de la población a partir de unos determinados límites de dimensión y densidad” y por “la difusión de sistema de valores, actitudes y comportamientos que se resumen bajo la denominación de “cultura urbana” (2008:15). Es decir, relaciones sociales, valores, normas con una historia y lógica específica de organización y adecuación.

La ciudad, comenta Castells, es el “lugar geográfico donde se instala la superestructura político-administrativa de una sociedad que ha llegado a un tal grado de desarrollo técnico y social” (2008:19). Una localización permanente, extensa y densa, de individuos socialmente heterogéneos.

La ciudad es el lugar de una cultura y desde este sentido, es la proyección de la sociedad. Castells (2008) comenta algunas características esenciales de la ciudad que matizan a la misma y nos ayudan a comprenderla. Por ejemplo:

- *Dimensión*: porque mientras mayor es, más amplio es la variación individual y diferenciación social, lo que debilita los lazos comunitarios reemplazados por el control formal. “Por otra parte, la multiplicación de las interacciones produce la segmentación de las relaciones sociales y suscita el carácter “esquizoide” de la personalidad urbana” lo que da lugar a un comportamiento caracterizado por el “anonimato, la superficialidad, el carácter transitorio de las relaciones sociales urbanas, la anomia, la falta de participación” (Castells, 2008:98).
- *Densidad*: porque paradójicamente cuanto más cerca se está físicamente, más lejanos son los contactos sociales, pues resulta necesario no comprometerse, una indiferencia a lo que no está directamente vinculado con los objetivos particulares de cada individuo.
- *Heterogeneidad social*: que facilita la filiación a los grupos pero desde el lugar transitorio de cada individuo, es decir desde la inestabilidad que favorece no a la formación de comunidad, sino a la asociación que promueve el malestar social.

Desde mi punto de vista lo anterior me lleva a pensar que la apropiación del espacio, es parte de un proceso de modelación de la “naturaleza” a través de la producción de valores y comportamientos validados por las instituciones, es decir, la producción del espacio de la ciudad es el resultado de la “articulación histórica de varios modos de producción”, entendiendo a estos como “la matriz particular de combinación entre las “instancias” (sistemas de prácticas) fundamentales de la

estructura social: económica, político-institucional e ideológica esencialmente” (Castells, 2008:153).

Así mismo el progreso y/o la evolución de las formas urbanas dadas por la interdependencia de la actividad industrial, es la consecuencia de ésta evolución técnica. Lo anterior alude a una intrínseca articulación entre espacio y tecnología, entre la estructura social y el medio técnico por encima del medio físico o natural. La constitución de una ideología urbana que, en palabras de Castells, “es aquella ideología específica que capta los modos y las formas de organización social, en tanto que características de una fase de la evolución de la sociedad, estrechamente ligada a las condiciones técnico-naturales de la existencia humana” (2008:93).

De este modo coincide en que la apropiación del espacio tiene estrecha vinculación con los imaginarios sociales propios de cada sociedad, donde este proceso de apropiación tiene una íntima relación con las prácticas humanas que sobre escriben el sentido de la experiencia y que en sí mismas guardan profundos significados de vida orientados hacia el devenir de los sujetos. Por lo tanto, en el caso de la Ciudad de México y específicamente del metro, como lo hemos señalado líneas arriba, ha estado sujetado a la subjetividad misma de sus habitantes guardando saberes muchas veces no reconocidos. La historia de cada uno de ellos permeada por una historia milenaria que no deja de ser un elemento esencial a no olvidar, como parte de lo que acontece hoy en día en el llamado “último vagón” en particular y del metro en general.

Por su parte, Henri Lefebvre tomando la idea de trabajo (desde el concepto que teorizó Marx, poniendo en tela de juicio lo cotidiano o mejor dicho, pensando sobre lo trivial de la cotidianidad), es como descubre que la vida es cotidiana y a partir de ahí decide postular su teoría afirmando que para él no es inútil, en lo absoluto, llevar lo cotidiano al lenguaje y a lo conceptual (Cfr.1976:207), por lo que, desde mi punto de vista, la noción de cotidianidad que plantea Lefebvre es relevante ya que apuesta a la experiencia misma del vivir, es decir, “residuo de actividades especializadas, andamiaje del repetitivo cíclico, los días y las noches, los meses y años, con lo repetitivo lineal, como son una serie de gestos, un

golpear en el mismo yunque o bien: los lazos y las diferencias entre el trabajo, la vida privada, las diversiones” (1976:210).

Por otro lado, la vida cotidiana sugiere Erving Goffman (2006), va de la mano de la contemporaneidad. Desde este punto de vista, se puede inferir que lo que acontece en el metro es parte de la vida cotidiana urbana que día a día se a viva en el transcurrir de sus estaciones, andenes, vagones, asientos vacíos y demás espacios que dentro de este “gusano naranja” se construyen en lógicas diversas que apuntan a diferentes destinos: la sexualidad en general, el cuerpo, la mirada y el viaje en particular. En palabras de Lefebvre, “la cotidianidad sería el principal producto de la sociedad que se dice organizada, o de consumo dirigido, así como de su escenario: la Modernidad” (1972:94-95).

El metro es una máquina que también se ocupa bajo una lógica capitalista, donde los espacios tienen una condición de clase basada en la diferencia de ingresos y del estatus social. Es un lugar de paso pero signado por la experiencia que da sentido al transitar, enmarcado por la espacialidad del territorio.

Se deja una huella, se visibiliza un sentido y se sostiene un significado para quien lo ocupa, de ahí la importancia de no olvidar que la geografía y el terreno ocupan un lugar central para la comprensión de mi planteamiento.

En la actualidad el metro es referencia obligada para ubicarse en nuestra ciudad, reconociendo que en ella convergen una multiplicidad de agentes que le dan la característica de metrópoli no solo por sus habitantes sino por quienes trabajan y la visitan (supongo) desde comunidades y municipios aledaños del área urbana, como el Estado de México, Hidalgo y Morelos principalmente. En el siguiente mapa, podemos observar, a grandes rasgos, la geografía del territorio de la Ciudad de México, misma que es constituyente de su complejidad desde el punto de vista económico, político y social.



Mapa Físico Político del Distrito Federal (DF), México.

1.3 Generalidades del contexto: *El STC- Metro*²⁸

En el periodo de 1950 a 1970, la expansión de la Ciudad de México fue gradual a consecuencia del alto crecimiento demográfico y de las políticas de construcción de la vivienda impuestas en 1958 por el gobierno del Distrito Federal, en respuesta a las nuevas condiciones demográficas de la ciudad y la continua migración de

²⁸ Actualmente a más de sus cuarenta años de funcionamiento (1969-2016), con 12 líneas de comunicación (2 líneas férreas y 10 líneas neumáticas), 195 estaciones de servicio (44 estaciones de correspondencia, 12 estaciones terminales con correspondencia, 24 estaciones terminales, 127 estaciones de paso, 115 estaciones subterráneas, 54 de superficie y 26 elevadas) y más de 302 trenes; el metro de la Ciudad de México es el más barato del mundo (cinco pesos el boleto), quinto lugar a nivel mundial por su extensión en red, el más extenso en kilómetros de Latinoamérica (226, 488) y tercer lugar a nivel mundial en captación de usuarios en el 2006. En la actualidad es el transporte público más efectivo y más utilizado por los habitantes de la Ciudad de México (1,614 millones 333 mil 594 usuarios) y millones de kilómetros recorridos los 365 días del año (43, 949,422.75) según las cifras de operación en el año 2014. Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, Metro. Véase: <http://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifrasoperacion.html>

familias que buscaban mejores condiciones de trabajo. Esto originó que la ciudad se expandiera al territorio de algunos municipios del Estado de México como Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla, Cuautitlán y Texcoco constituyendo el área Metropolitana de la Ciudad de México.

Para ese entonces, con una gran influencia del exterior principalmente de Francia, e integrado principalmente por automóviles, autobuses, trolebuses y tranvías, el transporte capitalino padecía el caos del tránsito, por lo que “no resulta extraño que a principios de la década de 1960 la creciente densidad del tránsito haya sido uno de los argumentos principales a favor de la construcción de un moderno medio de transporte masivo, un tren subterráneo” (Wildner, 2005:140).

Por lo que el 29 de abril de 1967 por decreto presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación, el gobierno presidido por Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), tomó la decisión de realizar cambios estructurales en el transporte público de la Ciudad de México: la iniciativa del proyecto del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro). Un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, encargado de operar el tren metropolitano o metro.

De acuerdo a lo anterior, desde sus inicios, la construcción del metro debe su origen principalmente a un problema de movilidad, tránsito, crecimiento y expansión acelerada que inicio principalmente en la segunda mitad del siglo XX. En consecuencia, STC-Metro ha tenido como principal objetivo la construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorridos subterráneos y superficiales para el transporte colectivo de la ciudad. El esquema organizativo de dicho organismo tiene su antecedente en el Sistema de Transportes Eléctricos (STE) fundado en diciembre de 1946 con la finalidad de expandir y operar los tranvías expropiados a las compañías extranjeras, principalmente de México Tramways Company. Más tarde incorporaron a sus funciones la operación del trolebús. Es un hecho significativo mencionar que, después de treinta cinco años de haber sido nacionalizados, los tranvías dejaron de circular hasta comienzos de los años ochenta. Desde esta referencia, la lógica modernizadora llega a la nuestra ciudad cuando surgió el Metro, adoptando en un inicio varias de las rutas

por donde circulaba el tranvía²⁹ (en el caso de las líneas del Metro 1, 2, 3 y 4), e incorporándose, principalmente, al servicio de la clase media. Por esta razón, el metro quedó como un medio de “transporte marginal” por la falta de líneas suficientes en el sentido de la proporción de los viajes y la expansión de la metrópoli y en el sentido de la clase social de los usuarios.

En un inicio el STC-Metro fue el encargado de construir las primeras tres líneas de la red,³⁰ posteriormente se limitó únicamente al nivel operativo para que la Secretaría General de Obras a través de la Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR)³¹ fuera la encargada del diseño, planeación, elaboración y actualización de la obra civil y Plan Maestro del Metro.³²

El 19 de junio de 1967 se inició la construcción de la primera línea del metro. El 4 de Septiembre de 1969, el Presidente de la República Mexicana, Gustavo Díaz Ordaz y Alfonso Corona del Rosal, Regente del Distrito Federal, inauguraron el primer servicio entre las estaciones Chapultepec-Zaragoza; estando a disposición del público al día siguiente, el 05 de septiembre de 1969. Hacia finales de 1970 se completaron las obras de la línea 1 de Tacubaya a Zaragoza, la línea 2 de Tacuba a Taxqueña y la línea 3 de Tlatelolco a Hospital General. Fue hasta 1977 cuando se dio inicio a las obras de ampliación de la línea 3 de Indios Verdes hasta Zapata; se construyó la línea 4 de Candelaria a Santa Anita y la línea 5 de Pantitlán a Politécnico.

²⁹ Leidenberger menciona que “la red tranviaria fue establecida en su forma base desde la década de 1880”, formando una urbe con características de ciudades modernas del mundo (2011:153).

³⁰ Para su construcción se utilizaron los derechos de vía del STE y las vías del tranvía, que en el caso de la línea 2 sobre Calzada de Tlalpan fue en su totalidad, con excepción del tramo de Taxqueña a Xochimilco que en la actualidad, en una versión moderna del tranvía, el tren ligero sigue su funcionalidad (Leidenberger, 2011).

³¹ Entre sus funciones, competencias y capacidades se encuentran las del diseño de políticas y acciones de transporte masivo y de infraestructura vial en la organización urbana de alcance metropolitano.

³² Este último contempla las metas a lograr a corto y largo plazo respecto al servicio de la red del metro y el creciente desarrollo urbano. En un inicio se establecían como metas la ampliación de las tres líneas ya iniciadas y la construcción de 5 líneas nuevas, que en su totalidad sumaban una longitud de vía de 315 kilómetros. Posteriormente en el Plan Maestro de 1985 se estableció un horizonte de desarrollo hacia el año 2010 que buscaba la construcción de 306,285 kilómetros de vía. Finalmente en 1996 se dio a conocer otra versión del Plan Maestro del Metro que contemplaba la expansión de la red en aproximadamente 483 kilómetros.

En la actualidad, el Metro cuenta con 12 líneas y cada una con ciertas particularidades enmarcadas por la zona geográfica que recorren a través de la ciudad. Por ejemplo:

- **Línea 1** de Observatorio a Pantitlán que tiene como color el rosa y está integrada por 20 estaciones, con dirección oriente-poniente cruzando el centro de la Ciudad de México: Observatorio, Tacubaya, Juan Acatlán, Chapultepec, Sevilla, Insurgentes, Cuauhtémoc, Balderas, Salto del Agua, Isabel la Católica, Pino Suárez, Merced, Candelaria, San Lázaro, Moctezuma, Balbuena, Bulevar Puerto Aéreo, Gómez Farías, Zaragoza y Pantitlán. Tiene 7 estaciones que sirven de conexión con otras líneas de la red.
- **Línea 2** que va de Taxqueña a Cuatro Caminos tiene como color distintivo el azul, cruza el Centro Histórico de la Ciudad de México en dirección sur a norte y oriente-poniente. Comprende de un total de 24 estaciones: Cuatro Caminos, Panteones, Tacuba, Cuitláhuac, Popotla, Colegio Militar, Normal, San Cosme, Revolución, Hidalgo, Bellas Artes, Allende, Zócalo, Pino Suárez, San Antonio Abad, Chabacano, Viaducto, Xola, Villa de Cortés, Nativitas, Portales, Ermita, General Anaya y Taxqueña.
- **Línea 3** o “la verde” recorre la Ciudad en dirección norte- sur desde la estación Indios Verdes a Universidad. Cuenta con 21 estaciones, entre las cuales se encuentra Hidalgo y Balderas, puntos de reunión popular debido a que transitan debajo del Centro Histórico, además de circundar avenidas de gran importancia y flujo peatonal y automovilístico como Insurgentes, Niños Héroes, Cuauhtémoc y Universidad. Sus estaciones son: Indios Verdes, Deportivo 18 de marzo, Potrero, La Raza, Tlatelolco, Guerrero, Hidalgo, Juárez, Balderas, Niños Héroes, Hospital General, Centro Médico, Etiopía-Plaza de la Transparencia, Eugenia, División del Norte, Zapata, Coyoacán, Viveros-Derechos humanos, Miguel Ángel de Quevedo, Copilco y Universidad.
- **Línea 4**, circula de norte a sur desde Martín Carrera a Santa Anita y es de poca afluencia de usuarios, está integrada por 10 estaciones.

- **Línea 5** recorre de oriente a norponiente de la Ciudad de México, consta de 13 estaciones que van desde Politécnico a Pantitlán. Cruza importantes avenidas como el Eje Central Lázaro Cárdenas, Avenida cien metros y Avenida Río Consulado.
- **Línea 6** está integrada por 11 estaciones: El Rosario, Tezozómoc, Azcapotzalco, Ferrería, Norte 45, Vallejo, Instituto del Petróleo, Lindavista, Deportivo 18 de marzo, La Villa-Basílica y Martín Carrera. Recorre la Ciudad de oriente a poniente.
- **Línea 7** o “la naranja”, es la línea que se encuentra a una mayor profundidad que las demás, recorre la Ciudad de norte a sur y cuenta con 14 estaciones: El Rosario, Aquiles Serdán, Camarones, Refinería, Tacuba, San Joaquín, Polanco, Auditorio, Constituyentes, Tacubaya, San Pedro de los Pinos, San Antonio, Mixcoac y Barranca del Muerto.
- **Línea 8** parte en dirección oriente a poniente de la estación Garibaldi a Constitución de 1917, con 19 estaciones es una de las líneas con mayor afluencia de usuarios debido a su paso por el Centro Histórico, el mercado de Lagunilla y la Avenida Ermita Iztapalapa, siendo una de las líneas más populares de la red del metro.
- **Línea 9** está integrada por 12 estaciones, orientada hacia el centro de la Ciudad en dirección oriente-poniente. Desde la estación Tacubaya a la estación Pantitlán.
- **Línea A** que recorre el sur-oriente de la Ciudad de México a través del cruce de avenidas importantes como Río Churubusco y Calzada Ignacio Zaragoza hasta llegar a los límites con el Estado de México, de ahí su identificación por letra de acuerdo al Plan Maestro del Metro Horizonte 2010. Sus estaciones son Pantitlán, Agrícola Oriental, Canal de San Juan, Tepalcates, Guelatao, Peñón Viejo, Acatitla, Santa Marta, Los Reyes y La Paz.
- **Línea B** que parte en dirección oriente-poniente y sur-norte hacia el centro y nororiente de la Ciudad de México. Cuenta con 21 estaciones: Buenavista, Guerrero, Garibaldi-Lagunilla, Lagunilla, Tepito, Morelos, San Lázaro, Ricardo Flores Magón, Romero Rubio, Oceanía, Deportivo

Oceanía, Bosque de Aragón, Villa de Aragón, Nezahualcóyotl, Impulsora, Río de los Remedios, Múzquiz, Ecatepec, Olímpica, Plaza Aragón y Ciudad Azteca. En esta línea se unen el Estado de México y el Distrito Federal, siendo otra de las líneas con mayor demanda de usuarios.

- **Línea 12** o “Línea Dorada” vincula el oriente con el poniente en la parte sur del territorio del Distrito Federal. Recorre desde la estación Mixcoac hasta Tláhuac y cuenta con 20 estaciones, 4 de ellas con conexión hacia otras líneas.

Hasta el momento, puedo decir que la construcción del Metro ha sido un gran reto que se ha podido sortear dada la complejidad del subsuelo arcilloso y los altos costos que implica la ingeniería. Es un medio de transporte que ha demostrado ser efectivo toda vez que conecta amplios y diversos puntos geográficos³³ de la ciudad en una amplia red de túneles subterráneos, avenidas y puentes. En sus estaciones centrales, principalmente aquellas que funcionan de conexión entre una ruta y otra, existen paraderos de taxis, colectivos, “peseros”, autobuses, trolebuses, metrobús y bicitaxis que sirven de “alimentadores” al STC-Metro, como en su tiempo lo eran para los tranvías, lo que moviliza usuarios que proceden de la Zona Metropolitana colindante con el Distrito Federal o más allá. Una especie de alimentadores que dan vida y promueven el funcionamiento masivo de la red del Metro, diseñada y construida en una lógica transversal en función de la demanda del transporte y no de un sistema radial que permitiera el desalojo del Centro Histórico como en un principio se pensaba.

A través de su historia, el metro se ha constituido como el medio de transporte masivo más importante del Distrito Federal y podría arriesgarme a decir que del país, según un informe laboral de 1997 citado por Wildner (2005), con el siguiente objetivo principal:

Para vencer las grandes distancias en la ciudad y desplazarse en el vasto espacio de la metrópoli de México, el metro es el medio de transporte más rápido y confiable. En las entrevistas y cuestionarios realizados con

³³ De norte, sur, este, oeste, sitios y colonias residenciales, centros comerciales, centros recreativos, parques y jardines, zonas industriales, calles, avenidas y puentes, monumentos históricos, centros camioneros, universidades, etc.

habitantes de la ciudad, la mayoría de los interrogados designó el Metro como el medio de transporte principal para llegar al Zócalo (tal fue la respuesta de 42 personas, de un total de 60 encuestados) (2005:139).

