



CENTRO DE ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS URBANOS Y AMBIENTALES

“Placeres en movimiento: el ‘metreo’ como manifestación de homosocialidad y homoerotismo en el espacio público y móvil de la Ciudad de México”

Tesis que presenta

Diego Eduardo Nava Harker

Para optar por el grado de

MAESTRO EN ESTUDIOS URBANOS

Promoción 2021-2023

Director de Tesis:

Dra. Verónica Crossa Niell

Lector:

Dr. Ernesto Vásquez del Águila

Ciudad de México, México, julio de 2023

*A la Ciudad de México y a sus 'metreros',
por siempre transgredir los límites de lo posible en el espacio urbano.*

Agradecimientos

En un proceso tan agotador, física y mentalmente, como lo es la redacción de una tesis de maestría, se hace evidente a lo largo de las semanas que uno como investigador no puede valerse por sí mismo para llevar a buen puerto las ideas que se tienen en la cabeza, por más brillantes que estas sean. Este trabajo de investigación no es un producto solo mío, también lo es de todas las personas que me ayudaron en cada paso para llegar aquí, desde que hice la solicitud hace más de dos años en mi pequeña habitación en Bogotá para ingresar a este programa de estudios, hasta el punto final que cierra esta monografía, que puse en la sala de estar de mi ‘depa’ en la Ciudad de México. En este sentido quiero agradecer de manera muy especial a la doctora Verónica Crossa, directora de esta tesis y coordinadora del programa de la Maestría en Estudios Urbanos cuando fui admitido. Su diligencia desde el minuto uno para hacer posible que pudiera venir a estudiar acá, así como sus invaluable aportes a mi investigación, su paciencia y su permanente acompañamiento a mi proceso como maestrante y tesista demuestran su tenor, no sólo como profesional y experta en su área, sino como ser humano. También quiero agradecer a mi lector, el doctor Ernesto Vásquez del Águila, del University College of Dublin, por fungir como un sabio mentor a la distancia. Sin su experticia en los estudios de las masculinidades y sus comentarios incisivos, detallados y totalmente pertinentes con el contenido de mi monografía, no hubiera sido posible salir del nudo teórico que llevaba arrastrando gran parte de mi proceso.

A mis padres, Luisa y Carlos, por supuesto, por todo el apoyo, económico y moral, que me brindaron para cumplir mi sueño de estudiar en México. Su inagotable esfuerzo es algo que atesoraré por siempre. Nunca me alcanzarán las palabras ni todas las cosas del mundo para retribuir todo el sacrificio que han hecho en pos de mi éxito profesional. A mi querido novio, Nicolás, no solo por renunciar de manera altruista a mi compañía física para dejarme perseguir mi futuro en otro país, sino por soportar en la distancia todas mis frustraciones, por llorar conmigo cuando no encontraba consuelo, por celebrar siempre con tanto entusiasmo mis pequeñas victorias en este camino y por amarme incondicionalmente durante este trasegar. A Diego Leyva, el mejor ‘roomie’ del mundo, por tanta generosidad y cariño, por esos cafés y esos cigarrillos en la madrugada cuando me desvelaba escribiendo y por esos platos de comida que nunca faltaban cuando olvidaba comer por tener la mirada clavada en la pantalla de mi computadora. A Carlos, por ser mi gran amigo durante toda la maestría y por hacerme reír con la mejor de las ocurrencias cuando entre los dos

discutíamos qué iba a ser de nuestro futuro. A Trenecito, a Memito, a Chobi, a Dieguito y a Roger, a Dani, a Gero y a Malcolm por ser mi familia aquí en la Ciudad de México. No alcanzan a dimensionar el impacto que tuvieron para bien, para motivarme a seguir con este proyecto y para darme los siempre necesarios espacios de distensión en medio de un proceso académico de tan elevada intensidad. Gracias por ofrecerme siempre un lugar para estar, para reír y para llorar. Gracias a Sebs, a Zorrito, a Andy y a Migue, mi otra familia elegida en Bogotá, que nunca me perdieron de vista, que me añoran tanto como yo los añoro, y que también estuvieron siempre atentos de mí y nunca me dejaron solo a pesar de los miles de kilómetros que nos separan.

También gracias a todos mis compañeros de la maestría, que me llenaron de mucha curiosidad, interés y conocimiento con todas nuestras discusiones en clase, en los pasillos y en el comedor. Infinitas gracias a los practicantes del ‘metreo’ que accedieron a ser entrevistados y me compartieron generosamente sus experiencias de vida, sus archivos y todo su conocimiento vernáculo sobre la práctica. Ustedes son de oro por pensarse hoy otra manera de habitar y ocupar el espacio público en la Ciudad de México. Gracias igualmente al doctor Carlos López y a Celia por toda su ayuda desde la coordinación de la maestría para que pudiese completar esta etapa sin contratiempos. Gracias a El Colegio de México por permitirme hacer parte de tan prestigiosa institución y gracias al Conahcyt y al Gobierno de México por otorgarme una beca completa, sin la cual hubiera sido posible siquiera empezar a cursar este programa.

Hoy termino esta etapa y estoy seguro de que quienes mencioné en este apartado, como fueron fundamentales ahora, lo serán en mis proyectos futuros. Gracias.

Resumen

En las ciudades contemporáneas, las subalternidades urbanas responden constantemente a la segregación y exclusión crecientes dentro del espacio público urbano. El "último vagón" del metro de la Ciudad de México es un ejemplo de esto, proporcionando un lugar especial para la homosocialización homoerótica. El "metreo" se desenvuelve como una práctica deslocalizada que responde a la falta de espacios asequibles para encuentros sexuales en la ciudad y también funge como un escaparate anónimo que permite a hombres que no se enuncian a sí mismos dentro del espectro de la diversidad sexual tener interacciones homoeróticas sin ser identificados. Estos encuentros clandestinos y las manifestaciones públicas de hombres sexualmente diversos coexisten en un mismo campo social, pero no se contienen la una dentro de la otra. La fugacidad de la práctica y el escaso interés en llevar las relaciones interpersonales que se establecen allí afuera de este espacio mantienen constante esta separación. El 'metreo', entonces, se inserta en lógicas propias de las movilidades urbanas y se alinea de esta manera con las dinámicas de movilidad de la ciudad.

