

Desigualdades, inseguridades y flexibilidades del oficio de las mujeres vagoneras en el Metro de la Ciudad de México

FLOR DANIELA ESTRADA GUTIÉRREZ*

THE OBJECTIVE OF THE ARTICLE IS TO ANALYZE the relationship between inequalities, insecurities and flexibilities that characterize the job of wandering developed by women. In the first instance, the main gender inequalities in the labor organization and in the domestic units of the people who trade in the subway cars of Mexico City, better known as vagoneras, are exposed. Subsequently, the main insecurities and labor flexibilities of three groups of wagon women will be analyzed. Popular commerce within the Metro is located as a flexible activity that, paradoxically, exposes the female population to multiple risks, including criminalization and lack of social security. However, in this trade women traders find a job that adapts to their social conditions (such as low schooling and single motherhood), provides them with economic autonomy and is presented as a strategy to establish a future that provides social mobility. The data analyzed is made up of the observations made from the ethnographic method and the reports provided by three groups of women wagon drivers.

Keywords: *popular commerce, gender inequalities, job insecurities, criminalization, flexibilities.*

.....
* Licenciada en Trabajo Social por la ENTS-UNAM. Maestrante en el posgrado de Antropología Social del CIESAS, Ciudad de México.

EL OBJETIVO DEL ARTÍCULO ES ANALIZAR la relación entre las desigualdades, las inseguridades y las flexibilidades que caracterizan el oficio de vagonear desarrollado por mujeres. En primera instancia, se exponen las principales desigualdades de género en la organización laboral y en las unidades domésticas de las personas que comercian en los vagones del Metro de la Ciudad de México, mejor conocidas como vagoneras. Posteriormente se analizan las principales inseguridades y flexibilidades laborales de tres grupos de mujeres vagoneras. Se ubica al comercio popular dentro del Metro como una actividad flexible que, paradójicamente, expone a múltiples riesgos a la población femenina, entre ellos el de la criminalización y carecer de seguridad social. Sin embargo, en dicho oficio las mujeres comerciantes encuentran un empleo que se adapta a sus condiciones sociales (como la baja escolaridad y la maternidad en soltería), les provee de autonomía económica y se presenta como una estrategia para establecer un futuro que les proporcione movilidad social. Los datos analizados se componen de las observaciones realizadas desde el método etnográfico y de los relatos proporcionados por tres grupos de mujeres vagoneras.

Palabras clave: *comercio popular, desigualdades de género, inseguridades laborales, criminalización, flexibilidades.*

Introducción

Es común viajar en el transporte subterráneo de la Ciudad de México y observar desde las escaleras que conectan con las entradas y salidas, en los pasillos y actualmente en mayor medida en los vagones, a personas que comercian diversos productos como alimentos, artículos para celular, artículos de papelería, entre otros.

Lo anterior se presenta como una actividad vital para la población trabajadora que, en la inmediatez y el ritmo acelerado de la vida en la ciudad, demanda la satisfacción de necesidades como el alimento, en un espacio y tiempo que utilizan para transportarse, muchas veces desde lugares periféricos hacia el centro de la ciudad.

No obstante, la presencia del comercio popular dentro del Metro, específicamente en los vagones, desde hace décadas se ha construido como una actividad que transgrede el espacio público, motivo por el cual es criminalizada y castigada.

Si bien en repetidos intentos se ha intentado erradicar el comercio popular dentro del Metro, la permanencia de las y los comerciantes revela que este grupo no cuenta con otra actividad económica que les aleje de los constantes riesgos que implica su oficio.

Para el caso de la población femenina, se parte de la premisa de que las inseguridades del oficio de vagonear se multiplican debido a su condición de género, no obstante, es su misma condición la que configura una trayectoria laboral que las dirige a encontrar ciertas flexibilidades en el comercio dentro de los vagones del Metro.

Desde lo anterior, el presente artículo tiene como objetivo analizar las desigualdades, las inseguridades y las flexibilidades que enfrenta la población femenina en la actividad y la organización comercial dentro de los vagones del Metro de la Ciudad de México. Para cumplir dicho objetivo se han planteado los siguientes objetivos específicos: a) describir las trayectorias de las mujeres dentro del oficio de vagonear; b) describir las principales inseguridades y desigualdades que caracterizan el oficio de las mujeres vagoneras y c) describir los principales riesgos de la actividad, así como los motivos de permanencia de acuerdo con las ventajas que estas mujeres encuentran en la flexibilidad del oficio.

Aspectos generales del comercio popular dentro de los vagones del Metro

Para comprender la presencia y permanencia del comercio popular dentro del Metro de la Ciudad de México, en primera instancia es importante ubicar a esta actividad como una variante de comercio que se ha denominado como informal y el papel que éste juega como una alternativa laboral que amortigua el desempleo de las poblaciones que, para la época del fordismo (1914-1973), se ubicaban dentro del ejército de reserva (Harvey, 1989). Estas poblaciones se caracterizan por estar excluidas de los grupos de poder (o por ser utilizadas para los fines de estos) y por su cualidad de “sobrante” en los países industrializados (Alder de Lomnitz, 2016).

A pesar de dicha cualidad de “sobrante” señalada por Alder de Lomnitz (2016), es importante considerar el papel que juega el fenómeno de la “informalidad” en la economía mexicana. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, para el cuarto trimestre de 2022, el 55.1% de la población ocupada refirió dedicarse al empleo informal.¹ Esta cifra revela que, a pesar de la vulnerabilidad laboral, la falta de reconocimiento y la criminalización que recae sobre algunas de las actividades que se encuentran dentro de lo “informal”, como es el caso del comercio popular, estos empleos producen más del 50% del PIB de la economía mexicana y otros países de Latinoamérica (Serna, 2021).

Con respecto a la categoría de *informal*, en 1972 la Organización Internacional del trabajo (OIT) introdujo el término “sector informal” (o sector no estructurado) para describir “las actividades de los trabajadores pobres que no eran reconocidas, registradas, protegidas o reguladas por las autoridades” (OIT, 2022). Esta concepción de lo informal abarcaba las economías que se consideraban tradicionales, “en vías de desarrollo’ que todavía no fueron incluidas en la llamada economía moderna, entendida como una articulación de formas viejas y nuevas de producción” (Ruiz, 2009: 11).

Desde lo anterior, la OIT define como empleo informal a todo:

Trabajo remunerado (p.ej. tanto autoempleo como empleo asalariado) que no está registrado, regulado o protegido por marcos legales o normativos, así como también trabajo no remunerado llevado a cabo en una empresa generadora de

¹ Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enoe/15ymas/doc/enoe_nota_tecnica_trim4_2022.pdf

ingresos. Los trabajadores informales no cuentan con contratos de empleo seguros, prestaciones laborales, protección social o representación de los trabajadores.²

Con los anteriores planteamientos se puede entender que los empleos informales se caracterizan por no estar regulados por marcos legales o jurídicos, no contar con prestaciones laborales y con seguridad social, y conformarse como un modo de empleo o autoempleo al que recurren los sectores pobres y excluidos del llamado empleo formal. De esta manera, el trabajo que realizan las personas comerciantes dentro de los vagones del Metro se puede considerar como un empleo informal. No obstante, en trabajos como el de Sandra Ruiz (2009) se opta por abandonar la categoría de economía informal, desde la cual se desdibuja la función económica-política que cumplen en el país las diferentes modalidades de comercio, como es el caso de la actividad de vagonear dentro del Metro. Además, desde la categoría de lo informal se supone que las personas involucradas en este sector únicamente obtienen bienes materiales e ingresos necesarios para su manutención, dejando a un lado la adquisición de “otros componentes importantes para la vida de cualquier sujeto, como el reconocimiento o el estatus, la sociabilidad, incluso el ‘poder’, que de una forma u otra aportan elementos para el sentido del trabajo de los vagoner@s [personas vagoneras]” (Ruiz, 2009: 15).

Por otra parte, Gago *et al.* (2018) refiere que el esquema de la informalidad “enfatisa una economía realizada por personas pobres que desarrollan actividades desorganizadas, por fuera de los marcos legales”. Sumado el rótulo de ilegalidad que suele acompañar a las actividades y trabajos que se catalogan como informales. En específico, para el caso del denominado comercio “informal”, este se relaciona con un imaginario social que se construye de connotaciones morales negativas -a pesar de todas las relaciones de interdependencia que podamos encontrar en este fenómeno y del reflejo de la sociedad popular mexicana-. Dicha carga moral recae sobre las personas que lo ejercen, incluso, sobre los productos que venden (Perelman, 2022).

De esta manera, Gago *et al.* (2018) señala la necesidad de diferenciar entre las actividades no inscritas en la formalidad realizadas por los sectores desfavorecidos, provenientes de “los barrios comúnmente denominados

marginales o periféricos de las metrópolis” y las actividades que de igual manera no se inscriben en la formalidad, pero gozan de condiciones laborales más estables, no cargan con el estigma de la ilegalidad y no requieren de la apropiación y construcción del espacio público como un lugar de trabajo. Desde estas críticas hacia la categoría de informalidad, en trabajos como los de Gago (2018) y Coraggio (1995) se opta por utilizar la categoría de economía popular para referirse a:

El conjunto de actividades económicas (en el sentido de producir bienes y servicios o de requerir recursos escasos) realizadas por agentes individuales o colectivos que dependen para su reproducción de la continua realización de su fondo de trabajo propio. Cualquier interrupción prolongada de esa posibilidad pone a estos agentes en situación de catástrofe vital -debiendo apelar a recursos como la liquidación de bienes de consumo indispensables, la beneficencia pública o privada, o la apropiación ilegal de recursos- con una violenta degradación de sus condiciones de vida. Esta definición excluye en principio a las clases propietarias de recursos en cantidad y calidad tales que les permiten vivir (con niveles de consumo de lujo), sea de la explotación del trabajo ajeno, sea de rentas. (Coraggio, 1995: 7)

La propuesta de la economía popular abarca las características del comercio en los vagones del Metro y en otros espacios públicos de la ciudad. Dichas actividades comerciales han sido denominadas como “comercio callejero” (Moctezuma, 2021) o como comercio en vía pública. El comercio en vía pública se puede identificar como “una actividad que se desenvuelve en los espacios urbanos considerados como públicos, ya sea porque se ubican en espacios que en un principio son visibles y accesibles a todos los miembros de la sociedad o por tratarse de espacios de dominio público” (Silva, 2017: 48). En México, esta actividad económica tiene sus raíces en la ciudad prehispánica de Tenochtitlan, con el denominado tianquiztli (tianguis, mercado), un sistema de tendidos y de exhibición de productos en las calles de la ciudad que representaba un lugar vital para los pobladores, ya que ahí intercambiaban y adquirían los alimentos y utensilios para su vida cotidiana. Con el paso del tiempo, el comercio en el espacio público se fue perfilando como una actividad transgresora, antihigiénica y de sobrevivencia para las poblaciones más desfavorecidas, quienes comenzaron a ser “definidas por la ausencia de un papel económico en la estructura formal de la creciente producción industrial...” (Crossa, 2018: 75).