En este sentido, el metro ha sido un facilitador en el traslado de millones de usuarios “beneficiando” su economía ya que su precio a través de la historia ha sido relativamente bajo, en relación a otros transportes públicos de la ciudad y del mundo. En la actualidad la cuota por servicio de viaje es de \$5.00³⁴ el boleto, haciéndolo atractivo y “accesible” a la mayoría de la población de clase media incluso a la de bajos recursos “reposicionando” su lugar en la política local. Por lo que, en base a todo lo anterior, este sistema de transporte masivo pasa a ser un símbolo de urbanidad y modernidad principalmente por el desarrollo tecnológico y el triunfo sobre la naturaleza que constituyen aspectos esenciales de la Ciudad de México (Wildner, 2005).

³⁴ En nuestro país, la cantidad de \$5.00 es equivalente al consumo de un refresco de “Coca-Cola” de 200 mililitros, un “Frutsi”, unas frituras de harina “Oyuki”, una paleta “Tutsi-Pop”, dos paquetitos de chiclets “Canelas”, una botella de agua marca “Skarch” de 1 litro, un cigarro “Malboro”, tres bolillos, cinco pesos de tortillas de maíz y/o una cucharada sopera de nopales preparados, por mencionar algunos ejemplos.

2. EL METRO *HOMOTOPIA*

Esto es lo que quiero decir. No se vive en un espacio neutro y blanco; no se vive, no se muere, no se ama en el rectángulo de una hoja de papel. Se vive, se muere, se ama en un espacio cuadriculado, recortado, abigarrado, con zonas claras y zonas oscuras, diferencias de niveles, escalones, huecos, protuberancias, regiones duras y otras desmenuzables, penetrables, porosas.

Michel Foucault

En su turno, ya despojada la Calle de sus virtudes formativas, desaparece el Paseante y en cada vagón del Metro se presenta el Voyeur, el Mirón, el que deambula sobre apariencias, semblantes, cornucopias del habla, noviazgos que se reblandecen en un beso, ensimismamientos con o sin la mente en blanco, fajes discretos y no tanto, goces generacionales, concursos involuntarios de camisetas, pobreza que se caen de maduras, niños pequeños que diez minutos antes no habían nacido, irritaciones, premuras. Para los mirones, y casi todos lo somos, el Metro o el autobús son el acontecer alternativo de calles, avenidas y callejones, que habilitan de golpe el tono confesional o la dejadez del autista. Si la mirada es el confesor, la figura ajena es el penitente. Y la mirada localiza al descendiente de los vecinos: los semejantes, que sustituyen el “Qué Dirán” por el “Qué no habrán visto. Si son igualitos a mí”. [...] El vagón es la calle, el Metro es la ciudad, [...]

Carlos Monsiváis

2.1 El sentido del viaje: *del espacio creador del sujeto*

La relación de la sexualidad con los espacios “públicos” de la Ciudad de México teje sus tramas a partir de la cotidianidad y del tránsito del viaje de un lugar a otro a través del viaje en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro) de la Ciudad de México. Ésta experiencia ha dotado la posibilidad de explorar y

comprender la relación de lo privado y lo público, de lo subjetivo y lo social, de lo individual y lo colectivo.

En el devenir histórico, desde su fundación y a través de los años hasta nuestra actualidad, a través de notas periodísticas difundidas por diversos medios de comunicación (reportajes especiales, documentales, artículos, la historia oral y entrevistas al público en general); el metro ha sido ubicado como un lugar público permeable de encuentros “privados” homoeróticos, configurando un saber entre voces que permanecen en el juego del anonimato y la prohibición, pero al mismo tiempo en la liberación y dinamismo del placer y la sexualidad entre iguales.

Es así que el metro ha sido considerado como uno de los escenarios idóneos para los encuentros homoeróticos entre hombres por sus “estaciones de transbordo, los cambios de dirección en el mismo andén, los túneles de salida, los vagones más desocupados a ciertas horas o los más llenos” (Sánchez, 2002:28); donde se desdibujan los límites entre lo público y lo privado. Espacio significativo que representa la oportunidad para “*metrear*”³⁵, es decir, el “ligue”³⁶, la seducción, el placer y el sexo, interrelacionados con la aventura, la emoción y el juego. Por ejemplo, Raúl, un entusiasta usuario del último vagón del metro, comentó:

El metro es un espacio de ligue, es para conocer gente, encuentros sexuales fugaces, sexo sin compromiso, en general para relacionarse [...] se da el “filtreo” o sea que alguien se te queda viendo y te hace un guiño pues le sonríes. Hay un intercambio de miradas que es un lenguaje físico y a través de gestos y miradas hay como un cortejo de a quien le gustas, pues trato como de seducirlo para que se baje en la misma estación conmigo y empiece a platicar y me dé su teléfono y a lo mejor lo veo otro día o en otras se da un rápido “fajoteo” entre la multitud, obviamente sucede en las horas pico, en las mañanas cuando la gente va al trabajo

³⁵ Christian, uno de mis informantes, definió “*metrear*” como “*el hecho de estar buscando a alguien o el de estar viendo si hay determinada acción en el metro, en determinados vagones: Buscar, coqueteos, frotamientos y en determinado momento ya otra acción.*”

³⁶ “¿Es posible el ligue en el Metro?” se cuestiona Carlos Monsiváis, a lo que responde: “Muchos dicen que sí, que es lo más fácil, que si el Metro reconstruye la ciudad y escenifica por su cuenta a la calle, incluye por fuerza al sexo en sus variadas manifestaciones. En el Metro la especie vuelve al desorden que niega el vacío, y eso permite las insinuaciones, el arrejunte que es lascivia frustrada por la indiferenciación, el faje discreto, el faje obvio, las audacias, las transgresiones. Todo da lo mismo. [...] el ligue que es la ambición de salirse con la suya o con el suyo, las ambiciones todavía encendidas o ya apagadas, el frotarse de las sensualidades [...] Y el ligue trastoca sus propias normas, ya que antes el revoloteo de los envíos de la gana exigía las ceremonias de la aceptación, y ahora todo demanda celeridad, nada más mostrar la apetencia es inútil, eso será a solas, lo trascendente es ponerse de acuerdo y coincidir en la salida, y el instinto y el latex vendrán por añadidura” (2009:112,169 y 172).

como entre las 8 de la mañana y 10 de la mañana, a todas horas, pero hay igual puedes buscar un horario que sea el más concurrido y ver (Raúl).

En las conversaciones realizadas, algunos de mis informantes comentaron que en las estaciones de Balderas, Sevilla, Salto del Agua, Hidalgo, Deportivo 18 de Marzo, Zapata, Universidad, Santa Anita, Instituto del Petróleo, Ferrería, El Rosario, Refinería, Constituyentes, San Pedro de los Pinos, Barranca del Muerto, Escuadrón 201, Constitución de 1917, Ciudad Azteca, San Lázaro y Bosque de Aragón; entre sus pasillos y vagones es donde se llevan a cabo este tipo de encuentros, ya sea en horas pico sobre todo de la mañana o después de las diez de la noche, además de estar vinculadas geográficamente con otros espacios de la ciudad que han adquirido este uso. Al respecto, Raúl y Christian comentaron:

[...] hay varias rutas, en general creo que es ya como un espacio ganado, es sabido por todos que el último vagón es el vagón del ligue, creo que en cualquier línea es el último vagón. Hay unas que son más concurridas como la de Rosario a Barranca, como que se da más. Por ejemplo en Constituyentes, en la semana comentaban que salió un reportaje en televisión que ya le apodaron “El ponedero” a un paso a desnivel que está afuera del metro Constituyentes, porque han encontrado condones. Es un paso a desnivel que está completamente oscuro y también grafitado, justo entre Tacubaya y Lomas de Chapultepec, bueno el Bosque de Chapultepec y esa zona está en solitario (Raúl).

[...] cuando vienen en horas pico, por ejemplo de 6 a 7 de la mañana el metro es horrible y no cabe ningún alfiler y es cuando hay más. En todas la líneas sucede, te puedo decir la de Barranca del Muerto que es de las más pesadas en ese sentido, porque sabemos que en los cambios de anden la gente se queda y puede haber algo. ¿A qué me refiero? Puede haber sexo oral, felación o “guaguis” como le llamamos en el bajo mundo. Me ha tocado ver si no es en el cambio de anden es en el mero anden, en altas horas de la noche, donde tienen sexo (Christian).

Otro ejemplo, es el caso de la estación de Insurgentes de la línea 1, que parte de Observatorio a Pantitlán, considerada como el punto de reunión masivo de “ambiente”³⁷ “Lésbico, Gay, Bisexual, Transexual, Transgénero Travestí e

³⁷ Este término se refiere al conjunto de elementos que integran el espacio de “lo gay” y que alude a una “subcultura homosexual” que abre la posibilidad para reflexionar sobre la multiplicidad de construcciones sociales en torno a la diversidad. El “ambiente”, nos sugiere Laguarta (2010), hace referencia a un círculo de personas que comparten “algo en común” y que no está disponible para todos. Hago referencia a esos espacios de socialización y sociabilidad que cito en este trabajo y que en muchos casos posibilitan las relaciones homoeróticas, de amistad, noviazgo, “ligue”, “faje”, “metro”, “ambiente”.

Intersexual” (LGBTTTI) debido a su cercanía con la Zona Rosa (de larga tradición homosexual, con ciertas libertades y donde la tolerancia parece ser mayor) o la estación de Hidalgo de la línea 3, de Indios Verdes a Universidad, donde confluyen incluso otro tipo prácticas como el comercio formal e informal y la prostitución.

Un ejemplo más que resalta la complejidad de estas prácticas es lo que comentó Aldo al mencionar que *“darse un beso o un abrazo dentro del metro no es un delito o una falta administrativa, pero sí el tener sexo; está penado”*. Sin embargo, aun así se acude al metro con el propósito de hacer uso del mismo más allá de su uso tradicional como medio de transporte, jugándose la complicidad de quienes transitan por este espacio. Con esto quiero decir que los sujetos-usuarios del metro, se vinculan con el entorno de acuerdo al uso que se hace del mismo. En este sentido, la construcción del espacio del metro se genera por las interacciones al interior del mismo, donde confluyen prácticas privadas diversas que trastocan lo público en privado. Un espacio de acceso inmediato y amplio para los habitantes de la ciudad en lo diverso (clase social, edad, intereses). Espacio cargado de sentido con una multiplicidad de significados.

Al momento de que se cierran las puertas y todo, podemos empezar con la mirada, con este tipo de “filtreo”, con este tipo de coqueteo, guiñando el ojo, ciertas miraditas que un hombre común y corriente no le va ser a otro hombre [...] también me he encontrado parejas, novios, todo tipo de gente incluso gente que ni se le nota y que lo es, pero hay gente, del otro lado de la moneda, que puede empezar a acercarse a ti y misteriosamente ya está su mano en la entrepierna o te está tocando el trasero o inclusive a lo que van, si no te empiezan a tocar es porque ya casi te bajan el cierre del pantalón y si no es que te están acariciando es porque ya te sacaron todo, ya te sacaron genitales (Christian).

Por lo tanto, se entiende que entre los grupos o solitarios hombres, el metro es un territorio codificado de expresión de formas particulares de socialización y a su vez generador de estigmas entre los mismos usuarios. Algunos de ellos llamados “metreras”³⁸, “sanjuaneras”, “chacales”, “mayates”, “bugas”, que asimilan

³⁸ Al respecto, Ricardo mencionó que las “metreras” *“son muy de que van al punto y ¡sas! se acabó, o sea, no tienen lineamientos, son muy intensas, son muy bruscas, muy aguerridos, muy decididos a hacer lo que planean, como que checan el panorama y a ver a quien se ligan y es cuando empiezan a frotarse, a estimular el miembro.”* Por su parte Esteban comentó: *“A las*

las señales y consideraciones específicas del rito a seguir para hacer del ligue un encuentro efectivo y prometedor: “ciertos horarios identificados, ciertos lugares en el vagón, el abordar en cierto número de puerta según la línea, dirección de la línea, etcétera” (Sánchez, 2002:29). Por ejemplo, continúa comentando Christian:

Diariamente, como buen usuario del metro, yo sé que hay varios lugares y eso depende mucho de las líneas del metro, porque sé que hay puertas importantes donde encuentras determinadas cosas, además a determinados horarios. Pero cuando yo viajo y voy a trabajar, cuando tomo la línea 3 del metro que es la de Indios Verdes a CU, ya sea que vaya hasta tras del último vagón, en la última puerta o pueda ir, de atrás hacia adelante, en el tercer vagón primera o segunda puerta, por ejemplo, porque sé que voy a encontrar a gente de ambiente (Christian).

En este sentido, la cada vez mayor trasgresión de los espacios públicos para hacer de ellos lugares de encuentro sexual e íntimo y la gestación de lenguajes y comportamientos sexuales, ponen en marcha una serie de círculos viciosos, donde los sujetos son vulnerables y presa fácil en lo bio-psico-social.

[...] tanto hombres como mujeres, no importando que preferencia sexual tengan, sí corren riesgo, pero sabemos que en el medio gay como puede ser algo que se pueda abrir a una relación, no creo que de la mejor forma, pero sí algo así. Como puede ser algo muy peligroso, como te puedes encontrar una persona maliciosa, te puedes encontrar a una persona que sea una parafílica, como puedes encontrarte al mata gays o a ese tipo de gente que es homofóbica, que inclusive puede atentar en contra de tu salud o de tu vida, eso sin tomar en cuenta, lo más importante a parte de las enfermedades y todo eso, el hecho de que te haces acreedor a una sanción, a una sanción como ciudadano porque es daño a la moral (Christian).

Desde sus posturas, Desmond Morris (2003) y Michel Foucault (2000) consideraron al comportamiento sexual como un factor que ha moldeado a la civilización, en el caso de lo que hoy podemos llamar “conductas sexuales de riesgo”³⁹. Por otro lado, Ernesto Meccia señala que “el comportamiento sexual humano es asimismo la conciencia que los sujetos tienen acerca de lo que están haciendo, de lo que hacen con esa experiencia, y del valor o el disvalor que le

metreras no puedo llamarles chichifos porque no son prostitutas, no puedo llamarles sexo-servidores porque no están en un lugar específico. Yo les llamaría simplemente metreras. Creo que es un buen término, al menos hasta que encontremos otro”.

³⁹ Actitudes, señales, actividades corporales, expresiones verbales, que tienen como fin último las relaciones sexuales.

atribuyen” (2006:29). Sin embargo, vale la pena preguntarse qué sucede con estos sujetos y sus actos *más allá* de lo que están haciendo, sobre todo en el campo de la sexualidad como lo sugiere Weeks aludiendo al gran descubrimiento freudiano: *el inconsciente*.⁴⁰

Hay un reino psíquico –el inconsciente- con su propia dinámica, sus reglas y su historia, en que las posibilidades biológicas del cuerpo adquieren significado [...] El inconsciente es un espacio de conflicto: entre ideas, esperanzas y deseos –sobre todo deseos sexuales- a los que se niega el acceso a la vida consciente por la fuerza de la represión mental, aunque “regresan” todo el tiempo para trastornar la conciencia en forma de sueños, *lapsus linguae*, chistes, síntomas neuróticos o comportamiento perverso. Lo que constituye fundamentalmente el inconsciente son esas esperanzas y deseos reprimidos ante las exigencias de la realidad [...] (2000:65).

Es decir, siguiendo a Claudia Salazar, “*sujetos del inconsciente*” que “actúan –como campo en movimiento– pero no siempre pueden explicar sus acciones, ni el sentido de éstas se circunscribe siempre a la razón, y en ocasiones, no es ni lejanamente transparente u ordenado por alguna coherencia o funcionalidad” (2010:60). Pienso, desde luego, en ese saber que hemos olvidado a través del tiempo y que sería importante rescatar.

2.2 El homoerotismo del metro: *vínculo, cuerpo y deseo*

Ahora bien, intentando hacer una lectura (muy breve pero necesaria, apelando a mis limitantes respecto al buen entendimiento de esta teoría) desde el psicoanálisis, veríamos que éstos encuentros homoeróticos, partiendo del supuesto de que suelen estar precedidos de miradas y silencios, de un proceso de acercamiento y reconocimiento de la realidad del otro mediante la palabra no dicha; proceso que implica confianza y revelaciones, pero sobre todo una

⁴⁰ En su extraordinario y muy recomendable libro sobre Freud, Octave Mannoni menciona: “Hoy tal descubrimiento forma parte de lo que bautizamos con el nombre de modernidad. Cuando surgió no tenía nada de “moderno”. Freud hablando de sí mismo pudo escribir: *El autor de La interpretación de los sueños ha osado ubicarse junto con la antigüedad y la superstición popular en contra del ostracismo de la ciencia positiva*” (2006:18).

complicidad. El *partenaire*⁴¹, en tanto tercero mirón, espectador o testigo en torno a un placer y deseo perseguido y prohibido socialmente, es una pieza clave, un aliado necesario para dar existencia, sostener y/o expandir dichos encuentros. Los cuales tendrían las características de un vínculo perverso⁴², donde más que pasión, refiere Jean Clavreul, es el “*alegato amoroso*” entendido como “el sentimiento por el cual ciertos sujetos consiguen desconocerse completamente a sí mismos en su perversión” (1984:119); lo que invoca la práctica perversa en virtud de la promesa en nombre del “amor”.

Este supuesto vínculo “amoroso”, que adquiere el sentido de un pacto o *contrato secreto* marcado por “el ceremonial perverso” (en el sentido del ritual), tendría en su esencia la ambigüedad, complacencia y fascinación en quienes forman parte de él, legitimando y justificando sus prácticas. Desde este planteamiento, *la simulación* sería otra característica del vínculo perverso para guardar el secreto deseo y a la vez, “acreditar la idea de que de todas maneras, después de haberlo disimulado a sabiendas puede revelarlo, o aun exhibir lo que los otros esconden” (Clavreul, 2000:70).

Desde esta postura, estas prácticas llevan consigo la transgresión de la ley, el desafío que resguarda al escándalo, el juego peligroso o más bien riesgoso del erotismo, “ya que cada uno de los miembros de la pareja [y de otras formaciones colectivas] se preocupa por desconocer lo suficiente el campo del deseo del otro para que el juego erótico se lleve a cabo en la ignorancia, al menos simulada, del objetivo del compañero, para que la angustia y el goce surjan como el desenlace común de un deseo desconocido” (Clavreul, 1984:123). Desde este horizonte, las prácticas homoeróticas en el metro, serían formas de gestionar el placer y el

⁴¹ El *partenaire*, fija su relación con el otro a partir de ser un representante del orden de la Ley que es desafiada constantemente por los otros en cuestión, es decir, la participación del *partenaire* en el vínculo perverso, aunque sea de manera pasiva, “constituye un hecho bastante importante en sí mismo para que la significación del “síntoma” [acto perverso] se modifique, lograda ya la prueba de que el goce —o la complicidad tácita— del otro fueron obtenidos” (Clavreul, 2000:69).