De esta manera, el "último vagón" del metro se convierte en un espacio de homosocialización homoerótica móvil con características propias. Aunque está contenido en un espacio público, alberga toda clase de interacciones sexoafectivas entre sus usuarios que normalmente se dan en espacios de orden privado. Su significado y uso diverge de los espacios de homosocialización homoeróticos estacionarios, como saunas o baños húmedos, debido a que convive con los usos habituales de un sistema masivo de transporte público. Por esta razón, quienes practican el 'metreo' deben desplegar toda clase de estrategias para evitar que agentes externos a la práctica deshagan la interacción y, debido a la connotación negativa que tiene el sexo en público —especialmente entre hombres—, poner en riesgo a las personas involucradas.

Los espacios de homosocialización homoerótica en la Ciudad de México son muy diversos y el cruising sigue teniendo una presencia importante en su conformación. El "último vagón" representa un espacio móvil que, mediante sus elementos físicos y fenoménicos, proporciona un lugar de características únicas para la interacción homoerótica entre hombres en la ciudad. Estos espacios alternativos coexisten con los espacios estacionarios destinados a este fin y desafían el orden urbano mediante la subversión de usos habituales del espacio público. De esta manera, este tipo particular de cruising se apoya en su configuración móvil y deslocalizada para ofrecer un lugar de encuentro urbano sensiblemente distinto a los otros.

Tabla de contenidos

1. Introducción.....	7
1.1 <i>Del ‘metreo’, el cruising y el espacio: contextualizando el trabajo de investigación</i>	10
1.1.1 <i>Hacia los objetivos de investigación</i>	12
1.2 <i>Lugares de encuentro y movilidad: un marco analítico para hablar de convergencia a través de las prácticas</i>	20
1.3 <i>Operacionalizar el espacio mediante el método</i>	27
2. La configuración físico-geográfica del ‘último vagón’ del metro	36
2.1 <i>El ‘patio de juegos’</i>	38
2.2 <i>Los espacios adjuntos.....</i>	51
3. La construcción del espacio social: la emergencia de un espacio de homosocialización homoerótico.....	57
3.1 <i>La construcción del espacio social mediante la sexualidad y la subjetivación</i>	59
3.2 <i>El tercer espacio y las etapas de construcción del espacio social.....</i>	62
3.3 <i>La solidaridad mutua en el ‘metreo’: la ‘confianza homosocial’ y el pacto masculino espacial.....</i>	65
3.4 <i>La heterogeneidad del espacio móvil: ¿Quiénes? ¿Dónde? ¿Cómo?</i>	75
4. El ‘último vagón del metro’ como lugar de encuentro móvil: la dimensión fenoménico-subjetiva del espacio	84
4.1 <i>La fenomenología de la práctica: el mecanismo microsociológico en la producción del espacio</i>	85
4.1.1 <i>La proxemia y la emergencia del ‘último vagón’ como lugar de encuentro móvil</i>	87
4.1.2 <i>Cadenas de rituales de interacción: ¿cómo se concreta el ‘metreo’?</i>	91
5. Conclusiones	107
<i>Las dimensiones físico-geográficas y subjetivo-fenoménicas del ‘último vagón’: flujos de movilidad en el ensamblaje del ‘metreo’ como práctica situada.....</i>	107
Bibliografía	116
Apéndice A — Reflexiones metodológicas y éticas.....	122

1. Introducción

[P]ienso que es algo muy gracioso, porque es como un *multitasking*. O sea, te estás trasladando y por ahí, y al mismo tiempo estás satisfaciendo otras necesidades. Entonces creo que eso es algo que absolutamente nada [más] te puede ofrecer. Porque un sauna, por ejemplo, [para] un sauna puedes bañarte en tu casa. O puedes, no sé, hacer otras cosas, pero al final tiene como cierta magia ... eso de que, en un trayecto de 15 minutos, o 40 minutos, si vas a atravesar una línea completa, puedas conocer distintas personas, puedas interactuar con otras personas, puedas recorrer tu vida, la vida sexual promedio de muchas personas en una línea de metro (Fez, mayo de 2023).

Esta declaración dada por Fez, un joven gay oficinista en una multinacional, en medio de una entrevista que le hice mientras comíamos en un restaurante cercano a su lugar de trabajo subrayan de una manera muy clara la multiplicidad semántica que puede llegar a tener un espacio como el tren de un sistema de metro en movimiento para diferentes personas, especialmente porque evidencia el objeto central que estudia esta tesis: el uso subrepticio del **último vagón del metro de la Ciudad de México** como un espacio alternativo de encuentros sexuales entre hombres, de manera paralela a sus desplazamientos cotidianos en este sistema de transporte.

Por supuesto, hay toda una variedad de matices que se desprenden de esta realidad y que serán tratadas a lo largo de esta monografía. Pero creo conveniente empezar con dejar claro que, como se ha señalado desde las últimas dos décadas en los estudios de las movilidades urbanas, el acto de moverse en la ciudad es mucho más grande que desplazarse sin más; que bajar y subir escaleras, apostarse en un gris andén y esperar a que el feroz sonido de un tren acercándose a alta velocidad por vetustos rieles metálicos se convierta en la señal para finalmente abordarlo en una marea de pasajeros y comenzar el trayecto para el trabajo, la casa o una cita.

Por su enormidad y la densidad de usuarios que se desplazan en él, es esperable que en toda la extensión de la red de metro de la Ciudad de México se produzcan encuentros fortuitos que propician interacciones entre diferentes personas, algunas muy cortas e intrascendentes, como un simple saludo cordial o la disculpa después de chocar accidentalmente entre sí; otras más extendidas y relevantes, como una conversación casual o un coqueteo simpático a lo largo del trayecto. Todo este universo de posibilidades se inserta dentro del constante flujo urbano de individuos, grupos, comunidades, capitales y materialidades que confluyen en la imagen grande de la ciudad (Duhau & Giglia, 2008; Sassen, 2001), que parece reproducirse a una escala menor dentro de los vagones del metro.

Sin embargo, no es suficiente solamente con mostrar al lector los tipos de sociabilidad asociados a la construcción espacial en lugares de dimensiones reducidas —como los vagones del metro— y ahondar en sus diferencias con las vastas espacialidades que han sido objeto de estudio por los estudios urbanos clásicos por décadas. Las particularidades que abrigan a cada espacio y la manera en la que algunas dinámicas que pudiesen darse por sentadas dependen fuertemente del contexto escalar en el que operan (Koch & Latham, 2014). Esto es especialmente cierto en el caso de espacios con características muy particulares, como el convoy de un metro en operación, que además de mostrarse como un lugar de dimensiones físico-geográficas muy reducidas, está en movimiento, por lo que algunas cosas que puedan ser ciertas para los espacios estacionarios aquí ya no se presentan con la misma fidelidad o directamente no se cumplen.