² Disponible en: https://www.ilo.org/global/topics/wages/minimum-wages/beneficiaries/WCMS_536133/lang-es/index.htm

De regreso a la propuesta de observar el comercio en el espacio público como una actividad realizada en gran parte por poblaciones excluidas y de estratos populares, con la intención de borrar el estigma que conlleva la denominada “informalidad” y en aras de reconocer el trabajo y los aportes económicos de las personas que se dedican a este tipo de comercio, Erick Serna (2020) propone observar el comercio dentro de los vagones del Metro como un oficio que pertenece a la categoría de comercio popular. Serna retoma el término de actividades populares de la noción de “clases populares” de Clara Lida (1997), la cual hace referencia a “quienes participan en el mundo del trabajo en el campo y en la ciudad [...] actividades del pequeño comercio o el taller, los tenderos, los empleados, los maestros de oficio” (Lida, 1997: 4; citada por Serna, 2020.) De este modo, Serna (2020) señala que las clases populares se desarrollan en espacios que no son ni industrias, ni empresas, sino que, algunos de ellos son espacios públicos. En el caso del Metro de la Ciudad de México, define como mercado popular a “todas las poblaciones y actividades que se apropian y explotan el espacio subterráneo [...] Actividades que, incluyen las formas de la mendicidad y el arte urbano” (Serna, 2020: 6).

Sumado a lo anterior, la categoría de comercio popular implica la realización de actividades tradicionales, vinculadas a una forma de vida que se ancla en la cultura popular, lo cual se expresa como una forma de ser en el espacio (Serna, 2020), mediante la cual las personas vagoneras caracteriza el transporte subterráneo con su peculiar forma de habitarlo y de construir su presentación ante el público usuario (por ejemplo, los discursos que utilizan para vender).

Como se observa en el siguiente apartado y en los resultados, la categoría de comercio popular además de llevar impreso un contexto de carencias, violencia y la capacidad creativa para sobrevivir a las adversidades mediante la transformación del espacio público como un lugar de empleo (Tolentino, 2022), también se caracteriza por reproducir las desigualdades y violencias de género que se gestan desde la hegemonía; desde discursos y prácticas en las cuales las mujeres son reducidas a objetos sexuales y se omite su opinión y participación en la vida pública –por mencionar algunos de los efectos de la reproducción de dichas desigualdades– (Connell, 2003; Segato, 2014). En efecto, la disposición del espacio y los requisitos para acceder a él son diferenciados. Por todo lo anterior, en el presente artículo se opta por utilizar la categoría de comercio popular para dar cuenta de las desigualdades, inseguridades y las flexibilidades que las comerciantes atraviesan en el oficio de vagonear.

Desigualdades, inseguridades y flexibilidades en el oficio de vagonear

Desigualdades

Con respecto a la presencia del comercio popular dentro del Metro de la Ciudad de México, a lo largo de sus 53 años de existencia, este transporte se ha caracterizado por la presencia de diversas actividades económicas y diversos *personajes Metro* (Vergara, 2010), desde las personas mendicantes que realizan sus peticiones en las escaleras y pasillos que conectan con las entradas de este transporte, hasta las personas que realizan su actividad comercial en los vagones de los trenes, como los faquires, poetas, músicos y las personas comerciantes que anuncian y acercan hasta los asientos del público usuario golosinas, accesorios para el celular, artículos de papelería, entre otros, con lo cual logran satisfacer las necesidades inmediatas de los más de 5 millones de pasajeros que abordan el Metro en un día. El presente artículo se concentra en estudiar las experiencias de este último grupo de personas comerciantes, específicamente la situación y las experiencias de las mujeres que componen a esta población, mejor conocidas como vagoneras.

Se sabe que el comercio popular se encuentra presente en el sistema de transporte subterráneo desde los primeros días de su funcionamiento, en 1969 (Serna, 2020). Los primeros comerciantes que comenzaron a laborar en las instalaciones del Metro –en aquel entonces eran niños y jóvenes que se dedicaban a lustrar zapatos, vender periódicos o pedir dinero en otros espacios públicos de la ciudad– se conformaron como los primeros líderes de las organizaciones de comerciantes (Pérez, 2010).

Diversos estudios sobre la presencia del comercio popular dentro del Metro han identificado la persistencia de los liderazgos masculinos sobre los grupos de comerciantes (Ruiz, 2009; Sánchez, 2009; Pérez, 2013 y Serna, 2020).

Los anteriores estudios también señalan que la organización de comercio popular dentro de este transporte se caracteriza por una estructura jerarquizada que descende desde el líder, sus allegados y el resto de los comerciantes (Pérez, 2013). El papel del líder consiste en administrar el acceso para comerciar dentro del Metro (Serna, 2020) –mediante el cobro para admitir a los miembros de su organización y el cobro de una renta semanal para permanecer en la línea–, en el establecimiento de negociaciones con vigilantes y jefes de estación para promover que en determinados lapsos de tiempo se permita el comercio popular sin sanciones jurídicas; en la creación de vínculos, basados en el clientelismo con partidos políticos y la promoción

de actividades para cohesionar al grupo, por ejemplo, con la celebración del día de la virgen de Guadalupe (12 de diciembre). Existe una serie de normas que deben cumplir los miembros de la organización, como respetar los tramos y las líneas en las que venden otras organizaciones de comerciantes, respetar su turno para vender en los vagones y acudir a las reuniones de la organización. De igual manera, el líder y su grupo de allegados se encargan de mantener el orden establecido y de que el grupo acate las reglas.

Hasta el momento, los trabajos que han estudiado el comercio popular dentro del metro, en su mayoría, se sostienen desde las narrativas y los datos proporcionados por informantes varones, y han explorado de manera superficial la experiencia de las comerciantes populares y las brechas de desigualdades de género dentro de las organizaciones y el desarrollo del oficio de vagonear; entendiendo por brechas de desigualdad de género “la distancia de mujeres y hombres con respecto a un mismo indicador [por ejemplo] en el acceso, uso, control y participación en la distribución de recursos, servicios, oportunidades y beneficios, e incluso derechos y libertades en todos los ámbitos de la vida”.³

No obstante, gracias a estos trabajos se comienza a dibujar el panorama de desigualdades que caracteriza al oficio de vagonear. Por ejemplo, en los trabajos de Ruiz (2009), Pérez (2013) y Serna (2020), se señala que, en algunas líneas del Metro, para el caso de las mujeres comerciantes, el ingreso y la permanencia en una organización se ven mediados por los intercambios sexuales solicitados por el líder del tramo. Además de que, en su condición de integrantes nuevas, las relaciones que sus compañeros entablan con las vagoneras suelen encaminarse al establecimiento de interacciones sexuales (Sánchez, 2009).

Uno de los trabajos más recientes que abona para entender algunas de las características de las experiencias de las comerciantes populares del Metro es el informe “Justicia y trabajo bajo la Ciudad de México: la situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro” (Espinosa, Rueda y Serna 2022). Con los datos de este documento, se puede rastrear que en el ámbito educativo son los hombres comerciantes quienes cuentan con un mayor grado de estudios; por otro lado, las mujeres comerciantes se enfrentan a más situaciones de vulnerabilidad, por ejemplo, la maternidad a edad temprana,

la maternidad en soltería, el abandono de sus parejas y la interrupción de su trayectoria escolar. Con base en este mismo informe y con los datos proporcionados en el trabajo de Ruiz (2009), se puede identificar que la población femenina que recurre al Metro como un espacio de trabajo se compone de las siguientes características: 1) mujeres que provienen de sectores populares y han heredado el oficio de “vagonera o pasillera” de su familia; 2) madres solteras que pueden acudir a trabajar con sus hijos; 3) mujeres con un grado escolar mínimo; 4) mujeres con alguna discapacidad; 5) mujeres de la tercera edad que toda su vida se han dedicado al comercio popular y, por lo cual, tendrían poca posibilidad de ser contratadas en otros empleos; 6) mujeres de origen indígena o provenientes de zonas rurales del país y 7) mujeres jóvenes que, debido a la flexibilidad de horarios en el trabajo dentro del Metro, continúan sus estudios y los sostienen con lo obtenido en el comercio popular. Como se puede apreciar, las mujeres conforman una población que recurre al comercio popular como una forma de sobrevivencia para ellas y sus familias.

Por otra parte, en trabajos como el de Lezama (1991), se señala que para el caso del comercio en el espacio público, algunas particularidades que reflejan la precariedad de la inserción de la población femenina a la estructura económica se relacionan con el rol que las mujeres desempeñan como el sostén principal del hogar, sumado a la realización de la mayoría de las tareas domésticas y de cuidado. “Dado el carácter informal de la actividad que desempeña, el comercio ambulante se adapta más a las características de la mujer en su condición de madre y jefa del hogar” (Lezama, 1991: 657). Lo anterior trae como resultado el ejercicio de dos a tres jornadas laborales por parte de las comerciantes populares.