⁴² Aunque en este trabajo no abordo aspectos de clínica psicoanalítica, si conviene explicar a “grandes rasgos”, cómo es entendida la cuestión de este tipo de sujetos y sus actos, que, sin llegar a una patologización y sin pretender que se entienda así en este texto, cuestión que el psicoanálisis ha defendido desde su creación; la estructura perversa, siguiendo a Serge André, “es una de las tres estructuras psíquicas inconscientes en las cuales el ser humano puede establecerse como sujeto del discurso y como agente de su acto. En este sentido, la perversión es perfectamente “normal”, incluso si molesta al mundo, o a todo el mundo. La existencia de las perversiones plantea, con una evidente provocación, una cuestión que apunta a la esencia misma de la sociedad humana” (1999: sin número de página).

secreto deseo; maneras de construir y reconstruir identidades, significados personales, vínculos de placer y poder que se reproducen de manera repetitiva (a veces compulsiva) en un imperativo absoluto que es el goce⁴³ del compañero, donde “el deseo no puede ser otra cosa que deseo de gozar” (André, 1999: sin número de página). Lo que se traduce en el fin último del acto perverso, porque “revela sobre todo una brecha donde se manifiesta que el otro es siempre corruptible, su deseo irresistiblemente movilizable, su goce posible de ser forzado, su complicidad ganada de antemano” (Clavreul, 2000: 69).

Ahora bien, existe en estas prácticas un aspecto importante que no puedo dejar de mencionar, puesto que, según Clavreul, siguiendo las aportaciones de Freud sobre las pulsiones,⁴⁴ comenta que el acto perverso (y en general la mayoría de ellos), están motivados por una “pulsión escoptofilica” o el deseo de ver. “De este modo el deseo de ver y de saber no es estructuralmente distinto del deseo sexual” (1984:129). Luis comentó:

[...] Es una mirada que solo tú puedes entender claramente cuando le gustas a alguien y luego, luego hace lo posible por acercarse [...] Se acerca y de alguna manera u otra quedas frente a frente, o a veces ni siquiera se ven, o sea, solo es una cuestión sexual, en el sentido de que puede ser que a alguien lo empiecen a tocar o si alguien más ya se dejó tocar, adelante, aunque jamás se vean los ojos [...] Entonces, a través de los ojos, también reflejas estados de ánimo, reflejas finalmente quien eres, creo yo (Luis).

Durante el recorrido del viaje, la mirada tuvo un lugar primordial, inaugurante (podría llamarlo así), ya que envuelto en lo que observaba, las miradas entre los hombres fueron constantes, se buscaban entre sí tratando de hacer contacto visual para saber si el otro sostenía la mirada y en ese caso, aceptar algo más. En algunos otros casos, los hombres se mantuvieron dominantes, firmes, inmutados ante la mirada del otro. La seducción hizo acto de presencia en todo momento, en un juego de miradas, donde el cuerpo se hizo presente y sus movimientos

⁴³ Al respecto, Piera Aulagnier comenta: “[...] el goce concebido no como un derecho o como el extremo placer, no ya como el efecto de una elección, sino como un deber, como algo del orden del sacrificio que es debido y que ha de ofrecerse a un Otro [...] (2000:36).

⁴⁴ Jean Laplanche en su *Diccionario de Psicoanálisis* comparte la siguiente definición: “Proceso dinámico consistente en un empuje (carga energética, factor de motilidad) que hace tender al organismo hacia un fin. Según Freud, una pulsión tiene su fuente en una excitación corporal (estado de tensión)” (1959:324).

visibles, acercándose a la imaginación para abrirse camino en lo indescifrado. La mirada se conjugó con el cuerpo para, en conjunto, llegar al objeto del deseo. Christian así lo reiteró con su testimonio:

[...] después de la mirada, si estás en el vagón, es ver su cara, ver su cuerpo, ver su zona genital. Igual si le atrajiste es ver hacia cualquier parte de su cuerpo; empiezan después a delinear su pene a través de la ropa (Christian).

En este sentido, el lugar o la posición de la mirada (“el ojo”) en los encuentros homoeróticos en el metro, ya sea de manera ocasional o permanente, tiene una singular importancia, si se toma en cuenta que la mirada, antes que la palabra, es estructurante de estas relaciones. Más aún cuando (desde la observación etnográfica realizada y considerando algunos fragmentos de los testimonios vertidos durante mi trabajo de campo) al surgir la palabra; lo ilusorio⁴⁵ producto del encuentro, y muchas veces representado en “*fetiche*” (como causa del deseo y dotado de fascinación), se fragmentó, rompiendo el encanto del supuesto vínculo “amoroso”. Aquí, al parecer, la palabra traiciona. Ricardo menciona:

Es contradictorio realmente, o sea, quieren hacer todo lo que se pueda en el metro no? Se van exhibiendo, se van agarrando, se dejan agarrar, etcétera. Pero si les hablas saliendo del vagón, ya no te contestan o es lo mínimo. Si se las vas agarrando y te la van agarrando pues ya que importa que tu si y yo no, si los dos finalmente [...] quien sabe, ahí si no podría decirte por qué ocurre eso, pero finalmente saliendo ya no se hablan. Incluso con gente joven, entre gente joven ocurre lo mismo también. A lo mejor ir rodeado por 8 o 10 personas que van supuestamente muy interesadas en ti, pero al momento de iniciar la conversación es cuando se huye, ya te quitan ese contacto. Pero lo paradójico es que sí te dan información, pero muchas veces es falsa (Ricardo).

Por otro lado, la experiencia de Luis, nuevamente nos muestra lo que significó para él la experiencia de conocer a un “chavo” en el metro:

⁴⁵ Lo ilusorio, aludiendo al campo de la ilusión, necesario para la constitución del registro simbólico nos comparte Clavreul apoyado en Lacan, sería el lugar del objeto *a*, “en la que el Sujeto pueda reconocerse, puesto que en ella descubre la única posición subjetiva donde puede localizarse e identificarse: la del Sujeto deseante” (1984:130).

[...] el problema al final de cuentas es que depende de lo que tú busques o lo que quieras, si sólo quieres el placer por el placer, en sí, jamás intercambias una palabra, ni una mirada con esa persona, solamente que te toque o lo toques. Un compromiso mayor, implicaría de alguna forma, pues de pérdida, saber el nombre de la otra persona. Creo que de alguna forma escuchar su voz y poder a lo mejor, dar pie a volverse a encontrar [...] por ejemplo te puedo decir que conocí una vez a un chavo y él tenía su autoestima muy, muy baja. Él era un chavo ¡precioso!, ¡precioso!, pero él quería que como prueba de “amor”, según esto, la persona con la que él estuviera tuviera relaciones sexuales sin condón, entonces para él era una “prueba de amor” y yo le decía: ¡No puedes considerar eso una prueba de amor!, ¡estas arriesgando tu vida de alguna forma! Pero él no lo consideraba así y para mí me dejaba bien claro que el cuate andaba buscando alguien a quien amar de alguna forma, pero lo que había detrás era un problema de autoestima de él. Buscar el cariño que él necesitaba darse en las otras personas y eso le pasa a mucha gente ahí en el metro. Te topas sobre todo con chavos de 15-16 años que están empezando y que quieren sexo, pero confundiendo el sexo con el amor [...] Yo no creo que sea algo consciente, primero que nada. Pero finalmente, creo que tiene que ver con que de repente alguien en algún lugar empieza a experimentar este tipo de prácticas y si le gusta, lo sigue haciendo pensando que en ese lugar va a volver a encontrar a alguien más y pues... a mí me hace pensar un poquito en la cuestión de espacios necesarios, yo creo que sí es necesario poner espacios, pero debe ser en todo el país, no solamente que esté restringido al cine o la Alameda, sino que en general quizás eso sea también parte de una dialéctica tal cual por la lucha de espacios y visibilidad de alguna forma. Desafortunadamente creo que los “homosexuales” llevan en este sentido la peor parte porque todavía nuestra sociedad no ha aprendido a respetar y aceptar la homosexualidad y otras prácticas, porque no solo es la homosexualidad, y entonces se tiende a estigmatizar (Luis).

Motivado por lo ya citado, queda por decir que este tipo de prácticas nos plantea la problemática del lazo social que se revela de manera distinta comandado por un desdoblamiento emocional y erótico ambivalente, cuya contradicción, refiere Serge André (1999), no impide su coexistencia. La escena del acto privado puesta en el escenario de lo público al servicio del otro:

De un lado, la escena pública, del otro, la escena privada. La escena pública, lugar del semblante explícito, el mundo en que las leyes, los usos y las convenciones sociales son respetados y celebrados con un celo caricatural [...] La escena privada, por el contrario, lugar de la verdad escondida, del secreto compartido [...] entre el perverso y su partenaire, se realiza el ritual (siempre teatral) que demuestra que el sujeto tiene sus razones para eximirse de las leyes comunes porque se atribuye conocimientos privilegiados sobre los que funda su singularidad (André, 1999: sin número de página).

Sin duda, las relaciones homoeróticas en el metro son un encuentro con la corporalidad, lo emocional, las relaciones intersubjetivas, los deseos y placeres que promueven nuevas formas de existencia y reconocimiento de la diversidad sexual y social, donde “cada tiempo y cada espacio prescribe y determina una figura singular producida por la relación del individuo con su cuerpo, con las reglas y códigos, con la verdad y con lo esperable” (García, 2006:97).

Siguiendo las conversaciones realizadas y lo comentado en ellas, el metro es pensado como un espacio de “ligue” y socialización bajo un secreto a voces, donde pueden ser permitidos toda clase de actos que impliquen el contacto con el cuerpo y la emergencia de la “fantasía” de creer que ese otro es quien dará eso que hace falta: la ilusión de encontrar la pareja, el “amor” y la comprensión revestida por el deseo del cuerpo. El autoengaño (si lo podemos llamar así) del que son sujetos la mayoría de los usuarios-hombres del metro, se vuelve parte del deseo de conocer a un “alguien” o un “algo” (tercero) que de sentido a su acción. Por ejemplo, Raúl comparte su opinión:

[...] conocer gente con intereses afines, con la intención de que te masturben o masturben o a veces ya la penetración en el vagón del metro. El último vagón sí es utilizado por muchos como una forma para conocer gente, quizá para lo que dure el trayecto, un prospecto, o para lo que se vaya dando o el de “voy a conocer a mi príncipe azul” o simplemente para disfrutar el momento (Raúl).

En este sentido, considero que esta “búsqueda”, en parte (que no la única, como ya lo vimos líneas arriba), está determinada por las condiciones sociales y culturales de nuestro país que han originado un ambiente desfavorable para la libre expresión de la sexualidad.

El espacio homoerótico del metro, al que hago referencia, es de entrada un espacio de multiplicidades diversas, de símbolos, de historia, de afectos y sensaciones. No niego, desde luego, otras construcciones que hablan de este potencial de la diversidad.

Pienso que este fenómeno es un problema de lo íntimamente humano y de sus contradicciones. Una respuesta a la imposición de lo social, una manera de auto-creación del mismo sujeto, de re-inventarse para dar cabida al deseo inconsciente, a lo íntimamente abyecto para lo social. Son prácticas que llevan

consigo no solo la carga de lo sexual, sino toda una historia de represión y prohibición de la sexualidad. Recuerdo que en alguna parte de mi diario de campo registré lo siguiente:

Abordo el último vagón de la línea 3 del metro, lo encuentro con lugares libres, me siento en el segundo bloque de asientos y en frente de mí se encuentran dos hombres que después de haberse sentado, se besan, sin condición, al parecer disfrutan de sus besos, disfrutan del ir juntos, de irse acompañando, ambos se toman de la mano izquierda fuertemente y se sostienen, colocan sus cuerpos muy cerca y cuando se besan, sus labios en lo más profundo se unen. Se bajan en la estación de La Raza. Antes de que se bajaran, quienes estaban observando, mirábamos con detalle cómo se besaban. Un hombre de aproximadamente 65 años, los miraba con interrogación... Ahora en frente de mí están dos hombres, quienes se encuentran frente a frente, en dos posiciones frontales. Uno de ellos viste de traje, formal, de tez blanca; el otro viste casual, desaliñado, de tez morena. Ambos platican muy cerca uno del otro, el roce de sus manos a través de los pasamanos es evidente.

Al respecto de estas relaciones que a la luz de la Ciudad de México se van configurando y que se ven potenciadas por los medios y la tecnología de comunicación. List (2005) comenta que las relaciones entre los sujetos tienden a multiplicarse por la necesidad de contacto con el otro y en este sentido los medios de comunicación han favorecido a estos procesos haciendo de las distancias un punto clave para su sostenimiento. En el caso del metro ha sido un medio de transporte que ha contribuido en la articulación de nuestra ciudad y en consecuencia a la de sus pobladores, posibilitando que los sujetos que habitan los lugares se apropien de ellos, subjetivando los mismos y construyendo los espacios.

Esta apropiación, sin embargo, tiene que ver con aspectos tan variables como la hora en la que se dé, el día de la semana, etcétera, los cuales van a permitir que se presente, a la vez, una múltiple apropiación de los espacios [...] dependiendo de la manera en que cada individuo actué y logre la apropiación efectiva o simbólica de éste (List, 2005:285).

Durante mi abordaje en campo, y mediante el registro en mi diario de campo, observé parejas de hombres, cada una con sus particularidades; algunas de ellas expresaban su condición de noviazgo, otras de la amistad haciendo visible que

cada uno tiene su forma de vincularse. También encontré algunos hombres solteros que escribían, otros que dormían y otros que observaban a su alrededor.

Pero ¿quién descarta la posibilidad de que también ese sujeto sea objeto observado?” Goffman (2006) menciona que cuando un individuo llega a la presencia de otros, estos tratarán por lo común de adquirir información acerca de él o poner en juego la que ya poseen, generando una imagen que va relacionada a las expectativas (mutuas) sobre ese “nuevo” sujeto que se ha incorporado al espacio del metro sabiendo o no lo que encontrará. Un nuevo viajero que puede bajarse en la siguiente estación o permanecer hasta el final. En mi diario de campo escribí el siguiente fragmento:

El día de hoy veo frente de mí una pareja de hombres que platican, se subieron en la estación Niños Héroes. No es la primera vez que los encuentro. En dos ocasiones los he observado, más nunca he escrito al respecto de ellos. Ambos visten de manera formal, uno más casual pero formal, ambos platican sujetados del armazón de metal que les sostiene del movimiento del metro. La conversación se torna interesante, se observa en sus expresiones faciales; denotan alegría, interés en el discurso. Solo cruzan sus miradas, sus discursos, el cuerpo se mantiene a distancia, aunque en acercamientos inesperados y provocados por el ritmo de la marcha del metro. Ambos se bajan en la estación de Potrero.

Lo hasta aquí mencionado, ofrece la posibilidad de pensar el metro como un espacio para la “afirmación social” de estos usuarios-hombres donde “el hombre que penetra a hombres o mujeres, indistintamente sigue siendo plenamente hombre y jamás aceptaría ser identificado como homosexual” (Castañeda, 1999:25). Recordemos que en México, el homoerotismo, como parte de una región cultural más amplia, tiene un relevante precedente. Según estudios antropológicos⁴⁶ que perfilan una caracterización del “sistema sexual mexicano”, el criterio que mayormente se utiliza para organizar las relaciones sexuales entre hombres (que no es exclusivo de México aunque aquí esté presente) es el rol erótico que se desempeña en la relación: Activo (penetrador) o Pasivo (receptor). Dichos roles, encierran en si una estratificación por género, ya que el papel del activo es adjudicado al hombre masculino y el papel del pasivo al hombre afeminado, aunque en la “práctica” no sea siempre así. Así mismo las diferencias

⁴⁶ Carrier, Taylor, Alonso, Herdt y Almaguer. Citados en Núñez, Guillermo (2001).

en el rol erótico son aprendidas por términos que designan los lugares, muchos de ellos peyorativos, del sujeto “homosexual”. Por ejemplo, el activo al que se le llama “hombre” y el pasivo llamado como “joto”, “maricón”, “puto” y otros adjetivos más. En este sentido, esta diferencia nominativa, estigmatiza al sujeto generando en la práctica homoerótica las relaciones de poder y placer, empoderado y dominado.

Esta diferenciación de las relaciones sexuales entre hombres, se complementa con los discursos e imágenes en los espacios urbanos como el metro. En este tenor, el metro, dentro del sistema sexual mexicano, contempla un sistema homoerótico dual: El tradicional, de origen hispano, estructurado por la dicotomía activo-pasivo y el moderno, de origen nor-europeo y norteamericano, estructurado por el *intercambio* de roles eróticos, mejor conocido como *inter*⁴⁷.

Por lo tanto, se puede argumentar, según Margarita Baz (2003) que la condición básica de estos comportamientos es el de la experiencia que alude a su nodo primordial: *la subjetividad*. La cual abarca la infinita red de relaciones y conocimientos, simbolizaciones e imaginarios que constituyen el mundo humano. De esta manera la subjetividad, como principio integrador en las múltiples relaciones sujeto-“objeto”, es singular y es plural, es universal e individual, es una y es múltiple, es lo social y lo personal.

Apelo entonces, a los usos que se hace del metro en la cotidianidad, espacio de uso común y público donde suceden situaciones que no pueden ser ignoradas, que provocan cuestionar y buscar respuestas partiendo de supuestos diversos sobre su origen. Situaciones que trascienden la vida de quienes toman normalmente el metro, donde el placer hace de los sujetos “protagonistas” y “victimas” de la sociedad en general al ser sujetos violentados por su orientación y prácticas sexuales. Así lo refirió Christian al compartir su testimonio:

[...] desgraciadamente el metro como es un transporte masivo bastante socorrido, yo creo que es un lugar donde proliferan muchas cosas, no podemos saber lo que realmente sucede en el bajo mundo del metro. Desgraciadamente no ha habido la suficiente apertura como para decir puedo andar abiertamente con mi pareja o puedo ligar en determinado lugar como el clásico antro, clásico cafecito de ambiente, clásico cuarto oscuro o de estas casitas hechas para estas intenciones y otras tantas. ¿Por qué? Porque no hay ese tipo de pensamiento positivo, abierto, no hay

⁴⁷ Internacionales: Personas que no tienen particular preferencia por desempeñar papeles eróticos como “activos” o “pasivos”.

esa apertura por parte de las autoridades, por parte del gobierno, por parte de la sociedad mexicana de poder lidiar con esto. ¿Por qué tenemos que vivir en una doble moral?, ¿por qué tenemos que ser gobernados por gente que puede tener su esposa y también amantes? (Christian).

La “máquina naranja” despierta la sexualidad de quienes se aventuran en el viaje subterráneo a través de “lenguajes verbales y no verbales que están íntimamente relacionados con las maneras de expresión del deseo en contextos estrictamente homoeróticos” (List, 2005:292). En el caso del metro, desde su creación, ha sido un medio de transporte que ha contribuido en la articulación y movilidad de nuestra ciudad y en consecuencia a la de sus habitantes, posibilitando que los sujetos que habitan los lugares se apropien de ellos, subjetivando los mismos y construyendo los espacios. Sin embargo, esta apropiación, según List, tiene que ver con diversos aspectos:

[...] tan variables como la hora en la que se dé, el día de la semana, etcétera. Los cuales van a permitir que se presente, a la vez, una múltiple apropiación de los espacios [...] dependiendo de la manera en que cada individuo actúe y logre la apropiación efectiva o simbólica de éste (List, 2005:285).