Muchas de estas ideas se hacen evidentes frente a un observador entrenado —y así se hicieron evidentes para mí— incluso al montarse por primera vez en un vagón de metro. Se puede ver que los pasajeros actúan de manera distinta, se *mueven* distinto dentro de las paredes del vagón, establecen límites y propician interacciones que son de un orden diferente a las que se podrían ver, por ejemplo, en un puesto de tacos, en una peluquería o en la escuela. Como Fez menciona, hay muchas cosas más que ocurren en el metro de manera simultánea al simple hecho constatable del desplazamiento de pasajeros de un lugar a otro. Una de estas actividades simultáneas, que se destaca por darse en el último vagón, es el ‘metreo’, o la práctica de actos sexuales en público entre hombres¹ que se localiza en ese espacio como una de las infinitas formas de *cruising*² disponibles en la Ciudad de México.

Será esta práctica localizada el interés principal de mi trabajo de investigación, interés que ha sido compartido por otros colegas como José Octavio Sancén (2016, 2020) o Carlos Viscaya (2016, 2019), pero enfocándome en su configuración espacial en un contexto móvil y en los aspectos diferenciales que hacen a esta práctica como una capaz de generar un **lugar de homosocialización homoerótica** propia en el espacio urbano. Por este tipo de lugares se puede entender aquellos espacios urbanos dados que están sostenidos por relaciones homosociales, es

¹ No necesariamente los hombres son las únicas personas que realizan este tipo de actos allí, pero sí constituyen la gran mayoría de los practicantes, por lo que me centraré en ellos de ahora en adelante.

² El *cruising* se puede definir de manera sucinta como la actividad en la cual dos personas, en su gran mayoría hombres, tienen sexo en lugares públicos. Puede describirse como una actividad eminentemente urbana y surgida como una estrategia de relacionamiento sexoafectivo entre hombres con preferencias sexuales por sus pares en momentos en el que la homosexualidad era fuertemente perseguida y vigilada en las ciudades de Occidente (Humphreys, 1975; Leap, 1999).

decir, relaciones sociales caracterizadas por un código social masculino compartido y reforzado entre los mismos hombres que las protagonizan (Chowdhury, 2020; Flood, 2007; Gutmann & Viveros, s. f.; Vásquez del Águila, 2014), y que además, tienen como elemento de interacción central la realización de prácticas homoeróticas entre ellos (Gallego Montes, 2010; Gallego Montes et al., 2016). Esta definición operativa alude entonces a un tipo de experiencia situada en la ciudad, específicamente a las interacciones de orden sexoafectivo entre hombres en el espacio público. Y de manera consecuente, de las particularidades que hacen a este espacio diferente de otros espacios destinados al mismo fin, tanto por su carácter de espacio móvil como por la contravención moral y normativa que entraña practicar sexo en público en un sistema de transporte masivo.

Ciertamente, en mi experiencia como investigador en temas de movilidad, espacio urbano y sexualidad, pocas aventuras investigativas he visto que no reduzcan toda la complejidad que se presupone en la performatividad de una dimensión identitaria tan importante para individuos y colectivos enteros a un mero pulso entre la abyección percibida de la diversidad sexual y el derecho a la ciudad, discutidas en clave macrosociológica. Aún menos he podido evidenciar que se resalte apropiadamente la performatividad del género y su importancia en la construcción y mantenimiento de los espacios urbanos de socialización. Es cierto que el análisis de estas problemáticas a este nivel escalar es importante toda vez que es capaz de resaltar el funcionamiento de la segregación socioespacial a nivel identitario, pero definitivamente no agota la comprensión de uso pretendido y subvertido del espacio desde estos márgenes.

Por otro lado, no puedo como investigador abstraerme por completo del objeto de estudio, toda vez que interseca mi propia identidad como hombre gay cuyo *rite de passage*³, al igual que el de muchos de mis pares, consistió en la práctica de sexo a escondidas de mis conocidos en el albor adolescente de mi sexualidad, con el fin de conservar la fachada de hombre heterosexual que se me asignó por defecto de acuerdo con el refuerzo familiar y social impulsado por el sistema sexo/género heteronormado en el que vivimos. Muchas de las historias que han aportado mis informantes a este trabajo han resonado con fuerza en los recuerdos sexuales más lejanos que tengo, no tanto por los detalles, sino por las emociones primarias que surgen a través de la no siempre placentera iniciación sexual masculina. Es justo en esta resonancia en la que se origina mi interés

³ O *rito de paso*, término usado por Victor Turner (2017) que se refiere a aquellos ritos o prácticas de iniciación puntuales que sirven para ‘certificar’ el paso o la pertenencia de un individuo a un grupo social específico, especialmente a manera de la asignación de un estatus dentro de ese mismo grupo.

por investigar una práctica que siento demasiado cercana —por las numerosas anécdotas que me han contado mis amigos sobre sus experiencias en el *cruising*— pero a la vez tan lejana —debido a que nunca la he practicado con asiduidad en ningún momento sexualmente activo de mi vida⁴.

Así pues, se me hace perentorio asumir un rol como investigador que esté arrojado a la curiosidad, que ponga el enfoque en los intersticios espaciales que albergan prácticas variopintas que suelen estar marginadas en los estudios espaciales sobre la ciudad. Al fin y al cabo, es evidente a lo largo del tratamiento epistemológico que ha tenido el espacio que las prácticas situadas en un contexto espaciotemporal son capaces de modificar y dejarse modificar por el espacio (Lussault, 2015; Massey, 1999, 2005). Por eso mi intención a lo largo de este trabajo de investigación es resaltar las dimensiones espaciales que brotan de una práctica específica que me ha llamado la atención desde que resido en la Ciudad de México: el ‘metreo’. Para ser más preciso, estoy interesado en indagar sobre la posibilidad de que esta práctica situada genere las condiciones necesarias para hacer emerger un espacio de homosocialización homoerótica propio, pero no a imagen y semejanza de los espacios de este tipo estacionarios que ya se conocen, sino como un espacio móvil, que tiene también sus propias características que lo diferencian de estos.

1.1 Del ‘metreo’, el *cruising* y el espacio: contextualizando el trabajo de investigación

He hablado del interés académico que he ido desarrollando después de reconocer en el espacio público de la Ciudad de México una práctica como el ‘metreo’. Este se puede entender como un subtipo del *cruising* realizado al interior de la infraestructura de la red de metro de la Ciudad de México, específicamente en el último vagón del convoy —aunque, como explicaré más adelante, no necesariamente ocurre en ese ‘último vagón’— que está en operación (Graham, 2018; Sancén, 2016; Viscaya, 2016). Si aún para el lector sigue siendo difusa esta definición, puede tener en cuenta que por *cruising* se entiende aquella práctica en donde hay una interacción sexual propositiva y consensuada entre hombres en un espacio público, no necesariamente pactado con anterioridad, pero en el que hay en la mayoría de los casos un conocimiento colectivo sobre la disponibilidad de dicho espacio para interactuar sexualmente entre ellos (Atkins & Laing, 2012; Humphreys, 1975).