Con estos datos se puede entender que las comerciantes populares del Metro se enfrentan a un sistema de dominación masculina desde el cual son excluidas de la organización política de sus grupos laborales y se enfrentan al ideal de la familia tradicional que deposita en ellas la responsabilidad del trabajo doméstico y de cuidados (Herrera, 2021). Para los resultados del estudio lo interesante radica en descubrir cómo es que las mujeres vagoneras se adaptan, reproducen o van en contra de estas prácticas de dominación masculina.

Inseguridades

De acuerdo con Mancini (2017: 27), el término inseguridad laboral es “el concepto operativo que permite la observación del concepto analítico de riesgo en el mundo del trabajo [...] el riesgo implica siempre la probabilidad de un daño y la intervención de la acción o la decisión individual”. Esta misma au-

³ Disponible en: <https://campusgenero.inmujeres.gob.mx/glosario/terminos/brechas-de-desigualdad-de-genero>

tora señala que si bien los conceptos de riesgo e inseguridad son distintos a los de precariedad e informalidad, todas son problemáticas cercanas que se relacionan y retroalimentan de manera mutua.

Para el caso del comercio popular dentro del Metro, además de la falta de seguridades laborales que le caracterizan por su cualidad de autoempleo, es decir, con una falta de ingresos estables y de protección ante diferentes tipos de contingencias al ser una actividad que se encuentra prohibida y sancionada jurídicamente, y en otras ocasiones socialmente, las inseguridades más prominentes de este oficio se relacionan con la persecución y la criminalización de las personas que lo ejercen.

Uno de los argumentos desde los cuales se prohíbe el comercio popular dentro del Metro se encuentra en el reglamento de la Ley de Movilidad, en su artículo 230 se prohíbe “ejercer el comercio ambulante” en cualquier espacio de las instalaciones del Metro. Así mismo, de acuerdo con el artículo 27 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México (LCCCM) en su fracción II, se declara como una infracción hacia la tranquilidad de las personas, el “producir o causar ruidos por cualquier medio que notoriamente atenten contra la tranquilidad o representen un posible riesgo a la salud”; y en su fracción III: “impedir el uso de los bienes del dominio público de uso común”, así como en su fracción IV: “obstruir con cualquier objeto entradas o salidas de inmuebles sin autorización del propietario o poseedor del mismo”.⁴ Es interesante que, desde las remisiones argumentadas con fundamento en las fracciones indicadas de la LCCCM, las personas comerciantes son interpretadas como incómodas y como personajes que atentan contra la seguridad de la ciudadanía (Espinosa, Rueda y Serna, 2022), además de que no se toma en cuenta la complejidad de factores que intervienen para la existencia del comercio popular en el espacio público. Se habla de interpretaciones, pues no existe de manera literal, ningún apartado que sancione el comercio popular dentro del Metro, lo que se sanciona son posibles efectos colaterales que se producen por la actividad de vender; dichos efectos no son comprobados por ningún medio. Por otro lado, “al no estar contemplado en la Ley de Movilidad, el reglamento va más allá de lo contenido en la misma. Es decir, no regula la Ley, sino dispone cuestiones no contempladas en ella” (Espinosa, Rueda y Serna, 2022: 74).

⁴ Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, Gaceta oficial de la Ciudad de México (7 de junio de 2019: 22).

La interpretación de los planteamientos jurídicos, así como la arbitrariedad que caracteriza a las remisiones de las personas que se dedican al comercio popular dentro del Metro, trae como consecuencia la imputación de delitos (por ejemplo, el robo y la portación de drogas).

El grado más elevado de dicha criminalización se expresa cuando las y los comerciantes son esposados para trasladarlos al juzgado cívico correspondiente, con su constante persecución por los vagones e instalaciones del Metro; también en las amenazas de separación familiar cuando detienen a alguna comerciante en compañía de sus infancias y en las agresiones físicas que los cuerpos policiacos proporcionan a las y los comerciantes en el momento de las remisiones. Esta última acción ha desencadenado trágicas consecuencias como el asesinato de Luis Octavio Vega Romualdo, comerciante de la línea B, el 20 de marzo de 2020.⁵

Sobre las sanciones que se imponen al ejercicio del comercio popular dentro del Metro, a partir de 2019 los jueces cívicos establecieron que los comerciantes populares del Metro no deberían ser incluidos en la categoría de “trabajadores no asalariados”, por lo cual se designó una multa de 916 pesos o una detención de 13 o 36 horas en el centro de sanciones administrativas, mejor conocido como “El Torito”. Actualmente, en los juzgados cívicos existe la posibilidad de que a las y los comerciantes les ofrezcan la modalidad de multa en la que realizan “trabajo comunitario”⁶ por ocho horas, no obstante todas estas opciones, les restan ingresos y tiempo laboral, además de que después de pagar la sentencia, no existe ninguna institución o programa laboral que atienda su situación laboral y, en efecto, las personas regresan a ejercer el comercio dentro de las instalaciones del Metro.

Para los resultados es importante tomar en cuenta de qué manera las comerciantes populares hacen frente a la doble vulnerabilidad que implica ejercer un trabajo que no les garantiza la protección social y el acceso estable de ingreso, y de cómo se intersecan las desigualdades de género desde las

⁵ De acuerdo con datos relatados por sus compañeros, Luis Orozco se encontraba vendiendo congeladas en la línea B del Metro, fue detenido por un grupo de policías que lo golpearon durante su traslado al juzgado cívico que se encuentra afuera de la estación Pino Suárez y al llegar a la estación Pino Suárez, Luis ya había fallecido. Disponible en: https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=/encarcelan-a-2-por-muerte-de-vagonero/ar1906038

⁶ El trabajo comunitario consiste en realizar actividades para mejorar las calles, vialidades y espacios de la ciudad. Por ejemplo, cortar el césped de parques y plazas públicas, y pintar las banquetas y las señalizaciones de tránsito de distintas vialidades.

cuales las mujeres vagoneras negocian el uso del espacio, no sólo con sus pares varones, sino con otros actores como con los cuerpos policíacos y los jueces cívicos, y cómo dichas desigualdades aumentan y modifican la experiencia de las inseguridades para las mujeres comerciantes, por ejemplo al combinar el trabajo de cuidados con el comercio que realizan en los vagones del Metro.

Flexibilidades

En el ámbito laboral el término flexibilidad cobró mayor relevancia con la transición del fordismo al modelo de la acumulación flexible a finales de la década de los sesenta (Harvey 1989) y hace referencia a la capacidad de los mercados de trabajo para adaptarse a las nuevas condiciones, marcos institucionales y demandas de los sistemas económicos y laborales (Chávez, 2001).

El modelo de la *acumulación flexible* se caracteriza por una “flexibilidad con relación a los procesos laborales, los mercados de mano de obra, los productos y las pautas de consumo” (Harvey, 1998: 170). Algunos de los aspectos de este régimen son los niveles de desempleo, el retroceso del poder sindical y la emergencia de dinámicas de trabajo familiar y artesanal, así como el crecimiento de las economías *informales* como una estrategia de sobrevivencia para los grupos desempleados. Una de las características de las pequeñas empresas o proyectos laborales familiares es que en ellas no surge una conciencia de clase entre capital y trabajo, lo que permean son conflictos que permanecen en el plano familiar, como ha señalado Harvey (1985: 175): “Luchar contra la explotación capitalista en la fábrica es muy diferente que luchar contra un padre o un tío que organiza el trabajo familiar”. Este aspecto resulta importante para observar las organizaciones sociopolíticas del comercio popular dentro del Metro, ya que es común que éstas se conforman por grupos familiares liderados por representantes masculinos que heredan su cargo de generación en generación.

Además de lo anterior, como parte de las transformaciones del régimen de acumulación flexible el rol de la mujer dentro del mercado laboral genera efectos ambivalentes; por un lado, al entrar al mercado laboral familiar se facilita la explotación de las mujeres con base en el horario de tiempo parcial (Harvey, 1985) y como resultado de la privatización de servicios, la carga de responsabilidades recae sobre las mujeres (Fraser, 2003).

Para el caso del comercio popular dentro del Metro, la categoría de flexibilidad se puede materializar desde su vertiente interna, la cual se puede observar en la flexibilidad salarial, la flexibilidad en los horarios de trabajo,

la flexibilidad en la jornada de trabajo y la flexibilidad funcional (Arancibia, 2011). Para los resultados, la propuesta consiste en revelar cada uno de los aspectos de la flexibilidad interna así como la relación entre las tres categorías: desigualdad de género, inseguridades y flexibilidad. Desde el supuesto de que las vagoneras no sólo obtienen ingresos económicos en la actividad de comerciar, en el transporte subterráneo encuentran un empleo flexible, al cual pueden acudir con sus infancias durante sus jornadas laborales, además de que pueden administrar sus tiempos de trabajo. De ahí que la flexibilidad resulte un aspecto positivo. Sin embargo, dicho aspecto positivo sólo es posible como una consecuencia de la falta de un respaldo estatal que brinde seguridades sociales para esta población, por ejemplo, ante la falta de estancias de cuidado para sus infancias. Además, la constante criminalización que permea el oficio de vagonear afecta de manera negativa la seguridad de ingresos, el trabajo de cuidados, la integridad y la seguridad de las infancias de las mujeres que se dedican a esta actividad. De esta manera, la combinación de las inseguridades y las condiciones de indefensión que suponen los empleos flexibles (Mancini, 2017), y las ventajas que las vagoneras encuentran en este aspecto laboral pueden ser analizadas como paradojas.