La apropiación del espacio del metro estará, entonces, vinculada a elementos simbólicos y procesos subjetivos y sociales que se condensan en este acto propiamente humano y que, en el sentido del tema en discusión, adquiere una connotación erótica desde los flujos y los cuerpos en movimiento.

2.3 Cartografías del deseo

a. La metáfora del rizoma

Por su parte Gilles Deleuze y Felix Guattari con su alucinatoria pero potencial idea de *rizoma*⁴⁸ nos ofrecen otra posibilidad para comprender y pensar el metro de las sociedades modernas desde esta mirada:

⁴⁸ Según Deleuze y Guattari (2000) el rizoma tiene caracteres básicos que lo definen, tales como: “conexión”, “heterogeneidad”, “multiplicidad”, “ruptura asignificante” y “cartografía”.

El rizoma no se deja reducir ni a lo Uno ni a lo Múltiple [...] No está hecho de unidades, sino de dimensiones, o más bien de direcciones cambiantes. No tiene ni principio ni fin, siempre tiene un medio por el que crece y desborda. Constituye multiplicidades lineales de n dimensiones, sin sujeto ni objeto [...] el rizoma sólo está hecho de líneas: líneas de segmentaridad, de estratificación, como dimensiones, pero también línea de fuga o de desterritorialización como dimensión máxima según la cual, siguiéndola, la multiplicidad se metamorfosea al cambiar de naturaleza [...] El rizoma procede por variación, expansión, conquista, captura, inyección [...] Lo que está en juego en el rizoma es una relación con la sexualidad, pero también con el animal, con el vegetal, con el mundo, con la política, con el libro, con todo lo natural y lo artificial, muy distinta de la relación arborescente: todo tipo de “devenires” (2000:48-49).

Siguiendo la misma idea, podemos sugerir pensar el metro de la Ciudad de México como un rizoma de las multitudes homoeróticas, organizado, estratificado, territorializado y significado. Pero también desterritorializado, con líneas de fuga⁴⁹ que conllevan una ruptura de sentido que produce nuevos significados *otros* y nuevos sujetos, sujetos en búsqueda, sujetos eróticos, “sujetos nómade” como sugiere Rosi Braidotti (2000).

Desde esta lógica pienso al metro como una red rizomorfa multidimensional con tramas (“fibras nerviosas”) interconectadas entre sí que se diversifican y multiplican a través de flujos haciendo agencia⁵⁰, rompiendo dicotomías. Mapa alterable con múltiples entradas y salidas, siempre dinámico, susceptible de ser modificado por los flujos humanos, “pues el deseo siempre se produce y se mueve rizomáticamente” (Deleuze y Guattari, 2000:32). Máquina de metal, de tecnología “avanzada” trastocada en espacio simbólico a través de los sujetos y sus cuerpos. De ahí que el metro se constituya hoy en día como uno de los espacios urbanos en devenir que, a partir de las diversas prácticas de sus usuarios, es estructurado en un orden singular y emergente. Otro orden alterno al instituido.

Por ejemplo, en “el último vagón”, enmarcado por cuatro paredes, ocho puertas (cuatro de cada lado), veintidós lámparas (once de cada lado), seis tubos o pasamanos (tres de cada lado); cuando las puertas se cierran otro mundo

⁴⁹ La línea de fuga nos sugiere un proceso de quiebres y rupturas constantes que, orientadas por la dinámica de los flujos, producen nuevas conexiones. La multiplicidad de otras dimensiones de la realidad.

⁵⁰ Para Deleuze y Guattari, un agenciamiento “es precisamente ese aumento de dimensiones en una multiplicidad que cambia necesariamente de naturaleza a medida que aumenta sus conexiones. En un rizoma no hay puntos o posiciones, como ocurre en una estructura, un árbol, una raíz. En un rizoma sólo hay líneas” (2000:20) que se conectan en cualquier punto, que producen multiplicidades que cambian al conectarse con otras.

emerge con la dinámica del acomodo de los cuerpos, donde cada uno ocupa el lugar o su lugar con el otro, el contacto físico-corporal es obligatorio y tolerado por quienes viajan en el vagón. Los tactos, las miradas, los discursos, los afectos, como “líneas de fuga”, llevan una intencionalidad erótica, todo se vuelve un sistema de ida y vuelta; de creación de otros sistemas; de sentidos divergentes. Geertz (2003) refiere que la diferencia de un acto está en la intencionalidad, lo que implica un mensaje, un código.

b. Las rutas del placer

He denominado rutas del placer a aquellas rutas que en base a lo observado y registrado en mi diario de campo y también al testimonio de mis informantes fueron enunciadas como parte de este fenómeno en el metro, cartografiando las mismas con el fluir del deseo.

Me quedó claro que al abordar el metro, todos tenemos en nuestro viaje un inicio y un fin. Por un lado está la ruta institucional u oficial que traza de un punto a otro a cada línea del metro, pero también me di cuenta que propiamente existen dentro de estas rutas unas alternas no instituidas que fluyen en el sentido del deseo y del compromiso laboral, escolar y de diversión del mundo “interior” al “exterior”. Esteban nos comparte:

El metro, por excelencia, creo que es (dentro de todos los transportes que existen en México, aquí en la ciudad) uno de los lugares donde mayor cantidad de personas lo toman porque los dejan, en la mayoría de los casos, muy cerca de sus trabajos. De hecho donde me bajo, en Colegio Militar, nada más doy vuelta en la calle y ahí está mi trabajo, o sea, realmente muy cerca [...] Yo sé que este tipo de encuentros en el metro pueden desviarse a lo mejor hacia un hotel, unos baños o a unos saunas. Se pueden desviar a la casa de esa persona, porque te dicen “ay! es que tengo lugar”, eso quiere decir que es un espacio “donde podemos hacer lo que tú quieras” [...] Hidalgo, Bellas Artes, Pino Suárez, Balderas, Centro Médico, son estaciones que tienen transbordos y están en el centro. Hidalgo que está en Reforma y Avenida Juárez y en esta avenida esta la Alameda y es muy céntrica, se conecta con el Centro Histórico, caminas y todo. Pino Suárez se conecta con Zócalo y esa línea, la azul, te lleva también a la estación de Allende y Revolución, pero también a Bellas Artes que se conecta con San Juan de Letrán, Obrera, Doctores y Chabacano. Ahora, la verde, también conecta con Juárez y Balderas, que también va con la rosa y que antes conecta con Guerrero que va a conectar con otra zona muy céntrica, hasta Buena Vista [...] pero espérame, también la rosa que va a Isabel La Católica, Salto del Agua, Balderas, Cuauhtémoc e

Insurgentes, todavía hasta Sevilla, son estaciones muy marcadas para estas cosas [...] En las estaciones de Balderas e Hidalgo es donde hay prostitución, igual también en Indios Verdes y creo que también en Pantitlán. Por lo mismo de la confluencia de la gente [...] Ahora, curiosamente en la mayoría de estas estaciones hay un hotel y baños públicos, que a lo mejor como antes no había una red de agua potable, la gente iba a bañarse a los baños. Este es el motivo por el cual se crearon estos lugares, pero por otro lado, ahora estos lugares ya no los hacen para otras cosas, ya son muy pocos los que existen. Pero en términos de homosexualidad, pues están los Finisterre cerca del metro San Cosme o los Diana que están cerca del metro Hidalgo. Puede ser que haya cerca de Pantitlán, no sé, desconozco, pero al menos un hotel o un sauna o algo, sí hay ahí. Antros gay a lo mejor no tanto, pero usualmente tomo mi línea y en vez de bajarme en Hidalgo, me bajo en Balderas, que es cuando voy a Insurgentes y voy a Zona Rosa, cuando voy a tomar un café o a lo mejor llego a ir al antro con alguna amistad que llegue a tener por ahí o que me hayan invitado, porque no solamente Zona Rosa es para cuestión gay sino, digo, de mi trabajo a lo mejor se van a otros antros que son de carácter heterosexual y que pues también te diviertes no? (Esteban).

Rutas determinadas por los itinerarios de cada usuario, por los horarios en que son transitadas y complementadas por la dinámica interna que se inaugura dentro del vagón y la dinámica que se gesta fuera del mismo, entre los pasillos y andenes de las estaciones. Por ejemplo:

❖ **Línea 3: Indios Verdes a Universidad**

(Ruta de observación: Indios Verdes- Universidad)

En la línea 3 Indios Verdes - Universidad, fue evidente como desde el inicio de la ruta, considerando el horario “pico” en la mañana, se inicia el viaje con el vagón repleto de usuarios en este caso el último o el antepenúltimo vagón son los elegidos por los hombres; ambos están saturados y es posible que los cuerpos se conecten en un acto obligado por lo estrecho del espacio disponible para viajar

En esta línea se inicia en la mañana desde Indios Verdes hasta la estación de Hidalgo que es la primera estación en que hay un desahogo (literal) del vagón; posteriormente, la estación de Balderas y finalmente algunos “sobrantes” en la estación de Centro Médico. Estas tres estaciones son el cruzamiento o enlace con otras líneas del metro, lo que puede ser un punto de reunión masivo entre los usuarios. Después de esta última estación de conexión, la ruta se aligera, es decir,

queda menos congestionada u ocupada. En contraste, esta línea también llega a su extremo en muchos horarios al día al quedar vacía o semivacía en el resto de la ruta de la estación Centro Médico a Universidad.

En relación a esta línea, hay un continuo de referencias específicas en torno algunas estaciones como Hidalgo. Por ejemplo, List menciona lo siguiente:

[...] es el punto emblemático por excelencia, debido en parte a que tanto fuera como dentro de esta estación se concentra un número importante de sujetos gay cuyo estrato socioeconómico en general es bajo. Este por supuesto ha dejado de ser un sitio clandestino (en el sentido de oculto), pues tanto los pasajeros como las autoridades saben que este hecho se presenta cotidianamente (2005:303).

Es importante señalar que este corte a la realidad, indudablemente tiene sus efectos en la investigación pues la población en las líneas del metro es variada de acuerdo a la posición geográfica en la que se ubican cada una de ellas y por lo tanto también los sujetos que la utilizan.

❖ **Línea B: Ciudad Azteca a Buenavista**

(Ruta de observación: Cd. Azteca-Garibaldi)

Esta línea tiene su origen, de norte a sur, desde el Estado de México, en el Municipio de Ecatepec, hasta la última estación de Buenavista en territorio del Distrito Federal.

En el caso de esta línea durante mi trabajo de campo, pude percatarme que el vagón más usado por los hombres es el último, de ida y de regreso. En esta línea no aplica el antepenúltimo vagón, debido a que el acceso a estos vagones está muy cerca de las escaleras y pasillos que alimentan el flujo de gente en cada estación. En esta línea las estaciones que acumulan un cierto número de usuarios son Ciudad Azteca, Río de los Remedios, San Lázaro, Lagunilla, Garibaldi y Guerrero, debido a que varias de las anteriores son estaciones de conexión con otras líneas como la 1, 8 y 3. Estas estaciones se conectan con otros puntos importantes de la ciudad como el Centro Histórico, Chapultepec y Universidad (CU). La edad de los usuarios es predominantemente entre los 20 y 30 años de

edad. En este vagón suelen también adherirse algunas mujeres solas y otras con su pareja. En el recorrido de esta línea, es frecuente que el primer punto de aglomeración de los usuarios después del origen sea la estación de Río de los Remedios que coincide con una base de transporte colectivo terrestre que conecta con otros puntos del municipio como San Cristóbal, Jardines de Morelos y Texcoco, y otros municipios como Coacalco y Ciudad Netzahualcóyotl. Avanzando en este recorrido, la siguiente estación es San Lázaro, donde el último vagón se “vacía” en la mayoría de los casos, quedando algunos usuarios que prolongan su viaje hasta la Lagunilla, Garibaldi y Guerreo.

❖ **Línea 8: Garibaldi a Constitución de 1917**

(Ruta de observación: Garibaldi-Escuadrón 201)

Esta línea es una de las más saturadas del SCT-Metro, principalmente porque conecta el Centro Histórico de la ciudad con varios puntos de la Delegación Iztapalapa, que es una delegación política compleja desde su entramado socio-histórico, cultural y económico. Regularmente en la última puerta del último vagón, en ambas direcciones, es donde suelen abordar los hombres, y las prácticas homoeróticas suelen reproducirse principalmente entre las estaciones de Garibaldi y Doctores, por ser el tramo subterráneo de la ruta. Esto no quiere decir que en el resto de la ruta los hombres no se apropien de ella. Las prácticas homoeróticas, suelen permear toda la línea, de inicio a fin, pero bajo características distintas al estar sobre o bajo la superficie terrestre. Del mismo modo, esta línea suele transportar un número significativo de usuarios, coincidiendo con las características poblacionales de la delegación Iztapalapa.

Algo importante a resaltar es que si bien el metro es un no lugar desde la concepción teórica de Augé (2008), también es cierto (considerando mis observaciones) que estos viajes (donde se comparte el trayecto en un cierto horario todos los días) posibilitan el encuentro de una manera más constante y repetitiva entre los mismos usuarios-hombres. Lo que de alguna manera deja una

sensación de “familiarización” entre quienes en repetidas ocasiones coinciden en el trayecto, en el horario y en el mismo vagón.

2.4 El cuerpo en el metro: *El Cyborg*

En el espacio “público” del metro, de sus vagones, del reducido o amplio espacio de su interior, la multitud encuentra en su cuerpo, una herramienta suficiente para la expresión de la sexualidad “periférica” y también llamada transgresora por pretender ser explícita más allá de lo prohibido y de la ley.

Los lenguajes verbales y no verbales, de palabras secretas, frases entrecortadas, silencios de ansiedad, miradas furtivas y sensaciones piel a piel hacen presencia con mensajes que amplían y hablan de la experiencia subjetiva. List comparte:

El posicionamiento dentro del lugar, la manera de consumir el espacio, las posturas, la ropa, los aromas del cuerpo y gestos muy amplios permiten lograr diferentes respuestas a los mensajes emitidos (ligue, cortejo, saludo, juego, etc.): llevarse una mano a los genitales, hacer una inclinación con la cabeza o aun gestos más directos hechos con la mano acompañados de miradas sugestivas (2005:270).

La “cualidad” que tiene el metro para ser un espacio colectivo, de tránsito, heterogéneo y en cierto sentido, como ya lo hemos mencionado, un espacio que promueve el anonimato, un *no-lugar* para Marc Augé (2008), y así mismo un espacio para el despliegue de prácticas homoeróticas entre hombres, tiene entre sus fundamentos principales al cuerpo. Cuerpo que se constituye como el principal instrumento vinculante, de mediación o conexión entre “naturaleza” y “máquina”. En este “pliegue”⁵¹, como lo cita Gilles Deleuze, al referirse a la capacidad que tiene el organismo de “plegar sus propias partes hasta el infinito y de desplegarlas, no hasta el infinito, sino hasta el grado de desarrollo asignado a la especie” (1989:18); condensa la profundidad del cuerpo y la posibilidad de la existencia del reconocimiento de la multiplicidad y, como sugiere Edgar Morin (2001), de la

⁵¹ Al respecto de esta noción, Gilles Deleuze, complementa: “La materia orgánica, sin embargo, no es otra que la inorgánica [...] Inorgánica u orgánica, la materia es la misma, pero fuerzas activas que actúan sobre ella no son las mismas. Por supuesto, son fuerzas perfectamente materiales o mecánicas [...]” (1989:16).

multidimensionalidad. Mirar el cuerpo desde su singularidad, más allá de las certezas que establecen el orden de lo absoluto, del razonamiento, de la ley, permite el reconocimiento de los deseos, las pasiones, las necesidades, las creencias, de la sinrazón.

Desde este punto de partida, propongo pensar el cuerpo como una continuidad, más allá del positivismo que por mucho tiempo ha sido el eje principal de la ciencia occidental, trascendiendo los binarismos esencialistas entre biología y cultura. Es decir, sugiere Elsa Muñiz, “producto de la performatividad, que está dada por los discursos que producen representaciones y las prácticas corporales cotidianas y ritualizadas que producen cuerpos dóciles, maleables y controlables” (2010:46). En este sentido, el cuerpo sería cognoscible como complejidad a través de las prácticas como una vía más allá de los polos cuerpo-mente.

Aludir a esta complejidad del cuerpo, es aludir a la complejidad de las realidades que habitamos y nos habitan. Una aproximación para comprender el mundo de lo social desde el reconocimiento de su entramado como el todo en sus partes y las partes en su todo.

La relación entre el cuerpo y el lugar es productora de espacio, de ahí el reconocimiento de la complejidad, siempre en devenir, de las realidades emergentes implicadas en la vida cotidiana del metro de la Ciudad de México. Desde mi experiencia, durante el trabajo etnográfico realizado dentro de los vagones que constituyen al “gusano naranja”, fue posible darme cuenta cómo estos cuerpos se vinculan con la máquina y su implicación en las relaciones homoeróticas; en especial, los cuerpos de hombres que se mueven hacia y en el interior del “último vagón”.

La armadura metálica del vagón se volvió parte o extensión del cuerpo vivo, adquiriendo movimiento; los tubos, las ventanas, las puertas son utilizadas por los usuarios-hombres como medios para apropiarse del lugar y hacerlo suyo. Las ventanas y puertas que a través de su reflejo suelen ser un medio de comunicación para interactuar con el otro mediante la mirada y el reflejo, así como los tubos del interior del “cuerpo máquina” que dan sostén al propio “cuerpo biológico” de los usuarios hombres durante el movimiento del “comboy”, se volvieron, metafóricamente, una extensión del brazo, de la mano, de los dedos, a

veces también de las piernas y de los pies, de tal manera que esto facilitó la aproximación al otro, que en un primer momento permanece ajeno o extraño; pero, paulatinamente, a medida que “la máquina” avanza en su trayecto, las fronteras entre materia inerte y viva se desvanecen, logrando conformar un *cyborg*, que desde el planteamiento de Donna J. Haraway es “un organismo cibernético, un híbrido de máquina y organismo, una criatura de realidad social y también de ficción” (1991:253). Un *cyborg* en el que son depositados fantasías que dan paso a la acción concretándose en prácticas homoeróticas que tienen de fondo al movimiento y a la estructura de metal que, como una “prótesis”, permiten el acercamiento al otro extranjero. Es decir, menciona Naie Yehya, “un ser que depende de la tecnología para realizar determinados actos físicos o mentales” (2010:148).

En este sentido el planteamiento de Haraway (1991) sobre *el cyborg*, constituye un elemento esencial para comprender las prácticas homoeróticas entre hombres específicamente en el espacio del metro, ya que propone la integración entre organismo y máquina desde un proceso imaginativo en conjunción con lo real (materia física) de la realidad social. Se pensaría entonces al *cyborg*, como el resultado de la disolución de las fronteras entre lo natural y lo artificial, una especie de híbrido en función de la modernidad.

El *cyborg* es una criatura híbrida, compuesta de organismo y de máquina. Pero se trata de máquinas y de organismos especiales, apropiados para este final de milenio. [...] sistemas de información controlados ergonómicamente y capaces de trabajar, desear y reproducirse (1991:62).

El cyborg, somos todos por el hecho de estar vinculados a la tecnología, desde esta mirada, debemos comprender al cuerpo como una entidad signada por lo cultural, radicando en ella misma su complejidad determinada por la subjetividad. El principal elemento articulador entre la realidad psíquica interna y externa del sujeto. En palabras de Michel Foucault: expresión del mundo.