⁴ Ahondaré más en esta reflexión personal como investigador en el apéndice que he creado específicamente para este fin (ver Apéndice A).

Entonces, como una primera línea de definición, explico que el ‘metreo’ es una práctica que involucra a hombres realizando y promoviendo interacciones sexuales al interior de un tren en movimiento. No sobra decir, por supuesto, que el ‘metreo’ —al igual que cualquier otra práctica relacionada al *cruising*— está proscrita por el ordenamiento urbano y por la normativa civil que regula el comportamiento en el espacio público. Por este motivo, y esto es lo que realmente atrae mi atención hacia la práctica, es que se realiza en un marco de ‘clandestinidad’, de espaldas a los actores que son capaces de reforzar el “buen uso” del espacio (como agentes de policía, otros viandantes, etc.) y, en general, que es capaz de dotar de significados alternativos a un buen número de espacios en los que se lleva a cabo. Precisamente por su carácter clandestino, el *cruising* se suele hacer en parques solitarios, en descampados, en baños recónditos de las plazas comerciales, entre otros lugares cuya accesibilidad, si bien pública, es difícil y caracterizada por una afluencia muy baja de personas, lo que garantiza en parte la opacidad sobre el tipo de interacciones que allí se realizan (Bayart, 2014). El ‘metreo’, por el contrario, ocurre en el medio de un vagón atestado de pasajeros; un espacio con una altísima afluencia, en un tren que funciona para una de las redes de metro con mayor extensión en el mundo. Además, ocurre cuando el tren está en movimiento, en operación, de manera paralela con el desplazamiento de millones de personas que utilizan el sistema para moverse de un punto a otro en la ciudad y no tienen ningún interés en interactuar sexualmente con otras personas durante tal viaje.

Entonces es aquí en donde me aventuro a contestar la segunda pregunta que hice anteriormente. Es claro que, aunque el ‘metreo’ sea un tipo muy particular de *cruising*, su desenvolvimiento es harto distinto al del *cruising* más convencional, que suele realizarse en espacios estacionarios y no tan expuestos como el último vagón de un metro en movimiento. Esta realidad por sí misma implica que esta práctica deba ser analizada bajo parámetros escalares y conceptuales distintos que hagan converger las distintas dimensiones, especialmente aquellas que concilian los aspectos físico-geográficos del espacio y fenoménico-subjetivas de la práctica, en la que sea posible observar aquellas características relacionadas con la performatividad de la sexualidad, la ‘puesta en escena’⁵ de un espacio público determinado y el hecho inevitable de que

⁵ Esta idea la tomo del concepto de *mise-en-scène* que plantea Jeffrey Alexander (Alexander, 2006) que sugiere que en la interacción social hay toda una serie de componentes que se plantean a modo de un *performance*, que son necesarios para que la interacción se concreta y tenga además un significado cultural que sea aprehendido por todos sus participantes.

este espacio está en constante movimiento. Sin lugar a duda, este estado de cosas implica utilizar una batería de herramientas teóricas y metodológicas que divergen de las que se podrían utilizar para analizar el *cruising* estándar.

1.1.1 Hacia los objetivos de investigación

En los párrafos anteriores tuve la oportunidad de contextualizar brevemente en dónde se enmarcan los conceptos centrales que gravitarán alrededor de esta investigación. Es importante resaltar que entiendo al ‘metreo’ como una práctica inserta en un espacio determinado y esta no define el espacio en su totalidad; es decir, la práctica no es equivalente al espacio, porque esto significaría afirmar temerariamente que el último vagón del metro existe únicamente para que el ‘metreo’ pueda darse en su espacio confinado. Por tanto, el punto central está en indagar **qué tanto se le puede endilgar a esta práctica la conformación de un posible espacio de homosocialización móvil que es paralelo al espacio ya dado por los usos convencionales del último vagón del metro**. Alrededor de esta idea principal se tejerán los principales objetivos de mi investigación. Sin embargo, antes de poder listarlos, me gustaría navegar con algo más de profundidad en los objetos/sujetos de estudio que trataré en la tesis. Entiendo que, en un formato restrictivo como este, viciar la introducción con una discusión teórica pueda resultar atípico y hasta cargante, pero quiero darle un mayor espacio al trabajo empírico que hice y contener todo el marco teórico y la justificación de mi trabajo en los primeros compases de la monografía.

Para comenzar, quisiera abrir la discusión sobre el sujeto de estudio que he privilegiado en cuanto constituye una buena parte de la integridad identitaria de los practicantes del ‘metreo’. He mencionado anteriormente que el ‘metreo’ es una práctica casi que completamente masculina; empero, esta aproximación no agota las posibilidades identitarias de los ‘metreros’⁶. Esto es importante porque el lector puede inclinarse —y efectivamente lo hará, porque así mismo me sucedió en mi posición como investigador— a pensar que todos los hombres que practican el ‘metreo’ son, en efecto, hombres gais. Sin embargo, a pesar de que es un hecho incontestable que, efectivamente, la mayoría de los hombres que practican *cruising* se pueden llegar a identificar como hombres homosexuales (Heaphy & Hodgson, 2021), encontré dos escollos importantes que me impidieron continuar con esta totalización identitaria de los ‘metreros’.

⁶ Adjetivo castizo que se utiliza para describir a los hombres que practican el ‘metreo’ (anotaciones de diario de campo).

El primero: la definición del individuo que está sujeto a estas prácticas en el espacio urbano dentro del espectro de las orientaciones sexuales conocidas. Considero que la etiqueta de “hombre gay” no recoge satisfactoriamente todas las identidades sexuales que se involucran en este tipo de prácticas. En el reconocimiento inicial de campo y en posteriores conversaciones informales pude darme cuenta de que existen hombres que no necesariamente se identifican como ‘homosexuales’ o ‘gais’ y que igualmente practican sexo entre ellos en lugares públicos. Esta aproximación ha sido respaldada de igual manera por diversos estudios sobre *cruising* —empezando por aquel fundamental punto de partida de Laud Humphreys (1975)— en los que se ha dejado manifiesto que, si bien el *cruising* fue una respuesta inmediata por parte de hombres gais para conservar lazos sexoafectivos entre pares en el contexto de una fuerte represión institucional y social (Biber & Dalton, 2009), también ha servido como un elemento de conciliación y disfrute de la sexualidad en hombres heterosexuales, bisexuales, curiosos (Atkins & Laing, 2012; Bayart, 2014; Carrillo & Hoffman, 2018; Humphreys, 1975; Langarita Adiego, 2019), e incluso en mujeres trans y cis (Albert, 2011; Gutiérrez Martínez, 2022).