Estrategia metodológica

La estrategia metodológica para acceder a los datos se inscribe en el trabajo de campo realizado desde un enfoque etnográfico. Para la aplicación de este enfoque, se retoman las reflexiones realizadas por Guber (2001), quien refiere la triple acepción de la etnografía como un enfoque, método y texto. En cuanto a la aplicación de la etnografía como enfoque, es relevante tener en cuenta su preeminencia por “comprender los fenómenos sociales desde la perspectiva de sus miembros” (Guber, 2001: 11) y hacia la exploración de tres niveles de comprensión (Runciman, 1983, citado en Guber 2001): 1) sobre lo ocurrido (el qué), 2) la comprensión de las causas (el porqué) y 3) la comprensión desde sus agentes (cómo es para ellos). En este sentido, es importante poner énfasis en los relatos de las mujeres vagoneras, los cuales fueron recuperados mediante la aplicación de entrevistas semiestructuradas.

El trabajo de campo se realizó en dos fases. En la primera se accedió al campo desde el rol asistente de investigación para la elaboración del informe “Justicia y trabajo bajo la Ciudad de México. La situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro” (Espinosa, Rueda y Serna, 2022), de enero a marzo de 2020. Por las mismas condiciones del oficio de

vagonear, la mayoría de las entrevistas se aplicaron durante la actividad laboral de las mujeres, para ello se aplicó la técnica de sombreado, la cual consiste en “*moverse con las personas, tanto físicamente como en la interacción (en diálogo e interacción incorporados)*” (Jirón, 2012: 2). Durante el ejercicio acompañé a trece mujeres durante sus recorridos comerciales por los vagones de la línea 1, 2 y 3. En estos recorridos se aplicaron las entrevistas semiestructuradas, desde las cuales me fue posible conocer las problemáticas a las que se enfrentan las mujeres vagoneras, como las constantes oleadas de inseguridad económica, la falta de seguridad social, la alta criminalización de la que son objeto, etc. Sin embargo, estas charlas también me permitieron entender que, a pesar de las diversas problemáticas que implica el oficio de vagonera, éste se ha configurado como un empleo que no sólo le brinda recursos económicos a la población femenina, sino que también le dota de flexibilidad para realizar otras actividades, como el cuidado de los hijos o estudiar (para el caso de las mujeres jóvenes) y que los motivos de su permanencia, así como las posibilidades del retiro de la actividad, varían de acuerdo con su edad y con su condición de madres solteras.

En un segundo momento, como parte del trabajo de campo que desarrollé en el posgrado en antropología social en el Centro de Investigaciones y Estudios en Antropología Social (CIESAS), de septiembre de 2022 a enero de 2023 registré la organización de las vagoneras en dos bases de la línea dos (desde la observación participante). También realicé 20 entrevistas semiestructuradas a mujeres vagoneras de diferentes líneas del Metro y me desempeñé como vagonera en seis ocasiones, lo cual me permitió vivir en carne propia las dificultades, inseguridades y el constante estado de incertidumbre que caracteriza dicho oficio. En dos de las ocasiones practiqué el oficio de vagonear y me acompañé de mi hijo de nueve años. Si bien yo no comparto las mismas necesidades y características de las comerciantes populares, el acompañamiento de mi hijo se debe a la falta de redes de apoyo por parte de mi familia para su cuidado y al contexto de inseguridad que se vive en mi hogar, por lo cual, para ambos es mejor acompañarnos en cualquier actividad que realizamos. De cierta manera el trabajo de cuidados que realicé con mi hijo a la vez que realizaba el trabajo de campo, también se presentó como una de las ventajas que encontré en la flexibilidad de poder administrar el tiempo y el espacio durante la realización de mis observaciones etnográficas y del oficio de vagonera. Desde un enfoque etnográfico, mi condición de madre, así como el que yo contara con una trayectoria laboral de comerciante popular (en diverso espacios como en un mercado,

en diferentes tianguis al norte de la ciudad y a las afueras de un hospital), aunque parecieran cualidades personales, se presentaban como herramientas para captar y procesar la información, lo cual remite a resaltar que “el principal medio de aprehensión, comprensión y comunicación que media la etnografía es el etnógrafo y sus sensibilidades, habilidades y limitaciones...” (Restrepo, 2016: 11).

Con respecto a las entrevistas seleccionadas para el presente trabajo, de las 33 entrevistas que realicé en los dos periodos de trabajo de campo, seleccioné 13 que me parecen los casos más ilustrativos acerca de las desigualdades, las inseguridades y las flexibilidades que las mujeres vagoneras detectan en su oficio. Para tener un conjunto de entrevistas con la mayor heterogeneidad sobre las características de las participantes, me concentré en seleccionar los casos en tres grupos de edad: de 18 a 30 años; de 30 a 50 años y de 50 años en adelante. Los relatos de las mujeres de más de 30 años abonan para comprender la trayectoria de desigualdades de género que ha caracterizado las organizaciones de comerciantes populares dentro del Metro.

En la siguiente tabla se pueden observar las características generales de los casos que se seleccionaron para el presente artículo:

Nombre	Edad	Grado escolar	Nº de hijas/os	Edad y enlace por el que ingresaron al Metro	Situación actual
Mariana	19	Universidad en curso	0	5 años, por sus padres	Vagonera línea 2
Rocío	22	Carrera técnica en curso	0	10 años, por su madre	Vagonera línea 1
Karen	23	Primaria	2	8 años, por su Madre	Vagonera línea 9
Esther	24	Primer grado de secundaria	3	8 años, por su madre y padre	Vagonera línea 9
Cristina	33	Primaria trunca	2	5 años, por su madre	Vagonera línea 8
Laura	33	Primer semestre de preparatoria	2	12 años, por su madre	Vagonera línea 3

Nombre	Edad	Grado escolar	Nº de hijas/os	Edad y enlace por el que ingresaron al Metro	Situación actual
Marisol	35	Secundaria	2	20 años, por su madre	Vagonera línea 3
Ana	40	Primaria trunca	2	5 años, por su madre	Ex vagonera línea 1
Silvia	52	Carrera técnica en enfermería	4	16 años, por cuenta propia	Ex vagonera línea 9
Aida	52	Secundaria	3	17 años, por un tío	Vagonera línea 2
Luz	54	Primaria	2	20 años, por cuenta propia	Vagonera línea 2
Marta	52	Primaria	3	23 años, por una amiga	Vagonera línea 3
Marcela	53	Secundaria	4	25 años, por su pareja	Vagonera línea 3

Fuente: Elaboración propia. A petición de algunas de las participantes, sus nombres han sido modificados, con el fin de guardar su identidad.

El aprendizaje de vagonear desde la infancia

Me permito iniciar este apartado con las observaciones que realicé acerca de la presencia de la población infantil en el comercio popular dentro del Metro, para dar paso a los relatos de las comerciantes, en los cuales se puede observar que su historia laboral como vagoneras comienza desde la infancia y se encuentra inmersa en un círculo familiar que les facilita el acceso a esta actividad; algunas de ellas se han desempeñado como aprendices (voluntarias o involuntarias) del oficio de vagoneras mientras acompañan a sus madres o familiares, durante los recorridos que realizaban por los trenes del transporte subterráneo. De hecho, una imagen que es común dentro del transcurrir cotidiano de los viajes por el Metro es la de la vagonera que sostiene a su hija con un rebozo o canguro que ata a su espalda.

En un recorrido cotidiano por los vagones del Metro, es común observar que las infancias que acompañan a sus familiares, quienes ejercen el oficio de vagonear, comienzan a imitar los pregones para vender, a entregar los

productos al público usuario y, en ocasiones, van enfrente de sus familiares adultos, cuidando y avisando sobre la presencia de cuerpos policiacos dentro del vagón. Lo anterior no sólo lo he registrado durante mis observaciones cotidianas como usuaria del Metro y en el trabajo de campo, también fue algo que mi hijo de nueve años comenzó a realizar cuando me acompañó como vendedora por los vagones de la línea dos:

[...] me acompañé de mi hijo, quien al igual que los hijos de las vagoneras, se interesa por querer vender en los vagones [...] por su cuerpo pequeño, es mi hijo quien va adelante de mí, abriéndome paso. En ese horario los vagones van repletos de usuarios, sin embargo, logramos pasar, amoldando nuestros cuerpos entre los demás (diario de campo, sábado 10 de diciembre de 2022, línea dos del Metro, dirección taxqueña).

En específico, lo que hizo mi hijo fue comenzar a entregar los productos, intentó imitar los pregones, me avisó cuando veía alguna gorra roja, la cual identificaba como parte del uniforme de un policía. Comenzó a preguntarme por las ganancias de los chocolates que vendimos ese día y a mostrar atracción por las ganancias generadas, por el dinero. El aprendizaje por imitación es referido por algunas de las entrevistadas más jóvenes, quienes durante su infancia acompañaron a sus madres, padres o abuelas, durante sus jornadas laborales por los vagones del Metro:

Flor: ¿Cuándo tú comienzas a vender, qué sentiste?

Karen: Bien, porque era una niña me sentí con esa confianza de querer hacer lo mismo que mi papá. Yo veía a mi mamá y decía “¿por qué yo no?”, e imitaba todo lo que hacía mi mamá [...] Para ese entonces vendía discos en la línea 5 del Metro. Es cuando le pido un disco a mi papá, le digo: “papá yo quiero gritar” [...] y de la nada grité: “¡vale 10 pesos!” fue lo único que dije (posteriormente Karen abandonó sus estudios de secundaria) [...] Después de ahí empecé ya a trabajar más constantemente, me fijé más, ahora sí que por el dinero, me ganó la ansiedad y me fui por ganar dinero, porque pues antes se ganaba bien en el Metro. Después tuve a mi niña y pues ya me quedé aquí (Karen, 23 años, vagonera de la línea 9).