El cuerpo es el punto cero del mundo, allí donde los caminos y los espacios vienen a cruzarse el cuerpo no está en ninguna parte: en el corazón del mundo es ese pequeño núcleo utópico a partir del cual sueño, hablo, expreso, imagino. Mi cuerpo es como la Ciudad del Sol, no tiene un lugar

pero de él salen e irradian todos los lugares posibles, reales o utópicos (2010:16).

La experiencia del cuerpo vivido en las prácticas homoeróticas de hombres en el metro de la Ciudad de México, sin duda alguna habla del poder de la subjetividad como ese espacio indeterminado y en constante movimiento:

Sirve como una manera de hablar de lo que ocurrió, de establecer diferencias y similitudes, de decir que se tiene un conocimiento “inalcanzable”. [...] La experiencia es, a la vez, siempre una interpretación y requiere una interpretación. Lo que cuenta como experiencia no es evidente ni claro y directo: está siempre en disputa, y por lo tanto siempre es político. [...] La experiencia es, en este acercamiento, no el origen de nuestra explicación, sino aquello que queremos explicar (Scott, 1992:72-73).

Es por ello que para mí también fue significativo lo compartido a través de los testimonios de los hombres con quienes pude sostener una conversación. El cuerpo adquirió para ellos un valor singular, vinculante, de poder y de resistencia, determinante de las prácticas homoeróticas y constitutivo del espacio como una *heterotopía*, que en este caso habla de la experiencia subjetiva de estos sujetos, resaltando el deseo por el cuerpo y la manera de verse, de proyectar su “buen gusto”, valorando su belleza física, todo en uno solo.

La cara era demasiado viva [...] yo creo que es el compuesto de la cara, de lo que compone su cara, sus cejas, sus ojos, su cabello, el conjunto de su cara, yo creo que después es como vayas vestido, los colores, la ropa, la combinación, etcétera, lo bonito que puedas ser o lo atractivo que puedas ser aparte de todo (Christian).

Así mismo, se reafirmó lo que en una labor de complicidad, los hombres se van “agarrando” y se dejan “agarrar”. La preferencia de estar entre hombres “porque a fin de cuentas”, señala un informante, “lo que recibes de un hombre jamás lo vas a recibir de una mujer”. Y precisa:

Como te toque, o sea como te toque el trasero, el cómo te toque la nalga es diferente a como te lo va a tocar una mujer. [...] a un hombre enséñale una y enseguida te la va a tocar, eso va a ser más que un imán [...] Un hombre heterosexual lo que recibe ahí en el metro, nunca en su vida lo va a recibir

de una mujer. La forma de tocar así casi con hambre, con desesperación, así salvaje (Ricardo).

La relación existente entre cuerpo y espacio, fue constante en los testimonios de los usuarios, ya que principalmente se referían a la cara y al pene como “la tarjeta de presentación” o aquella parte del cuerpo que llama la atención y que motivaba su búsqueda para el encuentro erótico. Recordemos que desde tiempos ancestrales, manifiesto en sus imágenes pero velado en sus discursos, el pene ha sido la imagen representativa del falo; símbolo del poder y la masculinidad principalmente entre hombres con prácticas homoeróticas no solo para el portador, sino también para quien resulta “ganador-vencedor” de lo codiciado. Así lo refirió nuevamente Christian:

[...] la tarjeta de presentación sería como desde la cara, a lo mejor tienes ojos preciosísimos y eso te lleva a ser el centro de atracción o las cejas, y después hay una serie de cosas que son visuales y después te das cuenta ya al tocar que va con premio extra ¿no? Entonces, bueno, salí ganador.

Entonces como que si hay un cierto nivel de excitación muy, muy leve, porque yo creo que los estas dominando y no son gay, ni son bisexuales, pero de alguna forma les han contado o equis, como que buscan un tantito ese contacto con hombres, entonces no lo quitan, no se mueven. Uno tampoco se quita y al paso de las estaciones te vas dando cuenta que hay una respuesta [...] (Christian)

La apropiación del espacio a través de las prácticas homoeróticas durante el traslado de un punto de la ciudad a otro, tiene dentro del interior del vagón una dinámica particular cuya característica esencial es el silencio de la palabra y el privilegio por “el roce” de los cuerpos, permitiendo apuntalar la interacción deseada y esperada hacia el encuentro con el otro; donde se prioriza la complicidad del placer del cuerpo, la solidaridad del secreto y la fantasía sobre el valor de la palabra para crear un espacio de actos transgresores.

[...] hay gente que puede empezar a acercarse a ti y misteriosamente ya está su mano en la entrepierna o te está tocando el trasero o inclusive a lo que vas. O sea, te puedo decir que agarra, y si no te empiezan a tocar es porque ya casi te bajan el cierre o la bragueta del pantalón, y si no es que te están acariciando, es porque ya te sacaron todo. Ya te sacaron los genitales (Raúl).

[...] ahora que nos separan a los hombres de las mujeres, vamos puros hombres ahí apiñados, entonces en silencio, nadie habla con nadie... además todos nos vamos rosando en todas partes y todo es tan de lado, que incluso puede ocurrir que vayas con las manos bajas... y de repente te encuentras con un bulto, con un pene, normal, flácido o semi-erecto [...] yo creo que si buscan el ser tocados, porque te dejan [...] pene contra mano, mano con el dorso (Luis).

Dicho encuentro muchas veces adquiere el sentido del ritual donde al parecer hay un proceder aprendido desde la historia oral de quienes han vivido la experiencia homoerótica, desde la apariencia del cuerpo y la interpretación que se hace de la imagen corporal como un punto de identificación con el otro y que en el caso del metro, también las nuevas tecnologías como los celulares, y siguiendo la noción de *cyborg*, se vuelven un complemento del cuerpo para hacer más “productivas” las prácticas homoeróticas.

[...] Entonces yo vengo y en una de esas se me ocurre bajar la mano, y sí, un poco más la mano, y sí un poco como que agarrar y acariciar un poco la mano del otro chico que venía, porque de hecho, era un chico que traía el cabello pintado, traía ropa muy ajustada, cosas así que te indican: “bueno a lo mejor sí es”. [...] Pero es el caso en que en ese momento, como sí recibí cierta respuesta y favorable de alguna forma... me acarició y se me quedó viendo. Entonces con un celular que tenía en aquel momento con una pantalla grande, tecleé mi nombre y lo gire para que él lo viera y lo apuntó (Christian).

En la dinámica particular del acercamiento, del encuentro con el otro desconocido, existen diversas tramas que se articulan unas con otras, en el intento de hacer presencia en la diferencia.

El posicionamiento dentro del lugar, la manera de consumir el espacio, las posturas, la ropa, los aromas del cuerpo y gestos muy amplios permiten lograr diferentes respuestas a los mensajes emitidos (ligue, cortejo, saludo, juego, etc.): llevarse una mano a los genitales, hacer una inclinación con la cabeza o aun gestos más directos hechos con la mano acompañados de miradas sugestivas (List, 2005:270).

En el espacio público urbano del metro, de sus vagones, del reducido o amplio espacio de su interior, los sujetos usuarios-hombres, encuentran en su cuerpo una herramienta suficiente para la expresión de una sexualidad diferente y también llamada transgresora por pretender y ser explícita más allá de lo

prohibido, de la ley. Los lenguajes verbales y no verbales, de palabras secretas, frases entrecortadas, silencios de ansiedad, miradas furtivas y sensaciones piel a piel hacen presencia con mensajes que amplían y hablan de la experiencia subjetiva.

2.5 El “apretujón” y el “arrejunte” de los cuerpos

a. El anonimato

Las prácticas homoeróticas hoy también han sido transformadas, reubicadas, circunscritas, algunas de ellas en el anonimato, como si esta fuera la respuesta a la no identidad sexual, para no ser definido como gay, “homosexual”, “joto”, “puto”, “maricón”, qué más da.

En éstas prácticas, el anonimato es un elemento estructural de las mismas ya que sostiene los silencios y las miradas encadenadas, enlazadas por el deseo y la negación; enmarcado por el tiempo de los horarios que responden a la lógica de mercado que traza y sujeta la vida de los hombres a itinerarios bajo ciertas condiciones de ser y estar. El anonimato, como lo sugiere Augé, evoca a lo que él denominó “no lugares”, es decir, espacios que no crean “ni identidad singular ni relación, sino soledad y similitud” (2008:107), donde la historia no tiene lugar y el tiempo queda atrapado en el presente, llevando consigo las mismas imágenes y textos que se repiten en una constante para hacer del viaje algo terminable y donde quienes transitan por ellos se “encuentran atrapados en los ecos y las imágenes de una suerte de cosmología objetivamente universal” (Augé, 2008:109).

Quizá de este modo, el anonimato ofrece, a quienes lo practican, la posibilidad de *ser* sin etiqueta, sin juicio y prejuicio, sin bandera alguna que defina, marque, señale, al grupo o *ghetto* del que son parte, según la sociedad, por enamorarse, tener sexo o aproximarse a otro igual que él: hombre o mujer, mujer-mujer, hombre-hombre. Luis mencionó lo siguiente:

Ocho, ocho y media de la mañana, es la hora en que la gente va a su trabajo donde hay mucha gente, tanto por ejemplo en la línea 9 o la línea 3 [...] hay vagones específicos donde la gente se sube y yo he visto por

ejemplo, yo mismo lo he hecho y me ha pasado de que me han masturbado, de que he masturbando. Pues bueno, porque estas con la persona y te empieza a tocar sobre todo eso [...] Es una onda así como de buscar, ocultarle a los demás, aunque la mayoría se da cuenta, sabe que está pasando, sobre todo en los últimos vagones. Hay muchos cuates que se suben con esa intención, yo creo que es un poco por el morbo, por el encuentro fácil, por otro lado, con miras a encontrar una pareja (Luis).

Los encuentros homoeróticos en el metro son parte de una negociación de contactos corporales, una *sociali-corporalidad*, donde los sujetos se implican con deseos, significados e imaginarios a través de los besos, del confort de los abrazos, de la estimulación de los pezones, de las caricias diversas por la piel, de los roces, de los fetiches y del cuerpo en su totalidad. Se resisten ciertos roces y se aceptan otros: besos sí, pero no contacto con sus nalgas, estimulación de los genitales pero no besos.

Un encuentro con la corporalidad, lo emocional, la intersubjetividad y los deseos y placeres que promueven nuevas formas de existencia, de ser y estar en el mundo.

Lo que pasa en el metro es una forma de interactuar, de conocer gente con intereses afines, entre comillas; finalmente homosexuales, no necesariamente con los mismos intereses, pero que es alguna forma rápida y sencilla de conocer a alguien, de acercarte, en algunas ocasiones simplemente de que te masturban o masturbes o igual que lleguen a tener sexo incluso, sexo oral o la penetración [...] En el metro, dentro del vagón, se establece una cierta complicidad, yo creo que entre todos los que están presentes porque se dan cuenta [...] generalmente eliges el último vagón del metro porque es utilizado por muchos como una forma de conocer gente, quizás para lo que dura el trayecto, quizás para un prospecto a futuro o quizás para ir viendo qué se va dando [...] (Luis).

Ante tal planteamiento me pregunto nuevamente: ¿el metro es un no lugar?, ¿un espacio que no propicia el vínculo?, ¿espacio donde los vínculos humanos son efímeros? Es cierto que el metro es un lugar de paso, de tránsito, pero pareciera que en el caso de quienes buscan encuentros homoeróticos y seguramente para otros más que hacen uso de este transporte, adquiere un significado diferente: un espacio que da sentido a su actuar y condición de sujeto usuario; tal y como lo afirma Sergio Tamayo en su reseña “*La ciudad, los lugares y los actores*”, al decir que “para los gays, como para muchos otros también, el

metro es un lugar fundamental de encuentro y reconocimiento. El metro puede ser un “no-lugar” para algunos, pero es, para otros, un lugar” (Tamayo, 2004:246-247). Al respecto agregaría que al ser un lugar de experiencia continua, de vida, de existencia y por lo tanto de significación y sentido, parafraseando a Michel De Certeau (2007), se entendería al metro como un “*espacio practicado*”⁵² porque representa algo para quienes lo abordan.

b. Las heterotopías

Por otro lado y de manera excepcional, también resulta muy importante y enriquecedora la aportación de Michel Foucault, al hablar de las *heterotopías*⁵³ o los *contraespacios*, es decir, “los espacios absolutamente diferentes” (2010:21). Las heterotopías menciona Foucault, pueden adoptar “formas extraordinariamente variadas, y tal vez no haya, en toda la superficie del globo o en toda la historia del mundo, una sola forma de heterotopía que haya permanecido constante” (2010:22). Es decir, las heterotopías tienen como principio fundamental “yuxtaponer en un lugar real varios espacios que, normalmente, serían, [o] deberían ser incompatibles” (2010:25). El metro sería, en este sentido, una heterotopía, principalmente por ser un medio de transporte diseñado “exclusivamente” para ese fin. Sin embargo, de acuerdo a los testimonios de mis informantes vertidos en este trabajo y a la etnografía realizada, el metro es un espacio en el que se yuxtaponen otros usos, tiempos y significados a la vez. Por ejemplo, en el sentido de la sexualidad, que en la privacidad de lo público y a través de los encuentros homoeróticos que sostienen los usuarios-hombres a la luz del “anonimato”, el metro deviene en un espacio para el encuentro sexual posibilitando diversas formas de prácticas homoeróticas y de socialización de las

⁵² Para Michel De Certeau (2007), es el espacio social o habitado. Es el resultado de un conflicto dialéctico permanente entre poder y resistencia social; con este término hace referencia al espacio como el producto de las operaciones que lo orientan, lo temporalizan, lo sitúan y lo hacen funcionar. Así mismo en la visión pro-transformación social, De Certeau menciona que los consumidores se identifican con los ciudadanos, los que no pudiendo transformar directamente el espacio, lo adaptan a sus necesidades cotidianas, alternando sus normas y significados.

⁵³ Para su estudio y comprensión, Michel Foucault propone una heterotopología, la cual está enmarcada por cinco principios básicos: 1. Formas variadas, 2. Historia, 3. Yuxtaposición de varios espacios en un lugar real, 4. Ligadas a recortes del tiempo, 5. Con un sistema de apertura y cierre que las aísla del exterior (Cfr. Foucault, 2010:19-32).

que solo “algunos” son protagonistas ya que pueden entrar y salir constantemente al estar implicados o ya iniciados en ese horizonte.

El metro es el espacio donde se pueden reconocer, donde la sexualidad puede ser expresada en el acto de la transgresión sujeta siempre al límite. El límite del tiempo y del espacio. Es un espacio que surge de la tensión entre ambos límites, rompiendo la monotonía de sus certezas para introducir otra lógica que le da sentido al tránsito y al sujeto que viaja en ese vagón erotizado. El sujeto se apropia del espacio, lo hace suyo.

Hay un desplazamiento y ruptura de sentido en el uso del espacio y de los sujetos que abordan y viajan en el metro. En este caso, es más evidente en alguno de los vagones (último y antepenúltimo) porque son los sujetos quienes significan los mismos. Son ellos quienes le dan el sentido *de lo erótico, de “ligue”, de búsqueda, de “metreo”,* al producirse el encuentro.

El ligue es muy variable, puede empezar desde el metro o desde que estás en el andén, ya estás cazando a la víctima, o te están cazando, o justamente subes en el metro y quedas apiñado uno contra otro y demás, y ya nada más te reacomodas para tocar a quien tú quieres tocar o sencillamente se reacomodan y se recorren para buscarte a ti. Para quedar ellos aquí y tú acá. Buscarte u ofrecerse para que los toques y demás [...] El contacto es como sentimental, o hay de todas las variantes, debe tocarte el hombro, la mano, el dedo, algo casi romántico y del romanticismo “alemán”, por decir, hasta con la vista empezar a sonreírte o guiñarte el ojo, etcétera, pero creo que la gran mayoría son contactos físicos hacia los genitales, hacia el trasero, al cachondeo y al manoseo (Ricardo).

“El último vagón”, por mencionar un ejemplo, en las horas pico puede ser un espacio excluyente desde el género, pues muchos consideran que quienes lo abordan buscan encuentros homoeróticos; sin embargo en otros horarios, podemos entenderlo como un espacio incluyente, donde se adquiere el significado de “no lugar”. En este tenor es importante recordar de nueva cuenta lo que Augé denomina “no lugares” para referirse a los lugares “que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico” (2008:83). Entonces, cabe preguntarse si el espacio del metro es signado por la sexualidad únicamente o no, en los horarios de confluencia social (horas pico), donde es posible “el faje” o “el cachondeo” a través del cuerpo, la mirada y más allá de ella.

[...] es como que también la pequeña pasarela de que vienes y, como te decía, que las miradas y estos juegos comienzan desde que vas dando la vuelta del pasillito para abordar el tren, [...] Desde que vienes caminando te van viendo y a lo mejor, dicen por ahí, que no puedes juzgar a un libro por su portada. Pero en este caso sería como lo contrario: lo juzgas, como diciendo “¡ay! a lo mejor él posiblemente es activo, posiblemente tiene este tipo de personalidad, posiblemente actúa de esta forma”, pues a lo mejor eso te dice. Pero bueno, vamos a actuar para poder ir de cacería” vamos a llamarlo así [...] pues ligar, o conocer gente, ve a saber tú para qué tipo de actividad o intención ¿no? Pero al final de cuentas, la conoces [...] (Christian).

Hasta aquí, reconozco que abiertamente en “lo público” el metro no es un espacio que tenga netamente la connotación de la sexualidad o de la “homosexualidad”. Se usa para transportarse a través de la compleja geografía de la ciudad, pero del viaje también emergen momentos de encuentro para el “ligue”, “la amistad” y “el sexo” entre los viajeros. La dinámica propia del metro hace del mismo un “espacio erótico”. Por lo que se proyecta como un espacio susceptible de ser apropiado desde otra lógica, adquiriendo otro sentido y un “nuevo” significado, aunque no el único.

En este tenor, fue revelador apreciar que mis informantes también se refirieron al metro como un espacio alternativo para el comercio, el descanso, la seguridad, la restricción, el sentido de pertenencia y otros más.

Respecto a *la seguridad*, se refirieron al metro como un espacio que acoge a los usuarios-hombres bajo un supuesto manto protector que los aísla de la posible violencia represiva que históricamente se ha ejercido por “los otros” bajo el nombre de homofobia.

[...] es como una pretensión de tener cierta seguridad de que en este lugar voy a encontrar, voy a conocer a una persona homosexual no necesariamente el amor de mi vida, pero puedo conocerlo [...] a lo mejor dices, buscando el amor de mi vida pero busco el sexo, a lo mejor puede ser que digas, busco sexo pero en realidad lo que no buscas es solamente sexo, buscas algo más [...] para suplir, decía yo, ciertos vacíos que tienes [...] falta de afecto por parte de la familia, en algunos casos de parejas [...] porque el cariño que buscan en esa persona no lo tienen [...] (Luis).

En relación al *sentido de pertenencia*, se hizo referencia a un espacio de uso común, donde la convergencia con otros sujetos es posible en base a

características similares compartidas entre quienes viajan en el vagón y que les dan sentido de pertenencia identitaria a un grupo o *ghetto*.