Por tanto, no dejaba de ser una posición conflictiva en términos epistemológicos el hecho de emplazar al ‘hombre gay’ como sujeto principal de la investigación. Esta decisión significaba dejar afuera de manera deliberada a otros hombres que también practican *cruising* y que además tienen una participación importante en el ‘metreo’. Como desarrollaré en el cuerpo de esta monografía, el ‘metreo’ tiene una mezcla aún más heterogénea a nivel identitario de hombres que lo practican. En este sentido, se puede recordar el trabajo de Gabriel Gallego sobre las primeras experiencias homoeróticas de hombres en la Ciudad de México (2010, 2011), el cual me ayudó a clarificar mejor el hecho de que el lugar de enunciación identitario no se causa, en buena parte de las veces, a partir de las prácticas sexuales ejercidas por los hombres, sino que está intersecado por otros múltiples factores, que si bien no son del alcance investigativo de este trabajo, tienen un peso importante al momento de definir la práctica.

Esta realidad saca a la luz la segunda limitación que pude identificar y que tiene que ver, en gran medida, con el cambio de enfoque que la premisa anterior obliga a discutir. He decidido deliberadamente no acoger la etiqueta de “hombre gay” para definir a aquellos hombres que son

‘metreros’⁷, porque tal etiqueta no corresponde a la realidad identitaria de los practicantes. Además, conceptos vagos como este y otros similares, terminan por encorsetar la experiencia subjetiva de los hombres en categorías que poca utilidad explicativa tienen en los estudios urbanos. de acuerdo con esto, la vía que considero más útil para estudiar este fenómeno pasa por mover el foco hacia la dimensión espacial de la práctica y hablar directamente de **espacios de homosocialización homoeróticos**. Esto incluye, por supuesto, toda la variedad de prácticas sexuales que se pueden dar en el ‘metreo’, que van desde simples roces y coqueteos superficiales hasta interacciones sexuales completas y duraderas que pueden incluir sexo oral y penetrativo, y también las estrategias que los practicantes tienen a la mano para esconder esta práctica de los demás pasajeros del metro, así como los roles que se asignan a los participantes de acuerdo con el contexto de cada interacción.

Gracias a las consideraciones de Gallego que mencioné en el párrafo anterior, y en las consecutivas visitas de reconocimiento de campo, se hizo muy evidente para mí la importancia del espacio en la consumación de prácticas homoeróticas. Además, se ha podido evidenciar la importancia del espacio público y sus usos en la sociabilidad intersubjetiva urbana y su capacidad de servir como escaparate de la gran diversidad identitaria presente en las grandes ciudades (Cossa Niell, 2018; Kim, 2015; Low, 2010). De igual manera, este posicionamiento teórico me permite introducirme frente a las características fenomenológicas de la práctica a partir de la diferenciación entre la homosocialización regular, que puede entenderse como aquella que media la complicidad entre hombres en sus relaciones sociales y refuerza su identidad masculina compartida a partir de formas específicas de socialización (Flood, 2007; Vásquez del Águila, 2014), y su forma homoerótica, que es la que prima en la mayoría de espacios de encuentros entre hombres destinadas al contacto sexual como saunas, cabinas, entre otros.

En el caso que aquí me ocupa, la motivación para continuar por esta línea de análisis se ve exacerbada por el desplazamiento que media en la práctica, al realizarse el *cruising* en un sistema de transporte masivo, que es a su vez un espacio público en sí mismo. Esta premisa resalta la lectura de esta práctica como ‘clandestina’ y da un margen amplio para poder entender a esta práctica y a la potencial construcción de un espacio a partir de ella como un fenómeno propio de movilidad urbana. Sin embargo, como el lector podrá notar a lo largo de los capítulos —y como noté

⁷ Y tampoco me acogeré a un término muy extendido y genérico en este tipo de estudios como el de HSH (“hombres que tienen sexo con hombres”), porque lo considero un término surgido de un dispositivo médico estigmatizante y patologizante hacia cualquier desviación de la cisheteronorma.

navegando a través de las entrevistas etnográficas que realicé— si bien esta es una realidad que moldea la práctica y el espacio mismo, el peso diferencial que tiene esta característica no es tan certero como podría sugerirse. Esto significa que esta monografía será, en esencia, una discusión sobre el espacio y las posibilidades de su emergencia, y eventualmente será esta posición epistemológica la que permita marcar aquellos ejes diferenciales de este tipo de espacios de homosocialización respecto a otros que ya están establecidos.

Ahora bien, no es lo mismo hablar del “espacio” en escalas metropolitanas que hacerlo en una escala mucho menor, como los vagones de un metro en movimiento. De igual manera, hay dimensiones del espacio que interesan más o menos al momento de estudiar interacciones como las que implican prácticas como el ‘metreo’. En general, las interacciones contenidas en los espacios urbanos son expresiones concretas del “conjunto de prácticas y representaciones que hacen posible significar y vivir la metrópoli por parte de sujetos diferentes que *residen*⁸” en sus diferentes tipos y variaciones (Duhau & Giglia, 2008, p. 21), y esto a su vez, conforma la vida en la ciudad⁹. Esta última idea, muy potente, sugiere tres lecturas evidentes: la primera, que efectivamente a cada espacio dado corresponde una configuración específica que lo diferencia de otros espacios (Massey, 2005); la segunda, que aquellos espacios se agrupan para posibilitar la vida urbana, pero sin esto significar que haya una continuidad perfecta entre ellos, ya que buena parte de la vida urbana parte de las posibilidades que dejan las discontinuidades e intersticios entre los espacios (Massey, 1999); y, por último, que la codificación espaciotemporal de tal configuración urbana se expresa fenoménicamente en lo que se llama *vida cotidiana* y se desenvuelve en diferentes dimensiones en las que el espacio se hace concreto (Lindón, 2000; Soja, 1999).

El *cruising*, como fenómeno, está íntimamente ligado a la vida cotidiana de sus practicantes y, por ende, se materializa espaciotemporalmente y es capaz de moldear lugares bajo esta misma figura. Y quizá sea esta la manera más accesible de describir al ‘metreo’ como un fenómeno espacial: a partir de su materialización como una posible práctica en aquellos intersticios. A pesar de la disparidad entre escalas que puedan mediar en el análisis de lo que aquí describo, es posible pedir un préstamo de este concepto si se entiende que el ‘metreo’ está codificado vernáculamente

⁸ Giglia y Duhau posteriormente expandirán el concepto de ‘residir’ y ‘habitar’ en la ciudad en el mismo libro incluyendo la dimensión móvil de ‘estar’ en la ciudad. Es decir, el concepto de habitar la ciudad no implica una actividad estacionaria como se podría pensar.