Como se puede notar en el relato de Karen, el aprendizaje del oficio de vagonear se encuentra ligado al acompañamiento de las infancias durante las jornadas laborales; regularmente, dicho acompañamiento se relaciona con la

combinación del trabajo de cuidados que pueden realizar las y los comerciantes mientras realizan su actividad económica. Esta es una ventaja que encuentran las comerciantes que maternan en soltería y cuentan con escasas redes de apoyo para el cuidado de sus infancias (Espinosa, Rueda y Serna, 2022). En el relato de Karen también se puede observar que uno de los factores que determina la permanencia de las mujeres en el comercio popular es la maternidad. En algunos casos, sobre todo en las mujeres que son madres de familia o maternan en soltería, este suceso se presenta como el motivo de ingreso al oficio de vagonear dado que pueden laborar mientras cuidan a sus hijas/os, además del rol de jefas de familia que varias de ellas desempeñan:

Yo inicio mi vida en el Metro hace 35 años, por la desesperación, la falta de economía. Eran los inicios de mi vida, tenía yo 15 o 16 años, o sea que empezaba yo a vivir, pero ya tenía yo un hijo y estaba embarazada de otro. Con mi esposo [...] sucedió una situación y en aquel tiempo le quitaron todo lo que él tenía: sus medios de vida, con lo que él se defendía para trabajar (Rosario, 54 años, exvagonera de la línea 9).

Sobre el inicio del comercio popular desde la infancia, éste se presenta como un suceso relevante para la vida de esta población, ya que comienzan a moldearse como actores sociales que tienen participación económica dentro de sus familias y a socializar y a adquirir los aprendizajes del mundo del comercio (Becerra y Cayeros, 2017) –como se observará en la siguiente sección, dichos aprendizajes varían de acuerdo al género de las personas–. Al dedicar mayor tiempo a esta actividad, en ocasiones esto les motiva a la deserción escolar y, más allá de que la imitación del comercio sea un ejercicio



de socialización (Becerra y Cayeros, 2017), ante la falta de capitales para ingresar a otras esferas sociales, esta actividad se vuelve una necesidad para su sobrevivencia. Algunas de las entrevistadas refieren que el ejercicio temprano del comercio y de la maternidad se presenta como una relación de sucesos que las obligó a no vivir de acuerdo con la “normalidad” de las etapas del desarrollo humano, por ejemplo, a no vivir su infancia:

Yo ahora digo, nunca fui niña, nunca conviví, nunca tuve esa parte, porque incluso mi esposo era diez años mayor que yo, entonces nada que ver. Yo ya estaba sosteniendo una familia y venía de ayudar a mi madre a sostener su familia. Para mí la vida siempre ha sido eso: trabajo, esfuerzo, dedicación, constancia (Silvia, 52 años, exvagonera de la línea 9).

Además de las motivaciones familiares para permanecer en el comercio popular, las participantes también refieren la permanencia en esta actividad como un puente para lograr la movilidad social de ellas y de sus familias. Las vagoneras son conscientes que ellas y sus familias sólo podrán transitar del comercio, mediante los ingresos obtenidos en esta actividad. No obstante, los anteriores hallazgos revelan la transmisión del oficio de vagonear a terceras generaciones y el círculo de pobreza que impide a estas familias cumplir los deseos de transitar a otros empleos o ámbitos de la sociedad que les alejen de la criminalización y estigmatización que implica su oficio. Así como lo perciben las participantes entrevistadas, para sus madres, padres y familiares cuidadores, el comercio en los vagones del Metro también se presentaron como un trabajo flexible que les permitió trabajar mientras cuidaban de ellas.

Desigualdades de género en la organización política y el oficio de vagonear

Como se ha señalado en el apartado anterior El oficio de vagonear es una actividad que las mujeres comerciantes aprenden, transmiten y realizan en un entorno familiar. Durante mi observación como vagonera en la línea dos del Metro, observé la participación de familias enteras –abuelas, madres y padres, hermanas/os, hijas/os– dentro de la venta en los vagones.

Las familias y las personas que llegan al oficio de vagonear por alguna amistad o conocido, se organizan para administrar y distribuir los tiempos y el uso de los trenes, establecen puntos de encuentro, los cuales llaman bases, para delimitar los tramos que deberán recorrer las personas que

conforman los grupos; por ejemplo, un tramo en la línea 2 consta de nueve estaciones, comienza en la estación Panteones y termina en la estación Hidalgo. A decir de Tolentino (2022: 366) “establecen una definición colectiva del lugar [...] el trabajo móvil posee la cualidad de transformar a los sitios que antes u originalmente no poseían una orientación laboral. Sin duda, el Metro es uno de estos sitios”.

La anterior dinámica para ocupar el espacio nos habla de la construcción de un lugar que implica definir formas de organización y fronteras con los demás grupos de comerciantes, por ejemplo, con las personas vagoneras sordas (Tolentino, 2022), los músicos, los mendigos y con las personas vagoneras de otras líneas, lo cual no siempre ha desencadenado relaciones armónicas.

Sobre la delimitación de fronteras entre las líneas del Metro, las participantes de más de treinta años de edad conocen con mayor profundidad la historia sobre las disputas entre los líderes para poder gobernar sobre un tramo o sobre una línea. Refieren que cada línea cuenta con dos o tres líderes, la “fuerza” del líder depende del número de seguidores que lo respaldan y cuentan con vínculos con otros comerciantes del espacio público, por ejemplo, con las personas que venden en las inmediaciones de las estaciones del Metro. En palabras de Cristina (33 años, vagonera de la línea 8), décadas atrás regía “la ley del más fuerte”, los líderes y sus seguidores se enfrentaban mediante agresiones físicas para apropiarse de las líneas del Metro; en ocasiones llegaban a acuerdos para incluso dividirse los tramos. En aquellas épocas, los comerciantes más allegados al líder se encargaban de cobrar las cuotas semanales o lo que se conoce como “cobro de piso” y de evitar la presencia de los comerciantes de otras líneas. “Por ejemplo, los líderes debían tener un equipo de trabajo para poder bajar y romper madres a diestra y siniestra (Cristina, 33 años, vagonera de la línea 8)”.

También existen casos en los que los líderes han heredado su cargo a sus hijos o familiares varones. Como ya se ha señalado en los primeros apartados, en su mayoría, las organizaciones de personas vagoneras han sido dirigidas por líderes masculinos. Al respecto, las participantes refieren lo siguiente:

Flor: ¿Por qué hay pocos casos de lideresas en el Metro?

Aida: Yo creo que por el machismo y por la fuerza bruta, como mujer puedes ser inteligente, pero los hombres no van a seguir tu inteligencia (Aida, 52 años, vagonera de la línea 2).

[...] es que desafortunadamente aquí, es triste decirlo, pero normalizamos tanto el que el hombre es el que manda, y dices: “no pues yo con que sea su mujer, su

amante, su puta, o lo que tú quieras, yo me conformo; yo obtengo una ganancia con que no me cobren o me dejen salir del juzgado cívico”. Nosotras decimos: “para qué quiero broncas”. Y pues porque el hombre siempre ha sido más de imponer la autoridad, la fuerza (Marta, 52 años, vagonera de la línea 3).

Por la fuerza que ejercen, porque ellos se avientan el pedo (la responsabilidad del grupo y para enfrentarse en las riñas). Vamos a ser sinceros, una como mujer no es tan fácil que te lo avientes, porque tú tienes a tus hijos y tienes cosas que hacer [...] hay hombres que nada más vienen a sacar para su vicio y tú como mujer, primero están tus hijos (Cristina, 33 años, vagonera de la línea 8).

Con respecto al relato de Cristina, otras mujeres de la muestra también refrieron su nula participación en las organizaciones políticas debido a la realización del trabajo de cuidados y al trabajo doméstico; la delegación de estos ámbitos a la población femenina reduce sus posibilidades de invertir tiempo y trabajo en la organización política (Federici, 2008) y a las actividades de ocio, o lo que Cristina señala como “hay hombres que nada más vienen a sacar para su vicio”.

Lo anterior no quiere decir que las comerciantes populares no se hayan involucrado en la organización política dentro del Metro y en todas las situaciones fueran sujetos pasivos, incluso dentro de las participantes de este estudio existe una mujer que fue lideresa de la línea nueve. No obstante, algunas participantes refieren que, por tener mayor participación, los varones son los quienes en mayor medida han obtenido beneficios de la organización política, como la renta directa de locales de venta dentro del Metro. Esto es algo que pude corroborar al conocer a un ex vagonero de la línea dos quien sostiene la renta de más de dos locales dentro del Metro, mientras que de las 13 mujeres entrevistadas, ninguna cuenta con el acceso a la renta de locales.

Aunque las mujeres lograran demostrar su existencia en las organizaciones políticas, por lo regular siempre era con roles secundarios; algunas de las comerciantes se desempeñaron como las allegadas de los líderes que coaccionan a las vagoneras para respetar el establecimiento de los tramos y de las cuotas. Este es el caso de Ana, exvagonera de la línea uno, quien refiere que ella y sus hermanas aprendieron a defenderse a golpes (a pelear) para defenderse de hombres y mujeres, en el contexto del comercio popular. Dicho aspecto creó una especie de “fama” sobre Ana y sus hermanas, quienes en ocasiones trabajaron para el líder, en otras se rebelaron contra él y, en otras más, su fama fue utilizada para intimidar y coaccionar a las vagoneras de otras líneas del Metro.

Si bien se ha señalado que el vínculo familiar es uno de los principales enlaces para ingresar al oficio de vagonear, también existen otras modalidades; las 20 participantes refieren las siguientes cuatro: 1) ingresar por un familiar y en el puesto de “chalana”⁷, 2) enfrentarse en una riña y ganar, 3) pagar una cuota de ingreso y 4) someterse a un intercambio sexual con el líder. La cuarta modalidad es una práctica que sólo se aplicaba con las mujeres, refiero el término “someterse” pues las participantes que señalan la existencia de esta cuota refieren que era impuesta por los líderes:

Flor: Cuando tú llegas al Metro dices que los lugares se ganaban chalaneando o peleándote...