[...] cuando lo comprobé hubo una parte de mí que se identificó en muchos sentidos. ¿Por qué? Porque hablamos de cierto grupo, que es un grupo con cierta tendencia sexual y se tiene identificación con ellos porque dentro del vagón tú puedes ser más libremente si es que te sientes incómodo con la demás gente por ciertas cosas que tenemos como gays, como el caminar, el hablar, el sentarte, creo que entre nosotros es una manera como de estar en sintonía y de que te entiendes. Aparte me sentí cómodo por eso ¡por afinidad!, ¡por pertenencia! Y me sentí cómodo porque ahí yo podía conocer a alguien como amigo y como líguese pues estaba más que mejor ¿no? Entonces, a mí me gusta ir en esos lugares (Raúl).

Por lo tanto, el metro es un espacio alternativo en el que convergen todo tipo de sujetos y donde surgen redes espaciales y sociales diversas que van entretejiendo a la ciudad y en esta ciudad, siguiendo a Foucault, *todos los lugares tienen significado*.

c. La experiencia: de la etnografía y los testimonios

En mi experiencia, he observado una variedad de comportamientos matizados por la sexualidad y el erotismo de los cuerpos, de la mirada y las palabras, que se mezclan con y entre la gente que viaja en los vagones del metro, transformando el lugar físico en un *espacio dominado por la subjetividad*. En palabras de Augé, un *lugar antropológico*, “porque fueron cargados de sentido, y cada nuevo recorrido, cada reiteración ritual refuerza y confirma su necesidad [...] Se consideran (o los consideran) identificatorios, relacionales e históricos” (2008:58).

Espacio creado a tal modo que los sujetos que lo habitan, que lo simbolizan, que lo hacen suyo, pueden expresarse de manera diversa comunicando deseos, sueños o expectativas de vida que hablan de los sujetos y de este espacio público urbanizado.

Los relatos, por ejemplo, son recorridos del espacio, de nuestros transportes colectivos. Todo relato es una práctica del espacio, una forma de movimiento, una manera de apropiarse del lugar, de dar sentido a la materia, de subjetivar y producir espacio.

Por ejemplo, hubo testimonios que señalaron que el contacto sexual dentro del metro si se da, resaltando sus matices, como por ejemplo, en alguna sección de Indios Verdes hacia Balderas, como lo afirma Christian:

[...] es un contacto más abierto y franco, porque hay más gente y después de ahí el contacto es más bien romántico, el roce de la mano, del dedo [...] (Christian).

Fue importante observar que todas las líneas tienen una estación, una puerta y un lugar específico donde suelen configurarse estos encuentros. En el caso de la línea 3, de Indios Verdes a Universidad, fue en el último y antepenúltimo vagón, en ambos casos en la última puerta de los mismos; y de Universidad a Indios Verdes fue en la última puerta del último vagón, y en el cuarto vagón, en la segunda puerta, solo durante el día. Pero en la noche, entre las 22:30 a las 12:00 horas, fue, indiscutiblemente, en la última puerta del último vagón.

Bueno, todos los metros. Todas las líneas, tienen una estación y una puerta, en un lugar específico para ligarse. Por ejemplo el de Indios Verdes-Universidad, en dirección a Universidad, es un vagón, pero en dirección a Indios Verdes es en otro vagón diferente y es en otra puerta. Ya no es en el rincón del vagón, sino es una puerta antes del rincón de la última puerta [...]. Creo que es en el antepenúltimo, me parece, y es la última puerta, dirección Universidad. Y de Universidad a Indios Verdes, a lo mejor es el cuarto, y es una puerta antes, creo que es en el cuarto vagón, me parece, y no es en la puerta del rincón de ese vagón, sino que es una puerta antes de la puerta del rincón, del final [...]. En la noche sé que es el último vagón, es la regla de ese vagón (no universal) pero ese finalmente. En el último vagón, en la cola del tren, digamos las últimas dos puertas, es la zona para ligarse. Ahí van puros hombres exclusivamente, a lo mejor de las diez y media a las doce, que es la última corrida, aproximadamente, ese vagón va solamente con hombres. A lo mejor se sube alguna pareja, pero más bien despistada, o alguna chava o algún chavo solos, pero también despistados; pero son la minoría. En la noche, alguna vez por mera casualidad, pero sí es digno de notarse y de pensar, por qué van puros hombres, digo, van de diez a veinte hombres en los últimos asientos y se ve un tanto como la carga sexual o erótica. Te van sondeando visualmente, igual se van exponiendo un poquito físicamente los genitales. Las miradas son de una gran carga erótica (Ricardo).

Al entrar al vagón, es muy repetitivo, casi en “automático”, que se visualice a quienes vienen dentro. Se trata de localizar una mirada compatible, que también

te mire, para después sostener la mirada en los ojos y luego hacer un giro hacia la entre pierna de manera seductora (al menos así lo interprete). Suele suceder, en la mayoría de las veces, que se miren a los ojos otra vez y que después se sigan con la mirada en dirección a la mano y el brazo; seguido de un apretón sobre el pantalón en la entre pierna.

[...] aunque lleves prisa, como que sí te tomas dos o tres trenes para discriminar dónde va el chavo más guapo o más bueno, más buenote, etcétera, o que te atraiga ¿no? Que finalmente cada cual tenemos como nuestro gusto muy particular, pero yo creo que todo el mundo se toma y nos tomamos el tiempo como para discriminar con qué pasajeros sí nos vamos y con qué pasajeros no. A lo mejor encuentras a uno que es suficiente razón para subirse, aunque todos los demás no valgan la pena para ti, pero te subes por ese en particular; que a lo mejor sí te hace caso y va súper disponible para ti o sencillamente va totalmente negado a tener algún contacto visual o físico contigo (Ricardo).

También, por otro lado, algunos hombres viajan y cierran los ojos, como si fuera una buena forma de sustraerse de esa realidad y de lo que acontece en la misma; otros, acostumbran escuchar música desde su celular, o leer un libro o una revista (aunque muchas veces son presa de Morfeo) y otros observan el camino del viaje, a través de las ventanas y el tumulto de personas que viajan en el vagón.

También, fue claro observar cómo la colocación de los cuerpos es muy particular, ya sea de espaldas o frente a frente, armonizándose con el movimiento del tren; la posición de lado o perfil resulta ser crucial por el contacto de la mano con la entre pierna. En algunos hombres, las erecciones no se pueden ocultar, al menos que coloquen frente de sí, su mano, mochila, cuaderno, bolsa o cualquier otro objeto que ayude a disimular el “bulto resaltado” por los roces y la imaginación. El contacto con las nalgas es otro punto clave para entender si se acepta o no el cortejo erótico, ya que conforme se aproximan los cuerpos, uno a otro, el “arrejunte” suele ser más cercano, ahí es donde surge el “tortazo” o la nalgada de uno al otro, o en un acto más “erótico” el choque, más que intencionado, entre las nalgas y el pene de los hombres el cual adquiere un gran “valor” vislumbrándose como la “tarjeta de presentación”.

Mmm, yo creo que primero es de lo que ves y ahí te reacomodas, buscas la manera de quedar cerca de esa persona, de tu objeto visual no? Y a partir de eso igual te encuentras con unas súper nalgas o una súper verga así bien choncha, no al verla, no por verla sino igual al tocar te das cuenta de las dimensiones. Y dices wow!!! Aparte de las dimensiones como que esté bonita no? O sea buen cuello, cabeza grande, etcétera. O sea primero buscas la manera de reacomodarte en frente de él, pero también cinco más están viendo lo mismo que tu (Aldo).

Durante las mañanas, entre las 10:30 a las 12:00 horas, en el vagón que regularmente está saturado, hay espacios entre la gente y esto evita que se llegue a más, pues todo es evidenciado o ventilado hacia la presencia de quienes podrían ser espectadores. En otros momentos con menos espacio, el acercamiento de los cuerpos puede ser más intenso.

Otro ejemplo, fue la estación Guerrero de la línea 3 (que se conecta con la línea B), donde el vagón suele llenarse, pero vuelve a vaciarse al llegar a la estación de Hidalgo, donde otros tantos suben, para bajarse nuevamente en la estación de Balderas, esto mismo se repite hasta la estación Centro Médico, donde, al interior del vagón, finaliza el ritual erótico más explícito, quedando algunos que de manera más disimulada, principalmente con sus miradas, continúan con el “filtreo”.

Por otro lado, el contacto también suele producirse por el deslizamiento de las manos a través de la estructura de metal de los tubos del vagón, de donde se sostienen los usuarios durante el movimiento. Las manos de los hombres puede ser que se encuentren entre el viaje, iniciando con un primer toque, para sentir la piel, su textura y temperatura. Después, si se tolera ese primer “toque”, se da otro “roce” que se prolonga más que el primero, para después (y cuidando no ser observados) tratar de enlazar los dedos, iniciando con el meñique, que es más discreto y/o después toda la mano, la cual es apretada con fuerza contra el tubo o en posición baja, también con fuerza, junto con la mano del otro viajero.

En las horas pico, todo empieza con el “apretujón” del vagón, con el “arregunte” de los cuerpos, algunos entran tapándose sus genitales, a la expectativa del “toqueteo” que puede ocurrir adentro. Otros suelen entrar con las manos en el pecho, para anteponer un límite y evitar así el contacto cuerpo a cuerpo. Otros más abordan el vagón con las manos abajo, algunos con una mano ocupada y la otra sujetándose del tubo o también del cuerpo del otro, ya que al

estar inmerso en el mundo de gente automáticamente hay de donde sostenerse mientras se viaja. Una mano y luego las dos pueden buscar la entrepierna de un viajero, mientras el otro mira hacia el lado contrario, evitando el contacto visual. Los hombres que pueden estar a su alrededor, se acomodan y sirven como distractor, para, a manera de “barrera”, tapar lo que sucede. En este “ritual”, los cuerpos en veces se acercan o se alejan cuando sienten el contacto mutuo, o en otros casos, permanecen inmóviles porque es el lugar adecuado dentro del vagón para ser parte del encuentro homoerótico. Raúl así lo describe:

Hay como solidaridad, se hace como casita para que te explayes totalmente o se explayen contigo, y todos contigo se hacen como en complicidad para protegerse, para que los demás viajeros comunes no se den cuenta (Raúl).

Con el simple movimiento del vagón y los cuerpos instalados en su interior, surge la escena que permite su aproximación (en un acto “accidental” o “casual”), chocando y sintiendo el cuerpo de quien es el acompañante o los acompañantes en turno durante el viaje. Esto permite o facilita explorar (como en un ejercicio hipotético), sobre su accesibilidad, pues al notar que ante las aproximaciones corporales el otro y su cuerpo son receptivos, entonces es cuando se puede iniciar el encuentro, tocando algo más o rozando con la mano, la pierna, las nalgas, el pene, los labios y la oreja. En este “apretujón” el cuerpo es el protagonista y en el espaciamiento es la mirada la que inaugura este proceso.

Cuerpos calientes y escurridos de sudor por las altas temperaturas al interior del vagón en horas pico y ni qué decir de la estación de Hidalgo... es un horno, literalmente!!! En mi diario de campo así lo escribí:

Desesperados todos por ventilar el vagón, nos estamos cociendo en nuestro jugo. Al bajarse es común ver que los hombres voltean hacia el interior para saber si la mirada se cruza o encuentra con el otro, “posible prospecto”, con el que se viajaba casi pegados, casi besándose. De hecho, en este acercamiento, es común observar que la mirada busca los labios y luego los ojos del otro para saber si es posible encontrar (acercar) más los cuerpos.

En estas horas pico unos entran y otros salen y el vagón no deja de estar saturado como si la consigna fuera: “prohibido dejar un huequito”. El movimiento del metro da ritmo a los cuerpos con una música de fondo compuesta por el rechinado de los neumáticos y la sinfonía del aire al accionar los frenos.

Rostros y cuerpos uno detrás de otros, apretados, justos, pegados haciendo uno. Fusionados en una especie de cuadro que forma el escenario para las practicas homoeróticas. Tres “muros” de puertas y una imaginaria donde lo más interesante es ver como los cuerpos mismos de los viajeros conforman la cuarta pared delimitando el espacio homoerótico y evitando cruzar al pasillo donde los asientos vacíos dejan al descubierto el contacto, los roces. Y se resuelve, de alguna manera mi pregunta sobre esos lugares vacíos que los usuarios-hombres no ocupan aun y cuando hay esa posibilidad de sentarse. Prefieren ir de pie, en el *entre* del tumulto de la gente.

En la línea de Rosario a Barranca del muerto, específicamente en esta línea, se me ocurre que quizá un factor que interviene y facilita este tipo de encuentros es el tiempo de tránsito de una estación a otra. Más de 1 minuto, aproximadamente 1:40 segundos entre cada estación (si no conté mal), todo ese tiempo para poder ejercer su deseo. En las estaciones de Constituyentes, San Pedro de los Pinos y San Antonio, los pasillos alimentadores del andén principal, muestran los vestigios de lo que hace aproximadamente dos años, se “instituyo” como medida de seguridad para los usuarios para evitar “asaltos”, al cerrar pasillos y vagones en determinados horarios. En esta línea todavía siguen cerrados esos pasillos, porque era ahí donde solían encontrarse los hombres. En un punto ciego del pasillo, donde era imposible ser vistos (al menos por la autoridad y los “excluidos”).

En la estación de Guerrero de la línea verde, muchos usuarios-hombres suelen desalojar el antepenúltimo vagón pero al mismo tiempo lo abordan otros tantos. Es una de las estaciones con mayor demanda en esas horas pico. Le sigue Hidalgo, donde también bajan y suben otros más. “¿Bajas en la que sigue?”, es la frase mágica que inaugura la hazaña para salir del vagón, me vino al pensamiento las imágenes de los emús en África cuando intentan cruzar el río y que también es una hazaña hacerlo.

Cuando se libera el vagón, los cuerpos restantes suelen quedar al descubierto con la excitación del roce que provoca la saturación del espacio, frente a la mirada de los demás viajeros. El anonimato es velado. La armonía de los cuerpos con el movimiento del vagón del convoy durante su transitar en los túneles de la red del metro, adquiere la forma de una especie de coreografía que rescata la complicidad de los intervinientes; cuerpos alargados, estirados desde el cuello para sobresalir. Todos se miran mutuamente, a veces a discreción a través de los reflejos, pero sin juzgar o perseguir punitivamente, más bien para identificar y seleccionar al más atractivo.

[...] esto de estar dentro del vagón y en algunos casos masturbarse o tener sexo en el trayecto, de una estación a otra, varias estaciones mientras no suba más gente no? Mientras no suba más gente o igual sube gente o igual estarse besando y pretender en algún momento vernos y demás, sucede pocas veces. O sea, ha sido mi experiencia que yo vuelva a ver a las personas o me vuelvan a ver, ya sea que yo los busque o me busquen, pero muy pocas veces si me interesan. Pero yo soy de la idea de que primero debe haber atracción física. En el metro por lo menos, lo primero que se da es la atracción física, pero después ya es el platicar y bueno, intercambiar teléfonos, si es que llega a darse [...] (Luis).

“El último vagón”, en la última puerta, es un espacio donde se pueden tolerar los besos profundos y las caricias más creativas posibles para el acercamiento al otro, aun y con la complejidad latente en los vínculos entre hombres hoy en día. Un “espectáculo” para quienes somos espectadores de la “función” en el resto del vagón. El vagón sostiene y da identidad, aunque ésta sea una identidad borrosa y escurridiza, por el estigma social de pertenecer a las periferias de la sexualidad.

[...] el metro no te da identidad porque no es tu espacio, no dice mucho de ti, pero el hecho de que te dejes tocar o toques, dice ya algo de ti o que te intereses no? Pero aparte digo yo, mis ligueos con mis amores nunca me los ha presentado mi mamá, ni los he conocido en la iglesia. Los he conocido en los museos, en el cine, en las bibliotecas, en las librerías, en lugares públicos finalmente. ¿Dónde más puedes conocer a un hombre como hombre? O sea, nadie te lo va a presentar, no te lo presenta tu cuñado, tu cuñada, tu prima, a veces ocurre no? Pero no es lo más común porque a lo mejor tu mamá no va a tener amigos de tu edad [...] (Ricardo).

El metro, por mucho, es un ejemplo de movilidad, que tiene que ver con los grandes desplazamientos de sujetos de la provincia a la ciudad en busca de

mejores condiciones de vida. Entre los murmullos de los viajeros y las miradas penetrantes, cada quien opina de las grandes distancias que es capaz de recorrer en el metro de esta ciudad. Espacio hecho de máquina, carne, hueso y subjetividad, espacio de frontera y transgresión, con múltiples usos y diversos significados, enlazados y yuxtapuestos. En otras palabras, haciendo una *metrohomotopía*.

3. FOTOGRAFÍAS



Foto 1. El STC-Metro
Foto: JOHS, 2016.



Foto 2. La red del metro
Foto: JOHS, 2016.



Foto 3. La verde
Foto: JOHS, 2016.



Foto 4. La llegada
Foto: JOHS, 2016.



Foto 5. La llegada
Foto: JOHS, 2016.

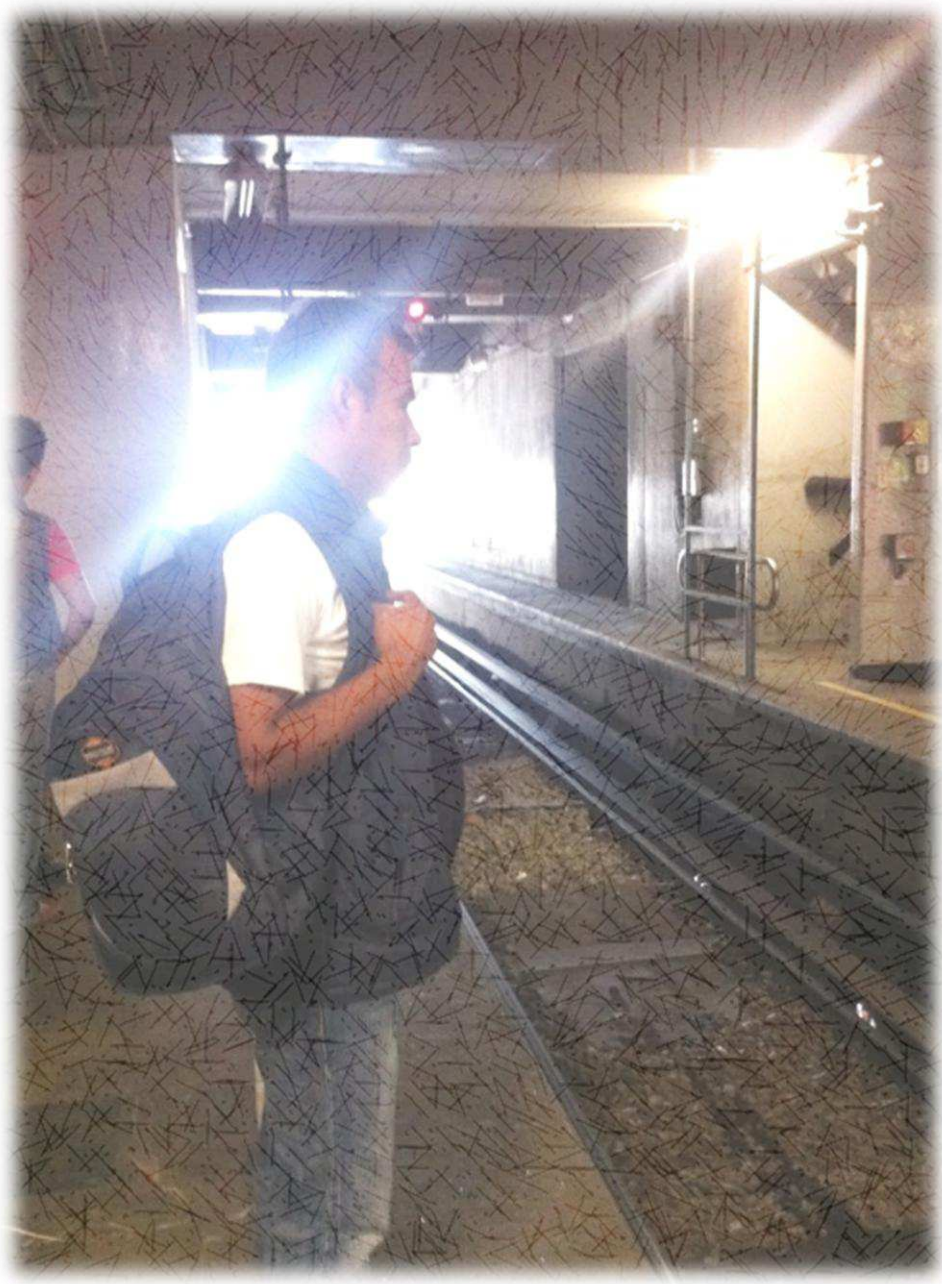


Foto 6. La espera
Foto: JOHS, 2016.