⁹ Lo que llaman Ángela Giglia y Emilio Duhau, la *experiencia metropolitana* (2008).

como una práctica ‘clandestina’ y presupone una especificidad dentro de los espacios intersticiales como algo más escurridizo y difícil de ubicar y describir espacialmente, algo que se hace aún más evidente al tener en cuenta que la práctica se realiza en el último vagón de un tren en movimiento. Por tanto, esta idea alude inexorablemente a una configuración praxeológica presente en muchos de los grupos poblacionales urbanos —como el de los hombres que tienen afinidad sexual por otros hombres— que son sacados de circulación del espacio público por dinámicas segregacionistas sistemáticas y por ello acuden a formas particulares de disputar su presencia allí (Lehtovuori, 2016), subvirtiendo el uso pretendido de un espacio dado.

Podría pensarse, entonces, que la existencia de estas prácticas en el espacio público es una respuesta a la segregación socioespacial en la ciudad que provoca, no solo un éxodo de las prácticas fuera del circuito de lugares ‘gais’ consolidado para quienes por una u otra razón no pueden o quieren permitírselo, sino también una progresiva desaparición o transformación de los lugares y prácticas que antaño eran consideradas ‘clandestinas’ pero que tenían un valor subversivo intrínseco a su condición liminal (Lanzagorta, 2018; Lewis, 2013; Spruce, 2020). Por otro lado, el hecho de que sean hombres de todas las orientaciones sexuales quienes acuden a ocupar estos espacios, sugiere también que la permanencia del ‘metreo’ —y del *cruising* en general— como práctica instituida en el espacio urbano responde también al privilegio masculino de ocuparlo y al mantenimiento de esa ocupación mediante la ‘confianza homosocial’ entre ellos (Chowdhury, 2020).

Por tanto, podría sugerirse que el desplazamiento de estas prácticas a espacios móviles como el que aquí me ocupa sea consecuencia de estas prácticas de expulsión —que afectan a hombres gays que no pueden pagar por ir a lugares de encuentro dedicados, por ejemplo— pero también a que en medio de toda la multitud heterogénea que popula un vagón de metro los hombres —de todas las orientaciones sexuales, pero que tienen interés en relacionarse sexualmente con sus pares— tienen la posibilidad clara de establecer lo que Michael Brown llama “espacio enclosetado” (2005) a la vista de todo el mundo¹⁰.

¹⁰ Como reseñaré más adelante en capítulos siguientes, esta idea de “espacio enclosetado” (*closet space*) alude a los lugares de encuentro homoeróticos que no se promocionan de manera activa en el espacio público y son conocidos más por el voz a voz y los rumores, lo que a su vez promueve una idea comunitaria, si bien frágil, alrededor de su existencia (Brown, 2005).

Este estado de cosas me permite formular el tema de interés principal en esta investigación: **el papel de las prácticas como el *cruising* en la emergencia de espacios móviles de homosocialización homoeróticos, al margen de aquellos que ya están consolidados, en la Ciudad de México.** Al enfocarme exclusivamente en una práctica habitual entre hombres, que ocurre en el marco de su vida cotidiana, tiene sentido reformular la inquietud anterior y formularla como la pregunta principal que desarrollaré en esta monografía: **¿cuál es la potencialidad del *cruising* en el último vagón del metro, o ‘metreo’, para la conformación y consolidación de espacios de homosocialización homoeróticos móviles en la Ciudad de México contemporánea?**

De esta breve idea se pueden extender algunas sub-preguntas que sirvan en el propósito de disipar esta duda. Si se pone especial atención, en la pregunta principal subyace la intención de indagar también sobre los procesos de subjetivación del entorno urbano por parte del individuo, con la intención de ver al ‘metreo’ como un tipo específico y muy particular de co-construcción del espacio urbano. Así, también es relevante plantear preguntas en el sentido de discernir la disposición físico-geográfica de este fenómeno dentro del espacio a estudiar: *¿cómo se configura espacialmente esta práctica en el último vagón?, ¿cómo se expresa en términos proxémicos¹¹?*

De igual manera, resulta central indagar sobre la subjetivación de dicha disposición espacial en los hombres involucrados en esta práctica. Cabe resaltar que esta subjetivación no solo tendría un efecto declarado en las emociones y el universo de sentido de aquellos hombres practicantes, también sería la cuota inicial de la consolidación de un espacio social atado a la práctica, como ocurre en muchos otros espacios establecidos en los que su razón de ser se encuentra en las formas de sociabilidad que allí se presentan (Albet & Benach, 2012; Jackson, 1989). Pero, si hablamos de un lugar cuyas formas de sociabilidad se presumen tan volátiles y cambiantes como el último vagón del metro, *¿podemos decir que aquella subjetivación es suficiente para conformar un universo de sentido compartido que sea capaz de erigir un espacio de homosocialización propio y que además esté dado a prácticas homoeróticas? Es decir, ¿cómo afectan estas prácticas y el frecuentar estos espacios al individuo como sujeto y cómo facilitan la construcción de espacios propios?* Aunque a partir de este planteamiento resulte tentativo hacer una caracterización pormenorizada de aquellos

¹¹ En este caso, me refiero a la proxemia como la disposición de los individuos en un mismo espacio en términos interactivos y a sus efectos para la construcción del mismo, a manera de potenciales cercanías interpersonales. Se puede ver con mayor detalle la explicación de este concepto en la obra de Edward T. Hall (2003).

hombres que realizan esta práctica, considero que este tipo de información es más incidental que relevante para sostener el argumento. Mi interés principal está centrado en la construcción del último vagón del metro como un potencial lugar de encuentro móvil a partir de la práctica del ‘metreo’, por lo que las preguntas deben ir orientadas a explicar este fenómeno.