Aida: O dándoselas al líder; vamos a suponer que tú quieres entrar a trabajar al Metro, si tú hubieses llegado en aquel entonces, te hubieran dicho: “sí, pásale para acá, no te voy a cobrar por entrar, pero tienes que aflojar” (Aida, 52 años, vagonera de la línea 2).

[...] niñas que llegaban al Toro⁸ siendo niñas y resultaba que después ahí había pasado una situación. Igual en el Metro [...] niñas que llegaban al Metro y en menos de lo que canta un gallo se las tronaban los líderes, abusaban de ellas y de su poder; también los policías y los vigilantes (Rosario, 54 años, exvagonera de la línea 9).

Es importante señalar que la definición del comercio dentro del Metro, como “comercio popular” implica una forma de vida, una forma de ser en el espacio (Serna, 2020), la cual además de llevar impreso un contexto de carencias y violencia, también conlleva la capacidad creativa para sobrevivir a las adversidades mediante la transformación del espacio público como un lugar de empleo (Tolentino, 2022). El “ser popular” también se caracteriza por reproducir las desigualdades y violencias de género que se gestan desde la hegemonía, desde discursos y prácticas desde los cuales las mujeres son reducidas a objetos sexuales y se omite su opinión y participación en la vida pública –por mencionar algunos de los efectos de la reproducción de dichas

desigualdades– (Connell, 2003; Segato, 2014). En efecto, la disposición del espacio y los requisitos para acceder a él son diferenciados.⁹

Un aspecto que se despliega dentro de la trayectoria de vida en los contextos populares de los que provienen las participantes son las primeras desigualdades y violencias que han detectado por su condición de mujer; estas fueron experimentadas con los integrantes varones que componen sus entornos familiares y de otros espacios laborales, de ahí el empeño de señalar que estas prácticas conforman una forma de vida de lo popular y se ejercen más allá de este ámbito. Aunque fue un tema que no se tenía contemplado en las entrevistas, nueve mujeres revelaron haber experimentado acoso y violencia sexual en entornos laborales y familiares, dos de ellas fueron abusadas sexualmente por sus padres, una comenta el caso de abuso sexual hacia su hija por parte de un familiar varón y otra un caso de abuso sexual por parte de su tío. Ante estas situaciones no existe ningún caso de denuncia, las acciones de las comerciantes consistieron en alejarse de los entornos en los que fueron violentadas, defenderse mediante los golpes, quedarse calladas y hacerse de un carácter fuerte.

De regreso a las relaciones y negociaciones que las comerciantes establecen para hacer uso del espacio, como señala Lezama (1991: 652): “en el conflicto por la apropiación del espacio público encabezado por distintos grupos de vendedores ambulantes, se combinan tanto las características socioeconómicas y de género de los actores involucrados”. De esta manera, cabe señalar que las relaciones y acuerdos que las mujeres vagoneras desplegaron para negociar el uso del espacio también abarcaron los contactos diferenciados con las autoridades del Metro. Como se puede observar en el siguiente relato, dichas prácticas de objetivación hacia las vagoneras no sólo se gestaban en los comerciantes populares, sino también con policías y vigilantes. Lo anterior se reafirma con el siguiente relato de Aida, quien además señala que dichas prácticas son comunes en otros ámbitos laborales, incluso con los usuarios.

[...] porque mira, vamos a hablar desde las detenciones. Si tú eres una mujer guapa, el policía te comienza a acosar, después llegas al juzgado y si eres bonita

⁷ Ser “chalana” significa trabajar para una persona y recibir un sueldo a cambio, lo cual implica no invertir en mercancía y entregar cierto porcentaje de los ingresos obtenidos en la venta de productos.

⁸ Toro o torito, es el nombre con el que, coloquialmente, se le conoce al Centro de Sanciones Administrativas en el que las personas comerciantes pasan sus horas de arresto.

⁹ Es claro que estas desigualdades y violencias no sólo se reproducen en la cultura popular, pero debido al grupo de análisis, sólo me concentraré en este sector, sin afán de someter a los varones comerciantes, pero haciendo énfasis en las imposiciones y beneficios que emergen desde su condición de género.

hasta el juez te acosa, es cosa que al hombre no le sucede. Como usuaria y como vendedora también pasa ese tipo de acoso [...] es que aquí es como en todos los trabajos, en muchos lugares pasa eso, es como lo de las actrices que para poder ganar un lugar también las acosan y en esos ámbitos es conocidos porque son medios de comunicación, pero en muchos ámbitos pasa eso (Aida, 52 años, vagonera de la línea 2).

Sobre las relaciones y las tácticas diferenciadas que establecen las comerciantes populares con las autoridades del Metro, existen dos casos en los que las comerciantes populares aceptaron establecer relaciones sexoaffectivas con policías y vigilantes a cambio de evitar las remisiones. Una de ellas refiere que en la temporada en que entraron los cuerpos policíacos de la policía Bancaria, el líder de la línea organizó una reunión con “el jefe de los PBI”; el líder la llevó con la intención de que ella se relacionara con “el jefe”, a quien la participante refiere como “asqueroso”. Asegura que ella no deseaba establecer relaciones con dicho personaje, pero sabía que habría beneficios para ella y para sus familiares. Reconoce los beneficios que obtuvo, pero en un momento de la narración refiere haberse sentido utilizada por el líder. Es curioso que, si bien las mujeres vagoneras se enfrentan a otro tipo de abusos de poder por parte de las autoridades del Metro, para algunas ésta diferencia de género también se presentó como una estrategia con la cual lograron establecer “arreglos” con policías y vigilantes. Una manera de utilizar los cuerpos como “espacios de sobrevivencia y resistencia; como estrategias de poder” (Ponce, 2001: 17). Hasta ahora no se sabe que este tipo de arreglos con las autoridades haya sucedido con los varones.

Por otro lado, están las modalidades de negociación dentro del grupo, en las cuales se encuentran las riñas y las resistencia al “pago de piso” y el contar con familiares y amistades como una manera de fortaleza que se tiene para obtener poder sobre el uso del espacio:

Yo primero empecé siendo amiga de los líderes y eso marcó mi vida como líder, ya no como vendedora. Me empiezan a dar un espacio, que yo me lo iba ganando, porque yo no pagaba con dinero, pagaba peleando, corriendo a las que llegaban nuevas, haciendo que ya no creyéramos más dentro del Metro (Rosario, 52 años, ex lideresa de la línea 9).

De las 13 participantes, existen cinco que refieren haberse resistido al “pago de piso” y lograr su objetivo mediante la riñas con otras vagoneras.

Los anteriores datos señalan de qué manera las comerciantes populares reproducen las normas establecidas desde la brecha de género, ejercen resistencias y/o negociaciones para ampliar los márgenes de acción que les permiten acceder a roles que, en un inicio del comercio popular, no estaban designados para las mujeres, como es el caso de Rosario, quien fue lideresa de la línea nueve; o en otras ocasiones, para acceder al uso del espacio se unen a determinadas lógicas para “ganarse el respeto del grupo” o para aminorar o evitar las sanciones jurídicas que implica la actividad de vagonear.

Pensar lo popular como un reflejo de las desigualdades de género, no quiere decir que no existan espacios flexibles en los que las mujeres transpasen, transgredan o reproduzcan dicho orden en la búsqueda de beneficios propios y para sus familias. De igual manera, el hecho de que las mujeres tomen posiciones de poder, no quiere decir que eviten la reproducción de las desigualdades jerárquicas o de género en sus grupos. Todo lo anterior se enmarca en una “zona gris”¹⁰ (Auyero, 2007) desde la cual las personas vagoneras establecen determinados “arreglos” con las autoridades del Metro para permanecer con su actividad, lo cual tampoco quiere decir que por tales arreglos se termine la persecución y criminalización que caracteriza al comercio popular dentro del Metro.

La relación entre las inseguridades, las desigualdades y las flexibilidades del oficio de las vagoneras

Al conversar con las participantes, los primeros aspectos que señalan acerca de su oficio son los constantes episodios de criminalización a los que se han enfrentado. A pesar de las negociaciones que puedan establecer con policías y vigilantes del Metro y de los cuidados intergrupales¹¹ para evitar las remisiones, no siempre pueden evadir las sanciones sobre su actividad comercial, incluso las comerciantes llegan a establecer acuerdos con los policías

¹⁰ De acuerdo con Auyero, las “zonas grises” se pueden entender como situaciones o lugares en los cuales los límites del Estado y de lo legal se desdibujan. Las personas de escasos recursos y que se desenvuelven en contextos precarios, suelen recurrir a estrategias de sobrevivencia, como la corrupción, que se enmarca en dicha zona.

¹¹ Algunos de estos cuidados consisten en la creación de grupos de WhatsApp y del trabajo en una especie de cadena, lo cual permite que las personas que encabezan el recorrido por los vagones informen a quienes les anteceden y mediante los grupos de WhatsApp, acerca de la presencia de operativos policíacos.

encargados de remitirlas, en los cuales les solicitan que les permitan generar ingresos y ser remitidos en otro día. Como si reagendaran el día de su detención. Por otra parte, están los pagos que ofrecen a los policías y los pagos solicitado por el juez cívico, los cuales son menores a las multas establecidas, oscilan entre los 100 y 300 pesos. En este último caso las comerciantes refieren que el arreglo depende de “como le caigas al juez” y la mayoría de las veces es propuesto por los jueces; al ser liberadas no les otorgan el recibo que usualmente emiten como comprobante de su remisión, suponen que las cuotas solicitadas son repartidas entre el personal de los juzgados.

De cualquier manera, las persecuciones y las detenciones policíacas implican la permanencia de un estado de incertidumbre y de estrés, así como la pérdida de ingresos y de tiempo de trabajo, lo cual se traduce en inseguridades económicas.

[Los policías] entienden luego el trabajo de uno, luego me dicen: “va, me debe una” y ya nos dejan ir y ya para la otra que yo le quiero pedir chance, nada más me dice: “ya te di chance la otra vez” y ya no les insisto. [Cuando me detienen] me voy preocupada porque pues si no he vendido, al otro día ¿con qué compró para que comamos? (Virginia, 53 años, vagonera de la línea 1).