Foto 7. Listos para entrar
Foto: JOHS, 2016.



Foto 8. El abrazo
Foto: JOHS, 2016.



Foto 9. El interior 1
Foto: JOHS, 2016.



Foto 10. El interior 2
Foto: JOHS, 2016.



Foto 11. Que se abra esa puerta!
Foto: JOHS, 2016.



Foto 12. El pensador
Foto: JOHS, 2016.



Foto 13. Una lectura
Foto: JOHS, 2016.



Foto 14. El tumulto
Foto: JOHS, 2016.



Foto 15. El andén
Foto: JOHS, 2016.

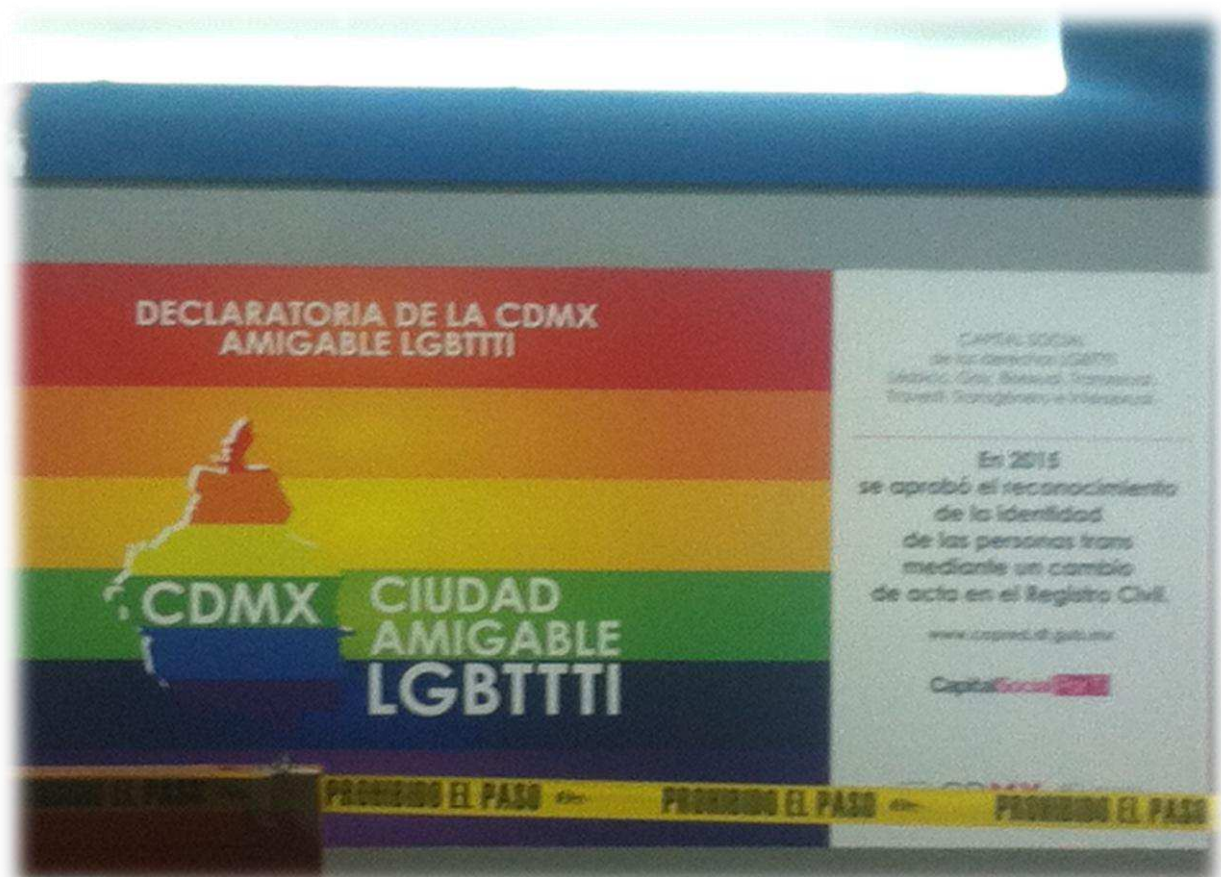


Foto 16. La CDMX LGBTTTI, prohibido
Foto: JOHS, 2016.



Foto 17. El mensaje
Foto: JOHS, 2016.



Foto 18. Amistad
Foto: JOHS, 2016.



Foto 19. Un tren a la espera
Foto: JOHS, 2016.



Foto 20. Por fin
Foto: JOHS, 2016.



Foto 21. Simulación
Foto: JOHS, 2016.



Foto 22. Caricia
Foto: JOHS, 2016.



Foto 23. Caminando
Foto: JOHS, 2016.



Foto 24. Llegando
Foto: JOHS, 2016.



Foto 25. La casita
Foto: JOHS, 2016.



Foto 26. El descanso
Foto: JOHS, 2016.



Foto 27. El tráfico
Foto: JOHS, 2016.



Foto 28. Los estudiantes
Foto: JOHS, 2016.



Foto 29. Cierre
Foto: JOHS, 2016.



Foto 30. Fin
Foto: JOHS, 2016.

UNA SUERTE DE CONCLUSIONES Y REFLEXIONES PARA EL CIERRE

(Tensiones y paradojas en devenir frente a la clausura)

[...] saber hablar del amor no significa que se sepa amar.

Jean Clavreul

La idea muy difundida de que el amor es una nostalgia no es freudiana (es el mito de Aristófanes en *El banquete de Platón*).

Octave Mannoni

Algunos hallazgos

Para intentar hacer un cierre (por usar una metáfora) de este proceso de investigación, que, como muchos sabemos, no concluye con el mismo, sino que permite establecer “puentes de conexión” para insertarse en una continuidad permanente, quiero mencionar lo siguiente:

Para mí ha sido muy significativo poder llegar a este punto, puesto que en mi transitar por esta investigación he intentado dar cuenta de lo que en la cotidianidad del uso del metro como usuario del mismo y viajero de un punto de la ciudad otro y sin tener la pretensión de realizar este estudio, surgió la incógnita por investigar y tratar de comprender lo que en la realidad pude observar, escuchar y sentir.

En relación a este trabajo, quiero hacer algunas precisiones que me permitirán hacer una reflexión no para concluir, sino todo lo contrario, para hacer planteamientos frente a la clausura, reconociendo las tensiones y paradojas de este fenómeno social.

Destacar el sentido de significación de los lugares y espacios de grupos con prácticas homoeróticas en la Ciudad de México no ha sido una tarea fácil, ya que estos espacios sirven de plataforma para la socialización y contacto con el contexto que se habita. Es decir, son lugares y espacios cargados de sentido,

donde los usuarios-hombres con prácticas homoeróticas “establecen formas de relación, crean códigos lingüísticos e inclusive señales que se mueven en su interior y que permiten la interacción, pero que a la vez excluyen a los intrusos” (List, 1999:314). Espacios “construidos socialmente a través de prácticas, discursos y representaciones, donde la adscripción y los sentidos posibles establecen fronteras simbólicas que los hacen pensar como únicos” (Sánchez, 2002:29).

Actualmente sitios como el Parque Hundido, el Parque de los Venados, el Bosque de Tlalpan, Ciudad Universitaria (CU), la Alameda Central, el Palacio de Bellas Artes, colonias como la Condesa y la Roma, jardines, calles y avenidas; o transportes como microbuses, autobuses, metrobus, taxis y el metro, son referencia obligada como espacios de socialización, lucha y conquista, zonas de guerra o de visibilidad de la diversidad sexual, el reconocimiento y el sentido de pertenencia a un grupo. Espacios en nuestra ciudad, donde es posible inventar nuevas formas de ser.

En este sentido es preciso mencionar que el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro) es uno de los más característicos, expresivos y representativos de nuestra ciudad, asociado las imágenes y símbolos de quienes son sus viajeros. El metro es configurado por espacios de interés social, laboral, comercial y de servicios que lo asemejan a una urbe, tal y como lo mencionaba Carlos Monsiváis en sus crónicas urbanas: “El Metro es la Ciudad”.

[...] en el Metro se escenifica el sentido de la ciudad, con su menú de rasgos característicos: humor callado o estruendoso, fastidio docilizado, monólogos corales, silencio que es afán de comunicarse telepáticamente con uno mismo, tolerancia un tanto a fuerzas, contigüidad extrema que amortigua los pensamientos libidinosos, energía que cada quien necesita para retenerse ante la marejada, destreza para adelgazar súbitamente y recuperar luego el peso y la forma habituales (Monsiváis, 2009:111).

El viaje es el andar, la ciudad una ley anónima. El pasaje del sin sentido al significado. Deleuze (1989) decía, las cosas interesantes suceden en el medio, en el entre, en el pliegue... en el entre del viaje, en el entre de los cuerpos, en el entre de la mirada, en el entre del espacio.

Debemos recordar que al aproximarnos a lugares tales como la calle, los parques, el metro, quienes ocupamos esos lugares los invertimos con nuestra subjetividad, de tal manera que los hacemos nuestros, entonces hablamos de espacio, reconociendo que en este acercamiento y conocimiento del lugar, del tránsito, de la experiencia, de la cotidianidad, surge el espacio dotado de un significado y a su vez proponiendo otro; dinámico en todo sentido, cambiante al ser parte de lo humano, de quienes lo habitan, de quienes lo perfilan y lo transforman. Espacio que en el caso del metro, es construido en las dinámicas de las relaciones interpersonales, del contacto de los cuerpos, del piel a piel, de las miradas, de las palabras y silencios, de las puertas, los pasillos, las sillas, los tubos, las lámparas, las ventanas, etcétera.

El propio movimiento de la máquina que posibilita y da vida al interior del vagón, donde la *simulación* se reproduce cada vez que una puerta se abre al orden de *lo social*, donde el *tiempo queda atrapado* en una capsula de lo *privado*, quizá íntimo, quizá también de lo inconsciente y paradigmático, ya que mientras se hace el recorrido, *al interior* del vagón un *tiempo y espacio habla de las experiencias*, de los encuentros y los vínculos, mientras que *al exterior* se vive otro momento para quienes esperan el vagón del convoy que los llevará a un *viaje “imposible” de lo prohibido*.

Plantearse un trabajo de este tipo desde la psicología social me llevó, en primera instancia, a reconocer en la subjetividad una potencialidad para el acercamiento y conocimiento de los procesos sociales, del vínculo del sujeto con el espacio y de su apropiación. Así mismo, me llevó a reflexionar sobre la cuestión del otro y de sus espacios íntimos más cercanos como la familia, en el sentido de reconocer que cada vez son menos los espacios disponibles y apropiados para la expresión de la sexualidad y sus prácticas, aún y con todos los avances en políticas públicas alcanzados por las organizaciones civiles en la lucha por los derechos humanos y sexuales de las personas LGBTTTI y todas aquellas que no se incluyen en estas categorías identitarias.

Me pareció especialmente importante darme cuenta que, en el caso de los jóvenes o más jóvenes, los espacios para la expresión de su sexualidad se reducen o son casi nulos, llevándolos al ejercicio de estas prácticas como

expresión del deseo, bajo el manto del anonimato y la clandestinidad, poniendo en tela de juicio la cuestión del riesgo a la que se ven expuestos, desde la seguridad personal hasta la afectación o pérdida de la salud en general. Un proceso al que hemos sido sujetos como parte de toda una revolución histórica y social, donde la sociedad es protagonista de sus propios procesos, siendo más evidente y esperablemente claro en las grandes ciudades, donde la vida cotidiana urbana se despliega en múltiples ramificaciones y con ella la complejidad de sus sentidos y significados.

En este trabajo el “último vagón” se constituyó como una metáfora, ya que descubrí, aludiendo al testimonio de mis informantes y a la observación etnográfica por mi realizada, que no en todos los casos es siempre el último. Es decir, el también llamado “putivagón”, “vagón gay”, “cajita feliz” y demás sobrenombres, tiende a ser distinto o cambiante dependiendo del horario, la línea en que se viaja y los itinerarios de los usuarios, esto como una de las características principales fundantes del espacio del metro. Ya no un lugar si pensamos en este proceso de apropiación donde la significación, como expresión de lo humano, trastoca la materia inerte y la dota de sentido y significado. El metro deja de ser únicamente lugar de tránsito, para adquirir otros usos y dar nuevos sentidos al espacio durante el viaje.

Más claramente, es importante señalar que por el tipo de sujetos que viajan en el metro, los usuarios-hombres proceden de zonas geográficas distintas y de características geo-político-económicas diversas. La diferencia social del estatus y las identidades no es trascendental si se reconoce que este es un fenómeno inherente a lo humano, la sexualidad y lo erótico al ser cultura. Seas rico, pobre o medio, vivas en el norte, sur, este, oeste; la sexualidad y sus producciones son fundamento esencial de la condición humana.

Lo que pasa en el metro es parte de todo un universo de las identidades, aunque éstas no estén enmarcadas en las categorías colonizadoras de la sexualidad. No se sabe si sean prácticas exclusivas o no de los hombres llamados “homosexuales”, por eso decidí dedicarme al estudio de este campo de problemas entre hombres que sostienen prácticas homoeróticas, en lugar de reducir y orientar mi tema a la reproducción del estigma de la homosexualidad. Sin

embargo, queda por investigar qué sucede en el caso de las mujeres. Un asunto por demás interesante reconociendo que en la Ciudad de México es oficial o institucional, el llamado para la ocupación de los tres primeros vagones del tren por parte de las mujeres y que este aspecto trasciende las fronteras de la ciudad, como por ejemplo en Río de Janeiro, Brasil, donde el “último vagón” (igualmente en ciertos horarios) está reservado solo para mujeres. Por lo anterior, en este momento, me declaro con pocas herramientas para la explicación y comprensión de este aspecto, pero sería importante e interesante plantearse ese objetivo.

Esta investigación permitió, por nombrarlo de alguna manera, cartografiar el espacio, trazar las rutas de exploración de estos hombres, pensando no en fronteras, sino en la transgresión de ellas, asumiendo los bordes a través de los flujos del deseo que, disruptivamente, marcó el quiebre entre lo que pudo ser considerado público y/o privado. En este sentido, también es importante decir que la dicotomía ya mencionada, no se sostuvo ya que todos los lugares son públicos y privados a la vez, en el sentido de la apropiación y de la propuesta foucaultiana sobre los espacios otros o absolutamente diferentes, llamados también heterotopías y que el metro es un ejemplo de ellas, en el sentido de que se imbrícan o superponen en un solo espacio distintos usos y significados. Quizá en este punto la noción de *emplazamiento* propuesta por Foucault en su conferencia del 14 de marzo de 1967 “Des espaces autres” nos podría ayudar para seguir pensando y profundizar en el estudio del espacio del metro, puesto que permite clarificar mucho más su propuesta al decir que el emplazamiento “se define por las relaciones de proximidad entre puntos o elementos; formalmente, se les puede describir como series, árboles, enrejados” (1984 [1967]:1) refiriéndose a la capacidad de transformación que tienen las relaciones humanas como subjetivadoras del lugar para hacerlo espacio, configurándolo desde su heterogeneidad. Pero lo más importante, y aquí es lo que queda por seguir estudiando, los contrasentidos que se suscitan en el mismo en una suerte de continua afectación entre los sujetos y el espacio.

Desde este planteamiento pienso que sería importante constituir y desarrollar en futuras investigaciones el término y concepto de “*deseografías*” ya que considero puede aportar a la profundización del estudio de esta temática por ser

en su concepto más representativo en torno a lo que he venido planteando en esta investigación. Aludo desde luego a los flujos del deseo, representados en afectos, que trazan (como ya lo mencione) rutas subjetivas y eróticas que orientan o guían a los sujetos, usuarios-hombres, por la geografía del territorio de la ciudad y los lugares y espacios de la red del Sistema de Transporte Colectivo-Metro (SCT-Metro). Por otro lado, también es indispensable hacer énfasis en la importancia del término de rizoma que nos regalaron Deleuze y Guattari, ya que en el tema que nos convoca es crucial su comprensión para entender la lógica de los flujos del deseo que circulan por la red del metro, que motivan y promueven los encuentros homoeróticos de los sujetos, usuarios-hombres, a partir de líneas de fuga o rupturas de sentido de lo instituido. Basado en lo anterior y arriesgando la imaginación, me parece que proponer la categoría conceptual de “*rizomorfotopía*”, nos puede auxiliar para seguir reflexionando en la comprensión de este fenómeno en el metro. Los afectos de los hombres, desde su intensidad, complejidad y movilidad son los que estructuran estas relaciones y desde este planteamiento vislumbran, sin duda, una ruta más para profundizar en el estudio de la apropiación del espacio.

La pregunta por el “amor”

Otro de mis hallazgos más importantes, al menos así lo considero o lo interpreto y que debe ser otro aspecto importante a profundizar en estudios posteriores fue el darme cuenta que en las conversaciones sostenidas con mis sujetos de investigación, fue la repetitiva alusión a la palabra “amor”, en sus distintos matices, en sus diferentes formas, algunas veces explícita, otras veces entre líneas, pero finalmente intentando entender esa pregunta por el “amor” y su búsqueda incesante, como una *ilusión*⁵⁴, entre quienes viajan en el metro. Ya que esta incógnita por el “amor”, comandada desde el inconsciente, da lugar a la expresión del deseo, muchas veces sin reconocer, muchas veces oscurecida por la censura

⁵⁴ Aquí es donde también es posible profundizar en este objeto de estudio al aproximarnos desde lo imaginario inconsciente retomando mucho más de los planteamientos que perfila Freud en textos como “Más allá del principio del placer (1920)”, “El porvenir de una ilusión (1927)” y “El malestar en la cultura (1929)”.

y la prohibición social de lo correctamente aceptado desde la heteronormatividad. Expresión de un saber que se encuentra silenciado pero que es recurrentemente buscado. Desde luego, no omito decir que el “amor” tiene su fundamento en lo más profundo del ser, motivando nuestros actos y colocándonos en posiciones subjetivas diversas frente al (O)tro. Al respecto, Guy Rosolato nos comparte estas bellas palabras:

Aunque se lo desee “depurado”, dotado de una forma perfecta, el amor no podría hacer olvidar que se arraiga en los anhelos infantiles más arcaicos y que no podría abandonar todo erotismo, con sus “diferencias desplazadas”, aquellas a las que acabamos de aludir (convirtiéndose, para el amor divino, en una relación de perfección y de magnitud a pequeñez), ni toda pasión que se mantiene justamente gracias a distancias que no deben ser franqueadas, proponiendo, pues, una trasgresión (1984:145).