A partir de allí y en consonancia con el carácter interactivo del ‘metreo’ cabe preguntarse también *cuál es la disposición de quienes se involucran en ella para encarar esta experiencia*. Las corrientes teóricas del interaccionismo simbólico plantean que en las interacciones interpersonales hay procesos de racionalización dirigidos a encarar aspectos de la vida cotidiana (Goffman, 2009), algo que en este caso resulta relevante en cuanto la práctica está inserta en la cotidianidad misma del desplazamiento de punto a punto en un sistema de transporte público (Connolly, 2013). Esto me lleva a poner de manifiesto la intersección entre los aspectos interactivos de la vida cotidiana dirigidas a la homosocialización homoerótica y las movilidades urbanas: *¿cuál es la diferencia entonces entre la configuración de los lugares de encuentro fijos y móviles?, ¿se puede hablar de un espacio de homosocialización homoerótico establecido si este no es estacionario?*

Como se puede ver, tratar con la dimensión móvil del espacio urbano requiere de algunos esfuerzos metodológicos y epistemológicos que no se alinean necesariamente con el quehacer habitual de los estudios urbanos clásicos, más preocupados por describir los límites y las características de los espacios estacionarios o *fixities* (Söderström & Crot, 2010). Esta posición teórica, que sigue siendo paradigmática hoy en día, ofrece una perspectiva mayoritariamente macrosociológica que no satisface del todo el análisis de las dinámicas locales y sectorizadas, aún menos las individuales, en el espacio urbano (Koch & Latham, 2014). En este caso, privilegiar una perspectiva microsociológica resulta conveniente para resaltar las particularidades del ‘metreo’ como práctica, pero será insuficiente por sí misma para arrojar una conclusión certera sobre la co-construcción del espacio a partir de ella. El reconocimiento implícito de los actores implicados y su trasfondo estructural, así como la realidad material de los espacios urbanos intersticiales es fundamental para poder explicitar esta relación. A esto se suma, por supuesto, la dimensión móvil que está presente en el metro, por lo que no puedo ajustar el mismo marco analítico que usaría habitualmente para el análisis de los espacios de homosocialización estacionarios. Por ello, para que todo el entramado teórico-metodológico que propongo tenga sentido, es necesario establecer un vínculo entre lo meso y lo microsociológico (Alexander & Giesen, 1994; Coleman, 2011) y además incluir puntos de vista teóricos que sean comprensivos con el carácter móvil de algunos

espacios en la ciudad, como el *nuevo paradigma de las movilidades* (Sheller & Urry, 2006). Creo firmemente que este artefacto epistemológico que propongo tiene un área de oportunidad empírica aplicada a este tema que es bastante fructífera y puede derivar en un mayor interés para entender procesos sociales de la vida cotidiana urbana a nivel de la interacción uno-a-uno y a nivel de las movilidades.

La elección de este estudio de caso en particular sirve no solo para resaltar cómo se insertan las dinámicas de homosocialización en los espacios móviles dirigidos al contacto homoerótico sino también para revelar las tensiones epistemológicas que he mencionado. Mi segunda intención con esta investigación es discutir acerca de cómo los espacios de homosocialización homoerótica han sido estudiados casi siempre desde una perspectiva que se vale de elementos historiográficos o de la descripción general de procesos macrosociales para explicar el funcionamiento de las Zonas Rosas o *'gay neighbourhoods'* (Brown & Knopp, 2008; Lewis, 2013). Mi motivación es cuestionar ese espacio de homosocialización reificado en el espacio urbano y abrir vetas de investigación sobre aquellos espacios que cumplen funciones similares, aunque no de igual magnitud o desarrollo, y que se materializan fuera de la lógica de lo 'visible' y lo estacionario (aunque, paradójicamente, haciéndolo en el espacio público). Esta tarea supondrá la observación del momento en el que la dimensión físico-geográfica del lugar converge con su la dimensión subjetiva y fenomenológica a través de una óptica multiescalar que contenga tanto la revisión de los aspectos geográficos que posibilitan que un lugar como el 'último vagón' exista, como el análisis de su dimensión micro-socioespacial que configura las 'reglas' de interacción que consolidan tal espacio.

En resumen, esta presentación del problema permite trazar nítidamente los siguientes objetivos propuestos para el desarrollo de esta monografía.

Objetivo general:

- Establecer si la práctica del 'metreo' supone la emergencia de espacios de homosocialización móviles en la Ciudad de México contemporánea.

Objetivos específicos:

- Caracterizar físico-geográficamente la práctica del 'metreo' y los espacios adjuntos que se relacionan con ella.
- Indagar cómo los practicantes ('metreros') subjetivan el espacio dado que aprovechan mediante la performatividad de esta práctica.

- Describir las estrategias que se desprenden del ‘metreo’ dirigidas a la construcción de un espacio social compartido entre los practicantes.
- Resaltar las diferencias entre la construcción de espacios de homosocialización móviles y espacios de homosocialización estacionarios.
- Comprobar si el desarrollo del ‘metreo’ como práctica supone la posibilidad de la existencia de espacios de homosocialización no-estacionarios o móviles.
- Presentar la convergencia de las dimensiones físico-geográficas y subjetivo-fenomenológica del ‘metreo’ como práctica en el marco de la conformación de un posible espacio de homosocialización móvil.

De estos objetivos se puede leer también la hipótesis que flota sobre mi planteamiento: que efectivamente una práctica como el ‘metreo’ es capaz de instigar la conformación de un espacio de homosocialización propio, que además es móvil y se codifica dentro de los límites físico-geográficos que ofrece el último vagón del metro. Por supuesto, existen ciertos matices que iré desarrollando a lo largo de la monografía, por lo que no quiero que se entienda esta afirmación como una premisa incontrovertible. A lo largo del texto el lector podrá encontrar las diferentes tensiones epistemológicas que surgen del análisis de este fenómeno. Por el momento, quisiera introducir algunas discusiones teóricas que serán de utilidad para entender el tratamiento empírico que se le dará al tema a partir del siguiente capítulo, sin significar esto que se trate del agotamiento de todo el marco analítico que integra esta investigación.

1.2 Lugares de encuentro y movilidad: un marco analítico para hablar de convergencia a través de las prácticas

Siguiendo el hilo de lo que he planteado hasta el momento, los conceptos principales que gravitan en torno a este trabajo de investigación son los *espacios de homosocialización homoerótica* y la *movilidad urbana*, en donde el ‘metreo’ funge como vehículo explicativo. Hasta cierto punto, es posible leer esta práctica ‘clandestina’ en términos sucintos de liminalidad, por lo que se puede decir que existen ciertas condiciones estructurales que posibilitan que espacios ya establecidos u ordenados de una forma fija en la traza urbana sean aprovechados por actores considerados “irregulares” para un propósito diferente al original en provecho propio (Tonkiss, 2005, 2013). Detrás de este quiebre del espacio ordenado, que alude inmediatamente al argumento de Doreen Massey sobre la discontinuidad perpetua del espacio urbano (1999), subyace la idea de un elemento de resistencia frente a ser ubicado forzadamente en los usos típicos del espacio, así esta no revista

de una reflexividad consciente al momento de su desenvolvimiento. Esta última idea y otras similares han servido, además, para emplazar el foco sobre la subversión política de los espacios urbanos y su uso distintivo como anfitrión de subjetividades diferenciales en la vida cotidiana (Brown, 2005; Holmes, 2007; Langarita Adiego, 2019; Martínez del Barrio, 2021; Tonkiss, 2005, 2018).