Las participantes refieren el constante abuso de autoridad y las acciones que atentan contra su integridad y su dignidad, por parte de los grupos policíacos y del Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social (CSAIS), por ejemplo, que las remitan esposadas a los juzgados, que las golpeen durante las remisiones, la existencia de detenciones arbitrarias y el alto riesgo al que las exponen al otorgarles la libertad del CSAIS en altas horas de la noche o en la madrugada, impidiendo su permanencia hasta el amanecer.

Por otra parte, las inseguridades que emergen de la criminalización del comercio popular dentro del Metro se ven reflejadas en el trabajo de cuidados que las vagoneras suelen realizar mientras se dedican a la venta de productos en los trenes del Metro. Es común que el acompañamiento de las infancias en las jornadas laborales de las comerciantes sea interpretado como trabajo infantil, que sean entonces amenazadas con el retiro de sus hijas/os y que sean sometidas con agresiones físicas, en presencia de sus infancias:

Tiene dos meses que me pegaron junto con mi hijo [...] ya nada más de que te ven, pues luego, luego, “pásale”, me dijeron. “Si no agarras a tu hijo, ahí se queda, porque te tenemos que bajar a ti” y pues yo nada más agarre a mi hijo y ya es

cuando empezaron, me quisieron jalonear y a querer pegar entre las costillas, por qué no te pegan en la cara, te pegan en las costillas para que el médico no se dé cuenta (Esther, 24 años, vagonera de la línea 5).

A raíz de las inseguridades que han experimentado, este grupo de mujeres refiere que no les gustaría que sus hijos/as reprodujeran el oficio de comerciar en los vagones, sin embargo, reconocen que debido a la falta de acceso a la estructura de oportunidades que caracteriza a esta población, el comercio en el Metro siempre será una opción:

Como ya tuve esa experiencia de irme al reclusorio, o sea, la verdad yo si... no quisiera que mis hijas estuvieran aquí, pero, o sea, como mucha gente qué a lo mejor no tiene la oportunidad de darle estudios a sus hijos o no sé, otras situaciones pues no tienen otra opción (Marisol, 35 años, vagonera de la línea 3).

Al no contar con una red de apoyo estable y segura para el cuidado de sus infancias y al cargar con la responsabilidad del trabajo de cuidados, a pesar de los riesgos que implica el ejercicio de vagonear en compañía de sus hijas/os, las comerciantes reconocen de manera positiva la flexibilidad de horarios y sobre el uso del espacio que, en palabras de Ana, les permite “ser dueñas de su tiempo”. Esta conclusión también se puede analizar en el siguiente relato de Rosario:

El Metro fue otra de las grandes bendiciones de mi vida en ese aspecto, yo no tenía por qué faltar a una junta de mis hijos, yo podía asistir a los bailables, a los eventos, a las graduaciones, a las fiestas, a lo que me diera la gana. Tenía el trabajo perfecto, es un trabajo que la mejor licenciada, la mejor diputada, la mejor persona que tenga estudios, me lo envidiaría... (Rosario, 54 años, exvagonera de la línea 9).

Las participantes refieren el acompañamiento de sus hijos como una ventaja del trabajo en los vagones del Metro, ya que esta es una actividad que no podrían realizar en otro empleo; sin embargo, paradójicamente, esta es una de las principales inseguridades y motivo de un constante estado de incertidumbre para este grupo de mujeres y sus hijos/os. Cuando las inseguridades de su oficio se presentan como un impedimento para el ejercicio del trabajo de cuidados o de las actividades domésticas, por ejemplo, que sean remitidas a los juzgados cívicos, por lo regular es un familiar femenino,

como hermanas o madres, quienes cubren dicho rol. Lo anterior nos habla de una división del trabajo tradicional, por género, que se reproduce en las familias de las comerciantes populares.

Además de lo anterior, en los aspectos positivos sobre la flexibilidad de horarios y sobre el uso del espacio, en el oficio de vagonear las comerciantes encuentran una vía de acceso a la autonomía económica que les permite sostener sus hogares cuando maternan en soltería, así como incrementar y administrar los recursos económicos más allá de las aportaciones de otros integrantes de sus familias:

[el trabajo de vagonera] te ayuda, porque, o sea, te vales por ti misma. No necesitas estar de que tu marido te dé cien pesos, y si te alcanza, y si no, pues no. La verdad yo lo vi así los dos años que estuve juntada, me daba \$200 al día. Pero la comida, el gasto y todavía la fruta, y todavía el [sic] agüita. O sea, estirar la mano ya no se me da (Laura, 33 años, vagonera de la línea 3).

Aquí se puede detectar una contradicción, pues los aspectos positivos de la flexibilidad sólo pueden ser percibidos en un contexto de desigualdad, inseguridad y precariedad laboral. Además de que la constante criminalización que permea el oficio de vagonear afecta de manera negativa el trabajo de cuidados y la seguridad de las infancias de las mujeres que se dedican a esta actividad.

En el oficio de vagonear se puede señalar la existencia de una flexibilidad interna que se compone por la flexibilidad salarial, la flexibilidad en los horarios de trabajo y la flexibilidad funcional. Con respecto a la flexibilidad funcional, esta se refiere a la capacidad de las trabajadoras para desarrollar más de una función en su centro de trabajo: “De esta forma un trabajador polivalente o polifuncional será un elemento adaptable de acuerdo a las exigencias o requerimientos de cada momento” (Arancibia, 2011: 47). Este tipo de flexibilidad se ejemplifica con el trabajo de cuidados, el trabajo doméstico y la venta de productos que las vagoneras desarrollan en sus jornadas diarias:

Yo, cuando estaban chiquitos mis hijos, trabajaba en la mañana; pasaba a dejarlos a la escuela y ya me venía a trabajar a las ocho, a las nueve de la mañana; ocho y media y yo ya andaba aquí trabajando. Pero ya a las 3 de la tarde yo ya me iba, porque ahí buscaba quién me fuera a dejar a los niños a la casa. Así, yo ya llegaba y les hacía de comer o ya tenía de comer en el refrigerador, les

calentaba y ya en la tarde a hacer tarea, arreglar uniformes, todo eso. Por eso muchas mamás recurren a esto, para vender [en el Metro], pues se presta. [En una ocasión] Salí del toro, me bañé, hice de comer y ni me dormí, porque llegue, ahora sí que a hacer lo que tenía que hacer, y otra vez venirme a trabajar al Metro. Ya me acostumbré, ya no tengo otra opción (Virginia, 53 años, vagonera de la línea 2).

Como se puede notar hasta este momento, la principal relación entre las categorías de desigualdad, inseguridad y flexibilidad, se conjuga en la carga laboral que implica el desarrollo de los trabajos de cuidados y los trabajos domésticos que tradicionalmente han sido delegados como responsabilidad de las mujeres (Rojas, 2016).

Por otro parte, algunas de las participantes son conscientes de la importancia del comercio popular en las cadenas de distribución global, siendo uno de los últimos eslabones de distribución que pone a disposición del público usuario los productos de las grandes empresas (Alba, Matthews y Ribeiro 2015):

Alguna vez llegué a tener la idea de hablar con lo que era Canel's, Larín, La Posse (marcas de dulces y golosinas), todas esas marcas; hacer una junta con ellos y llegar a un acuerdo, para que ellos manejaran el sistema. ¿Quién tiene el poder?, el que tiene el dinero y el que tiene el dinero es el empresario, y el empresario es quien nos vendía la mercancía. Nosotros trabajábamos para empresas gigantescas, Bremen es una empresa gigante, La Posse es una empresa gigante, son empresas grandísimas, nosotros trabajábamos para ellos [...], somos un mal necesario (Rosario, 54 años).

En el relato de Rosario se puede observar la falta de reconocimiento sobre las funciones económicas del oficio de vagonear y la falta de responsabilidad y de seguridades por parte de las empresas para las cuales ellas señalan que trabajan. Dicha falta de responsabilidad se puede ubicar como uno de los efectos del modelo de la acumulación flexible, el cual conllevó a que los empleadores no invirtieran recursos para producir empleos formales debido a las prestaciones sociales que estos implican y optaran por la contratación de trabajadores informales (Oliveira y Roberts, 1993). Por otro lado, en este modelo económico, la amplitud del Estado como proveedor de bienestar se reduce y “la estructura de los mercados caracterizada por el dominio de las grandes compañías deja para las empresas pequeñas ciertos

espacios de producción de bienes y servicios, en donde por lo general se encuentran los sectores más frágiles y menos provechosos del mercado” (Oliveira y Roberts, 1993: 34).

En específico, para las jóvenes vagoneras los aspectos positivos de la flexibilidad se relacionan con la libre administración de horarios en el oficio de vagonear, esto les ha permitido continuar y sostener sus estudios. A pesar de que las jóvenes reconocen las múltiples inseguridades que caracterizan su oficio, paradójicamente, comerciar en los vagones se presenta como una respuesta a la precariedad laboral a la que se enfrentan en otros empleos a los que se han insertado, como camarista en un hotel y vendedoras en tiendas departamentales, sobre los cuales refieren horarios extendidos que les impiden realizar otras actividades: “trabajamos aquí porque... tienes como mucha disponibilidad de hacer cosas, o sea, no es como un trabajo de estar... no sé, ocho horas clavada” (Mariana, 19 años, vagonera de la línea 2).

Los casos de estas mujeres jóvenes muestran la importancia del trabajo en el Metro para los proyectos de vida de las nuevas generaciones de vagoneras; ellas se han propuesto estudiar para no continuar con este oficio, aunque por ahora este empleo sea la opción que les permitirá el seguimiento de sus proyectos de vida.