La soledad y el vacío, como un síntoma, irrumpen en la vida de los sujetos, antecedida por la fragilidad que constituye los vínculos, quizá como expresión de la nostalgia del amor y/o de lo perdido. Esta puede ser una lectura para comprender por qué suceden estas prácticas. Y es que en el “ambiente gay” (y en los otros también), los vínculos son tan frágiles (al menos hablo desde el lugar de mi experiencia en este proceso de investigación) que en esta sociedad y ciudad, tan compleja como la nuestra, poder llegar a un vínculo más fortalecido y comprometido con el otro, es un reto permanente.

Yo he conocido, conocí a un chavo que me dio la tarjeta de su trabajo y nos vimos dos o tres veces y finalmente no se llegó a nada. Pero ahí es como más comprensible no? Los tiempos, el trabajo o no cubrimos las expectativas mutuas de uno o del otro y por eso se acabaron esas conversaciones iniciales. Íbamos a tomar café, a comer algo y se acabó, porque a lo mejor esperaba más de mí o yo más de él, en fin [...] Desde el momento en que me dio la tarjeta, yo le hablé por la tarde. La información era totalmente verdadera y me dio las gracias por haberme reportado y quedamos de vernos posteriormente y nos empezamos a ver, creo que fueron 3 o 4 veces nada más. Además, el conocimiento es poder no? En todos los niveles, pero si el conocimiento es poder y lo queremos evadir ¿para qué dar información? O sea, nos la llevamos a gusto, te masajeo, me dejas masajear y sas!!! Se acabó. Pero para qué iniciar una conversación: ¿cómo te llamas?, ¿A dónde vas?, ¿te doy mi número telefónico para que nos hablemos?, o sea, no tiene sentido. Más sin embargo lo hacen y resulta que esa información es falsa. O sea, si nosotros sabemos lo que queremos, lo más correcto es que nos viéramos algunas veces y finalmente si no somos lo que buscamos, ahí se acabó. Luego ni siquiera es necesario

decirlo, sencillamente con no hablarnos, con espaciar las llamadas, te vas dando cuenta (Ricardo).

Me di cuenta que lo que no es nombrable si es percibible alrededor de los encuentros homoeróticos: la contradicción del sujeto y el miedo como parte de la condición humana. Por ejemplo, Luis citó lo siguiente:

[...] por andar de caliente te vayan a pegar algo, pero que, aun así me lanzo". La cuestión del riesgo, fue otro vector eje, ante el inminente desconocimiento y anonimato del otro. Las relaciones humanas enmarcadas en "la infidelidad, de un ambiente hostil: la envidia, la competencia, la falta de compromiso, la mentira e indiferencia, el no cuidar a tu pareja, el no cuidarte la salud, el exponerse. Exponer el cuerpo con alguien que no conoces y no sabes que tiene, eso me parece muy sociópata [...] es como aventarse a un cañón nada más por la calentura, eso es irresponsable, te vale, por la calentura, desde el género es una masculinidad tradicional, un objeto de descargar (Luis).

En este trabajo se desplegaron grandes preguntas complejas en su hacer y enunciación, mismas que se plantearon como futuras líneas de investigación en torno a este fenómeno: ¿cómo es el ligue?, ¿cuál es la lógica de las rutas?, ¿por qué cambia de una línea a otra? Considero que el metro puede ser pensado como un dispositivo urbano, como lo es la ciudad, para la reflexión de lo cotidiano, sin dejar de reconocer que la modernidad ha hecho su trabajo al dar significancia a estas prácticas enmarcadas en contextos estrictamente de transporte, bajo la configuración o influencia del tiempo (los horarios) y el espacio. Este fenómeno, propicia (lo podemos llamar así) la formación de *ghettos*, ya que promueve la homofobia al no defender sus distintas aristas y "sostener" en su totalidad, la sexualidad frente al otro.

Algo más [...]

La ciudad y en este caso el metro también, son interpretados como herencia cultural. "Un catalizador de la expansión espacial y la consecuente transformación del uso y la percepción del espacio" (Hood en Wildner, 2005:147). El metro es, entre muchas otras cosas más, "un componente esencial de las realidades de la

cotidianidad urbana en la metrópoli” (Wildner, 2005:154); el medio de transporte masivo por excelencia de la Ciudad de México y uno de los metros más limpios y seguros del mundo. Es una de las formas de orientación más efectiva para los habitantes de la ciudad, ya que a través de su sistema de información señala las rutas trazadas de la red, así como los iconos y nombres de cada estación relacionados con algún aspecto de la historia y del contexto sociocultural de la ciudad hacia el interior o exterior de la misma; ya que basta con identificar alguna de sus 195 estaciones para ubicarse en la compleja geografía de la ciudad. En las estaciones terminales o de origen, que por lo regular están atestadas, se han creado sistemas de regulación para hacer frente a las avalanchas de usuarios que, principalmente en las horas pico, saturan en extremo los vagones, siendo clásico el apretujón de los cuerpos, donde la frecuencia de su uso es un elemento crucial para el despliegue y desarrollo de los encuentros homoeróticos. Los sujetos se apropian del espacio y lo usan de acuerdo a sus prácticas cotidianas.

Con el transcurrir del tiempo, el metro ha logrado vencer las largas distancias que caracterizan a nuestra ciudad. Espacio constituido de heterogeneidad social, cultural, laboral y económica, pero predominantemente “mediero” y “popular”, de las “masas” de la sociedad. Referencia obligada para comprender la complejidad de la gran Ciudad de México y de las relaciones humanas que se imbrican en su vida cotidiana.

El metro de la Ciudad de México es, por demás, un fenómeno social amplio, complejo y diverso.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

LIBROS Y REVISTAS

- AMUCHÁSTEGUI, Ana. 2001. *Virginidad e iniciación sexual en México: Experiencias y significados*. México: Edamex/The Population Council.
- ARDOINO, Jaques. 1981. "La intervención: ¿Imaginario del cambio o cambio de lo imaginario?". En Felix Guattari, Georges Lapassade, René Lourau, Gérard Mendel, Jacques Ardoino, Jean Dubost, André Levy. *La intervención institucional*. México: Plaza y Valdés, pp. 13-42.
- ANDRÉ, Serge. 1999. "Conferencia en Lausanne, 8 de junio de 1999". Traducción. Guillermo Rubio. Fotocopias.
- AUGÉ, Marc. 2008. *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- AULAGNIER, Piera. 2000. "La perversión como estructura". En Piera Aulagnier y otros. *La perversión*. 1ª edición. Traducción. Irene M. Agoff. Barcelona: Azul.
- BAZ, Margarita. 2003. "Reflexiones en torno a la noción de subjetividad en la psicología social". En Isabel Jaidar. (comp.). *Tras las huellas de la subjetividad*, Cuadernos del TIPI 9I. 2ª edición. México: UAM-Xochimilco.
- _____. 1996. *Intervención grupal e investigación*, Cuadernos del TIPI 4. México: UAM-Xochimilco.
- BLEGER, José. 1998. *Temas de psicología (Entrevista y grupos)*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- BRAIDOTTI, Rosi. 2000. *Sujetos nómades. Corporización y diferencia sexual en la teoría feminista contemporánea*. 1ª. edición. Traducción Alcira Bixio. Buenos Aires: Paidós.
- CASTAÑEDA, Marina. 1999. *La experiencia homosexual*. México: Paidós.
- CASTELLS, Manuel. 2008. *La cuestión urbana*. 17ª edición. Traducción Irene C. Oliván. Revisión Manuel Castells. México: Siglo XXI.
- CASTORIADIS, Cornelius. 1998. *El ascenso de la insignificancia*. Madrid: Frónesis Cátedra Universitat de Valencia.

- _____. 2013. *La institución imaginaria de la sociedad*. México: Fábula Tusquets.
- CARRILLO, Héctor. 2002. *La noche es joven. La sexualidad en México en la era del SIDA*. Traducción Enrique Mercado. México: Océano.
- CLAVREUL, Jean. 1984. "La pareja perversa". En *El deseo y la perversión*. Buenos Aires: Sudamericana, pp.113-155.
- _____. 2000. "El perverso y la ley del deseo". En Piera Aulagnier y otros. *La perversión*. 1ª edición. Traducción. Irene M. Agoff. Barcelona: Azul.
- DE CERTEAU, Michel. 2007. *La invención de lo cotidiano*. 1 Artes de hacer. 2ª edición. México: UIA/ITESO.
- DELEUZE, Gilles. 1989. "Capítulo 1. Los repliegues de la materia". En *El pliegue. Leibniz y el barroco*. Barcelona: Paidós Studio, pp. 11-23.
- DELEUZE, Gilles y Félix GUATTARI. 2000. *Rizoma (Introducción)*. Traducción José Vázquez Pérez y Umbelina Larraceleta. 3ª edición. Valencia: Pretextos.
- FERNÁNDEZ, Lidia. 1998. "Construyendo el problema de investigación". En *Encrucijadas metodológicas en Ciencias Sociales*. Área Subjetividad y Procesos Sociales. México: UAM-Xochimilco.
- FERNÁNDEZ, Ana María. 2007. *Las lógicas colectivas: imaginarios, cuerpos y multiplicidades*. 1ª edición. Buenos Aires: Biblos.
- _____. 1993. *La mujer de la ilusión. Pactos y contratos entre hombres y mujeres*. México: Paidós.
- FOUCAULT, Michel. 2000. *Historia de la Sexualidad I: La voluntad de saber*. Volumen I. 28ª edición. Traducción Ulises Guiñazú. México: Siglo XXI.
- _____. 2009. *Historia de la sexualidad 2: El uso de los placeres*. Volumen 2. 17ª edición. Traducción Martí Soler. México: Siglo XXI.
- _____. 2010. *El cuerpo utópico. Heterotopías*. 1ª edición. Buenos Aires: Nueva Visión.
- _____. 1984. -De los espacios otros- "Des espaces autres". Conferencia dictada en el Cercle des études architecturales, 14 de marzo de 1967. Publicada en *Architecture, Mouvement, Continuité*. Nº5. Octubre de 1984. Traducida por Pablo Blitstein y Tadeo Lima. Fotocopias.

- FREUD, Sigmund. 2006 [1920]. “Más allá del principio del placer”. En *Obras completas*. Amorrortu: Buenos Aires.
- _____. 2006 [1927]. “El porvenir de una ilusión”. En *Obras completas*. Amorrortu: Buenos Aires.
- _____. 2006 [1929]. “El malestar en la cultura”. En *Obras completas*. Amorrortu: Buenos Aires.
- GARCÍA, María Inés. 2006. “El espacio de la subjetividad”. En *Espacio y Poder. El espacio en la reflexión de Michel Foucault*. México: UAM-Xochimilco.
- GEERTZ, Clifford. 2003. *El antropólogo como autor*. Traducción Alberto Cardín. Barcelona: Paidós Studio.
- GIGLIA, Ángela. 2012. *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. 1ª edición. España: Antropos/UAM-I.
- GOFFMAN, Erving. 2006. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. 1ª edición. 6ª reimpresión. Buenos Aires: Amorrortu.
- GONZÁLEZ, César Octavio. 2001. “La identidad gay: una identidad en tensión. Una forma para comprender el mundo de los homosexuales”. *Desacatos. Revista de Antropología Social*. Número 6. Sexualidades. Publicación cuatrimestral. Primavera-verano. 2001. México. CIESAS: 97-110.
- GONZÁLEZ, Fernando. 2007. *Investigación cualitativa y subjetividad: Los procesos de construcción de la información*. México: McGraw-Hill Interamericana.
- GUBER, Rosana. 2001. *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Bogotá: Grupo Editorial Norma.
- GUTIÉRREZ, José. Coordinación. 2015. *Nuevo sistema de justicia penal y población LGBTTTI*. México: ASILEGAL/SEDESOL.
- GREENBERG, D. 1988. *The construction of homosexuality*. Chicago: Chicago Press.
- HARAWAY, Donna J. 1991. *Ciencia, cyborgs y mujeres. La reinención de la naturaleza*. España: Ediciones Cátedra Univesitat de Valencia.
- LAGUARDA, Rodrigo. 2010. *Ser gay en la ciudad de México: Lucha de representaciones y apropiación de una identidad, 1968-1982*. 1ª edición. 1ª reimpresión. México: Instituto Mora/CIESAS.

- LAPASSADE, Georges. 2000. *Socioanálisis y potencial humano*. 2ª edición. Traducción Hugo Acevedo. Barcelona: Gedisa.
- LAPLANCHE, Jean y Jean-Bertrand PONTALIS. 1959. *Diccionario de Psicoanálisis*. Barcelona: Editorial Labor.
- LEFEBVRE, Henri. 1976. *Tiempos equívocos*. 1ª. edición. Traducción José Francisco Ivars y Juan Isturiz Izco. Barcelona: Kairós.
- _____. 1972. *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Traducción Alberto Escudero. Madrid: Alianza Editorial.
- LEIDENBERGER, Georg. 2011. *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. 1ª edición. México: UAM.
- LIST, Mauricio. 2005. *Jóvenes corazones gay en la Ciudad de México*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- _____. 1999. "Construcción de lugares gay en la ciudad de México: el Bol Polanco y la cervecería La Lill". *Iztapalapa 45. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*. Año 19. Núm. 45. Nuevas interpretaciones sobre cultura genérica. Enero-Junio. UAM-Iztapalapa. México: pp. 309-318.
- LOURAU, René. 1989. *El diario de investigación. Materiales para una teoría de la implicación*. México: Universidad de Guadalajara.
- MALINOWSKI, B. 1975. *Los argonautas del Pacífico Occidental*. Barcelona: Ediciones Península.
- _____. 1990. "Los psicólogos y la implicación". En *Las profesiones en México No.6. Psicología*, compilado por Patricia Casanova. México: UAM-Xochimilco, pp. 42-50.
- MANNONI, Octave. 2006. *Freud. El descubrimiento del inconsciente*. 1ª edición. 8ª reimpresión. Buenos Aires: Nueva Visión.
- MECCIA, Ernesto. 2006. *La cuestión gay. Un enfoque sociológico*. Buenos Aires: Gran Aldea Editores.
- MIER, Raymundo. 2002. "El acto antropológico. La intervención como extrañeza". *TRAMAS. Subjetividad y Procesos Sociales*. Núm. 18-19. Pensar la intervención. UAM-Xochimilco. México: pp. 13-50.
- MONSIVÁIS, Carlos. 2009. *Los rituales del caos*. México: Era.
- _____. 2004. *Salvador Novo. Lo marginal en el centro*. México: Era.

- _____. 1998. Prólogo “El mundo soslayado. (Donde se mezclan la confesión y la proclama)”. En Salvador Novo. *La estatua de sal*. México: Memorias Mexicanas. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, pp. 11-41.
- MORIN, Edgar. 2001. *Introducción al pensamiento complejo*. 1ª edición. 5ª. reimpresión. Barcelona: Gedisa.
- MORRIS, Desmond. 2003. *El mono desnudo*. México: Plaza y Janes.
- MUÑIZ, Elsa. 2010. “Capítulo 1. Las prácticas corporales. De la instrumentalidad a la complejidad”. En Elsa Muñiz (coord.). *Disciplinas y prácticas corporales. Una mirada a las sociedades contemporáneas*. México: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Azcapotzalco, pp. 17-50.
- NUÑEZ, Guillermo. 2000. *Sexo entre varones. Poder y resistencia en el campo sexual*. 2ª edición. 1ª. reimpresión. México: Programa Universitario de Estudios de Género, Universidad Nacional Autónoma de México.
- _____. 2001. “Reconociendo los placeres, desconstruyendo las identidades”. *Desacatos. Revista de Antropología Social*. Número 6. Sexualidades. Publicación cuatrimestral. Primavera-verano. CIESAS. México: pp. 15-34.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. 1995a. *Océano Práctico. Diccionario de la Lengua Española*. Barcelona: Océano.
- _____. 1995b. *Océano Conciso. Diccionario de sinónimos y antónimos*. Barcelona: Océano.
- REYGADAS, Rafael. 1998. *Abriendo veredas. Iniciativas públicas y sociales de las redes de organizaciones civiles*. Convergencia de organismos civiles por la democracia. México: Sipro.
- ROSOLATO, Guy. 1984. “Discusión”. En *El deseo y la perversión*. Buenos Aires: Sudamericana, pp. 144-146.
- SALAZAR, Claudia. 2010. *La intervención por la autonomía en procesos colectivos*. Tesis para optar por el grado de Doctora en Ciencias Sociales. México: UAM-X.
- SÁNCHEZ, Luís. 2002. “De “san juaneras” y “metreras”; entornos públicos y placer homosexual”. *Memoria. Revista mensual de política y cultura*. Núm. 155. Enero. México: pp. 25-29.

- Sistema de Transporte Colectivo (2007). Actividad del Sistema de Transporte Colectivo, Sistema de Transporte Colectivo [2008-02-25].
- SCOTT, Joan. 1992. "Experiencia". Traducción Moisés Silva, en Butler. J. y J.W. Scott. *Feminists Theorize the Political*. USA: Routledge, Inc.
- TAMAYO, Sergio. 2004. "La ciudad, los lugares y los actores". *Desacatos. Revista de Antropología Social*. Número 15-16. Masculinidades diversas. Publicación cuatrimestral. Otoño-invierno. CIESAS. México: pp. 244-247.
- WEEKS, Jeffrey. 2000. *Sexualidad*. México: PUEG-UNAM/Paidós.
- WILDNER, Kathrin. 2005. "El metro". En *La plaza mayor ¿centro de la metrópoli? Etnografía del Zócalo de la ciudad de México*. México: UAM, pp. 139-163.
- YEHYA, Naief. 2010. "Capítulo 6. La belleza y el cyborg. El ideal de la belleza, su representación y la manipulación de la carne para acariciarlo". En Elsa Muñiz (coord.). *Disciplinas y prácticas corporales. Una mirada a las sociedades contemporáneas*. México: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Azcapotzalco, pp. 147-164.

PAGINAS WEB

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
<http://www.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/default.aspx?ent=09>
- Ley de Sociedad de Convivencia para el Distrito Federal.
<http://www.sideso.df.gob.mx>
- Mapa Físico Político del Distrito Federal (DF), México.
http://www.vmapas.com/America/Mexico/Distrito_Federal/Mapa_Fisico_Politico_Distrito_Federal.jpg/maps-es.html
- Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, Metro.
<http://www.metro.cdmx.gob.mx/#>