Las participantes son conscientes de que las condiciones laborales fuera del Metro no les permitirían cubrir sus gastos cotidianos, ni hacer otras actividades como estudiar en el caso de Mariana (19 años, vagonera de la línea 2) y Rocío (22 años, vagonera de la línea 1), o atender y mantener la educación de sus hijos, como en los casos de Cristina (vagonera de la línea 8) y de Marisol (35 años, vagonera de la línea 3).

A diferencia de los otros dos grupos de mujeres, uno de los principales motivos de permanencia de las comerciantes de más de 50 años de edad en el oficio de vagonear, se observa en la reflexión que realizan sobre el cruce de su trayectoria como comerciantes y su edad, características por las cuales son conscientes de que no podrían ser contratadas en otro empleo, como señala Luz (vagonera de la línea 2).

Flor: ¿Usted se ve en un futuro aquí?

Luz: Pues yo siempre he vivido de aquí, siempre he vivido de esto. Creo que me sería muy difícil meterme a otro empleo, y lo peor de todo es que el vendedor no tiene la noción o la visión de haber guardado dinero para poner un negocio, o algo, porque todo lo poco que ganamos es para los estudios de los hijos, para pagar la renta, la comida, uniformes; o sea, ahí se te fue la vida y la juventud.

Consideraciones finales

Los hallazgos que se han plasmado en las páginas anteriores dibujan el panorama desigual desde el cual las mujeres han negociado el uso del espacio dentro del Metro durante décadas, así como los constantes riesgos en su oficio, que devienen de la criminalización de éste. En este panorama que aumenta las desventajas por género, el papel de las mujeres no siempre fue pasivo y de “víctimas absolutas” (Herrera, 2021), algunas de ellas desarrollaron estrategias de resistencia y de negociación, aunque algunas de estas no “dependían sólo de la voluntad o la acción individual de las mujeres, sino de su capacidad para actuar dentro de las relaciones de poder” (Herrera, 2021: 18). Algunas de estas estrategias se inscribieron en el orden de género dentro del comercio popular y con las autoridades del Metro.

En este punto cabe señalar una de las principales limitaciones del escrito, pues en aras de bosquejar los antecedentes y las principales inseguridades y desigualdades del oficio de vagonear, no se aborda el tema de la pérdida de poder y de control de los líderes masculinos, quienes han generado un ambiente de desconfianza en los grupos de personas vagoneras, mismos que aseguran que estos personajes sólo han lucrado con su situación para obtener beneficios propios y para sus familias. De esta manera y, en el contexto de la pandemia, con el contacto conflictivo entre las colectivas feministas que recurrieron al Metro como un lugar de protesta y las comerciantes populares, se han gestado organizaciones y liderazgos femeninos entre las vagoneras, desde los cuales buscan generar una agenda de demandas en las cuales se reconozca la importancia de su oficio y se hagan visibles las desigualdades y las inseguridades que viven día a día en sus contextos laboral y familiar.

Sobre la demanda del reconocimiento del oficio de las vagoneras, cabe plantear un dilema que surgió en los datos al encontrar que algunas de las mujeres están a favor de la regularización del comercio popular dentro de las instalaciones del Metro, mientras otras encuentran viable la movilización de sus actividades a otros espacios públicos; sin embargo, otras más refieren que la regularización y la movilización a otros empleos acabaría con la flexibilidad del comercio popular, desde el cual varias de las mujeres entrevistadas disponen de horarios para dedicarse a otras actividades y trabajos, además de la venta en los vagones.

En cuanto al tema de la flexibilidad, con el presente estudio se puede afirmar que, a pesar de la doble desventaja que implica ser una mujer vagonera y de la permanencia de las inseguridades en este oficio, las participantes que nos comparten sus experiencias y trayectorias sobre el comercio dentro del

Metro, aún encuentran ventajas en el ejercicio de su oficio, lo cual ha sido uno de los motivos que ha determinado su permanencia en esta actividad.

En términos generales, los sucesos de violencia a los que se enfrentan las mujeres comerciantes no sólo atentan contra las nociones de seguridad laboral, sino que ponen en riesgo su vida, integridad y dignidad. Los relatos analizados demuestran la reproducción de condiciones de pobreza y la multiplicación de riesgos laborales a los que se enfrentan al carecer de movilidad social. No obstante, como se ha plasmado en los planteamientos teóricos, como parte de los efectos de las inseguridades laborales que caracterizan la flexibilidad del trabajo en la posmodernidad (Harvey, 1989), el trabajo en los vagones del Metro también se presenta como una estrategia desde la cual, los grupos que han sido excluidos o que presentan dificultades para insertarse al mercado laboral “formal”, logran obtener ingresos para ellos y sus familias, y en ocasiones, logran encontrar en estas estrategias algunas ventajas que les permiten ejercer otras alternativas de vida fuera de los vagones del Metro, tal y como se ha revelado con el caso de las mujeres jóvenes.

76



REFERENCIAS

- Alba, Lins Ribeiro y Mathews, G. (2015) *La globalización desde abajo. La otra economía mundial*. México: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México
- Alder de Lomnitz, L. (2016) *Cómo sobreviven los marginados*. México: Siglo XXI.
- Arancibia, F. (2011) “Flexibilidad laboral: elementos teóricos-conceptuales para su análisis” en *Revista de Ciencias Sociales*, núm. 26, Universidad Arturo Prat, Tarapacá, Chile, pp. 39-55.
- Auyero, J. (2007) *La zona gris. Violencia partidaria y política en la Argentina contemporánea*. Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI Editores.
- Becerra, S. y Cayeros, I. (2018) “Por el gusto de trabajar: construcciones, motivaciones y beneficios de la niñez en situación de trabajo en Tepic (Nayarit)” en *Tla-Melaua, revista de Ciencias Sociales*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Vol. 11, núm. 43, pp. 78-103. Disponible en <https://www.scielo.org.mx/pdf/tla/v11n43/1870-6916-tla-11-43-78.pdf>
- Chávez, P. (2001) “Flexibilidad en el mercado laboral: Orígenes y concepto” en *Revista Aportes*. Puebla, México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Vol. IV, núm. 17, pp. 57 - 74.
- Coraggio, J. (1995) “Del sector informal a la economía popular: un paso estratégico para el planteamiento de alternativas populares de desarrollo social” en *Más allá de la Informalidad*. CIUDAD, Centro de Investigaciones.
- Connell, R. (2003) *Masculinidades*. Ciudad de México, México: Universidad Nacional Autónoma de México, Programa Universitario de Estudios de Género.
- Crossa, V. (2018) *Luchando por un espacio en la ciudad de México. Comerciantes ambulantes y el espacio público urbano*, México, El Colegio de México.
- Espinosa, Rueda & Serna, E. (2022) *Justicia y trabajo bajo la Ciudad de México. La situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro*.
- Federici, S. (2018). *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo*. México: Traficante de sueños.
- Fraser, N. (2003) “¿De la disciplina hacia la flexibilización? Releyendo a Foucault bajo la sombra de la globalización” en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol. XLVI, núm. 187, enero-abril, pp. 15-33.
- Gago, Cielo y Gachet, F. (2018) “Economía popular: entre la informalidad y la reproducción ampliada” en *Revista de Ciencias Sociales*, núm. 62, pp. 11-20.
- Guber, R. (2001) *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Harvey, D. (1989) *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Herrera, C. (2021) *Mujer que sabe soldar. Transformaciones subjetivas en mujeres trabajadoras con ocupaciones feminizadas y masculinizadas en la Ciudad de México*. Ciudad de México: El Colegio de México
- Lezama, J. L. (1991) “Ciudad, mujer y conflicto: el comercio ambulante en el D.F.” en *Estudios Demográficos y Urbanos* 6, núm. 3, pp. 649-675. Disponible en <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/825/818>
- Mancini, F. (2017) *Asir Incertidumbres. Riesgos y subjetividad en el mundo del trabajo*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, El Colegio de México.

77

Moctezuma Mendoza, V. (2022) *El desvanecimiento de lo popular*. Ciudad de México: El Colegio de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Perelman, M. (2022) “La venta ambulante en Buenos Aires: economía(s) (i)legales, estética y circulación de objetos” en *Etnográfica*, vol. 26. Disponible en <http://journals.openedition.org/etnografica/11275> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/etnografica.11275>

Pérez, H. (2013) *Economía subterránea en el subterráneo: estudio de caso de la línea 2 del metro de la ciudad de México (Tasqueña-Cuatro Caminos)*. Tesis de licenciatura en Sociología. México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.

Ponce, M. (2001) “Sexualidades costeñas” en *Desacatos*, núm. 6, México, pp. 111-136.

Restrepo, E. (2016) *Etnografía: alcances, técnicas y éticas*. Bogotá: Envión Editores.

Ruiz, S. (2009) *La jornada sobre rieles: Deambulando entre los vagoneros del Metro de la Ciudad de México*, tesis de maestría en Estudios Sociales, línea de estudios laborales. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.

Sánchez, V. (2009) “¡Lleve la oferta, la promoción, cinco pesos le vale, cinco pesos le cuesta! Los vagoneros: la mafia donde todos ganan. Reportaje /tesis licenciatura en Ciencias de la Comunicación. México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México.

Segato, R. (2014) *Las nuevas formas de la guerra y el cuerpo de las mujeres*. México: Tinta limón ediciones.

Serna, E. (2021). *Gobernar bajo la ciudad: etnografía sobre la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México*, tesis de doctorado en estudios urbanos y ambientales. México: El colegio de México, Centro de estudios demográficos, urbanos y ambientales.

Silva, D. (2017) “Conflictos por el espacio público urbano y el comercio en vía pública: percepciones acerca de la legitimidad sobre su uso” en *El Cotidiano*, vol. 22, núm. 143. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, pp. 48-56.

Tolentino, G. (2022) “Vagoneros Sordos en el Metro de la Ciudad de México Trabajo móvil y la construcción de lugares lineales” en *Revista Transporte y Territorio*, núm. 27, pp. 365-392.

Vergara, A. (2010) Prólogo, en Olivia Domínguez Prieto, *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Estudios de Posgrado.