De igual manera, al moverse uno hacia el carácter móvil del último vagón del metro, es posible encontrar la relación con algunos desarrollos teóricos que profundizan más en el carácter no-estacionario de los espacios intersticiales, como el concepto de ‘geografías emergentes’ (*pop-up geographies*) de Ella Harris que hace referencia a una “arena en la cual el espacio-tiempo es reimaginado de una manera exponencialmente influyente” [-Harris (2015), p.592]¹², haciendo énfasis en su carácter temporal y autoconstruido. Aunque podría decirse que esta batería de conceptos habla más de aquellos espacios enrocados en dinámicas urbanas de un orden escalar mayor (p. ej., la informalidad o el ambulante), sí son capaces de dar insumos analíticos lo suficientemente fuertes para desentrañar las características del ‘metreo’ como un fenómeno espacial situado y para evaluar si su existencia puede significar la emergencia de lugares de encuentro móviles en la ciudad.

¿Pero cómo puede verse reflejado este argumento con la dimensión móvil de una práctica como el ‘metreo’? Es posible ver cómo algunos aspectos resaltados en el anterior párrafo pueden espejarse con el núcleo central de los desarrollos teóricos del *nuevo paradigma de las movilidades*. No hay que olvidar que el sujeto central de esta monografía son hombres que realizan prácticas homoeróticas en el espacio público, lo cual los pone indefectiblemente en una posición abyecta frente al orden urbano. La relación entre los grupos históricamente marginalizados que viven en la ciudad y las implicaciones de reconocer, transitar y habitar el espacio urbano son hartamente importantes y determinan hasta cierto punto la instancia de la cual se desprende este espacio emergente. Autores como Georg Simmel, Louis Wirth o Henri Lefebvre ya planteaban bases sólidas sobre el impacto de las formas rígidas de construcción de ciudad y de la ampliación progresiva de la traza urbana sobre la vida cotidiana y las interacciones de los individuos que en ella habitan (Lefebvre, 1992; Parker, 2004; Simmel, 2005; Soja, 1999). Conceptos figurativos como el del *flâneur* ayudaron a comprender de una manera preliminar un tema que sería crucial en los estudios urbanos de las

¹² Traducción propia.

últimas décadas del siglo XX: los procesos de subjetivación y de agenciamiento en los individuos sobre su condición de *urbanita*¹³ instigados por la configuración socioespacial de la ciudad (Harvey, 1990; Urry, 2000, 2007) y la compresión espaciotemporal característica de ella (Juan, 2000; Lindón, 2000). Este artefacto teórico lefebvriano encontraría su punto más álgido de desarrollo en la discusión sobre la ‘trialéctica’ entre *espacio percibido*, *espacio concebido* y *espacio vivido* que no solo evidencia las diferentes capas materiales y de percepción que conforman a un espacio dado, sino que también ilustra las formas adecuadas para abstraer y estudiar cada una de esas capas (Lefebvre, 1992; Soja, 1999). Posteriormente esta teoría lefebvriana resultó muy útil para estudiar la disonancia entre el ordenamiento urbano y las zonas de tolerancia en las que se “escondían” a simple vista los lugares de encuentro frecuentados por hombres gais en las ciudades neozelandesas, por ejemplo (Brown, 2005).

Esta idea ayuda a plantear la discusión epistemológica que se ha dado con el *nuevo paradigma de las movilidades* y que toca directamente los temas que he mencionado anteriormente. Este paradigma teórico, planteado en un trabajo conjunto de Mimi Sheller y John Urry, se preocupa por descentrar el objeto de estudio de la movilidad urbana hacia los procesos subjetivos inherentes al desplazamiento en la ciudad. Es decir, deja de ver las *movilidades*¹⁴ como un simple testigo del desplazamiento de individuos de un lugar a otro por medios materiales y la define más bien como un elemento indisociable de la vida en la ciudad que es capaz de definir de manera específica las relaciones sociales que se dan en ella (Sheller & Urry, 2006). Es claro que este punto de vista implica también reconocer al movimiento en la ciudad como un fin en sí mismo y no solo como un simple medio para desplazarse de un punto A a un punto B (Connolly, 2018; Wee, 2013). Esta premisa resulta muy importante para señalar la manera en la que las características del ‘metreo’ como un tipo específico de práctica alude a esta definición de movilidades urbanas por su implicación directa en la subjetivación del espacio urbano por parte de quienes la llevan a cabo y por la divergencia propia del uso pretendido del espacio en el que esta práctica se alberga.

Como el lector también habrá podido notar, hago una distinción entre los espacios de homosocialización tradicionales, que se refieren a aquellos en los que el pacto social masculino se

¹³ Término simmeliano que el autor utiliza en su reconocido ensayo *La metrópolis y la vida mental* (Simmel, 2005).

¹⁴ En el paradigma de las movilidades, se hace el uso del plural debido a la multiplicidad de salidas posibles que tiene la acción de desplazarse dentro de la ciudad, así como la diversidad de posibilidades y motivaciones para efectuar una o varias acciones de movimiento dentro de ella (Söderström & Crot, 2010).

hace presente para asegurar la ocupación o el dominio sobre un espacio (Chowdhury, 2020, 2021) y aquellos en los que está presente una fuerte carga homoerótica dirigida al objetivo de obtener placer mediante el contacto sexual con otros hombres (Atuk, 2022; Carrillo & Hoffman, 2018; Langarita Adiego, 2019). Aunque también es cierto que muchas de las dinámicas de homosocialización regulares pasan por un tamiz homoerótico —los típicos juegos de rudeza y toqueteos entre amigos heterosexuales— con el fin de reforzar los lazos entre hombres y obtener el reconocimiento de sus pares (Flood, 2007; Vásquez del Águila, 2014), lo cierto es que estos son diferentes de aquellos que están **especialmente destinados** a la interacción sexual entre hombres, por más que su fundamento (la afinidad masculina) sea el mismo. Por esta razón describo al último vagón del metro como un **espacio de homosocialización homoerótico**, aunque con fines de hacer el texto más dinámico el lector podrá encontrarse que intercambio este concepto con el de **lugares de encuentro**, un término bastante extendido en el argot popular de los hombres gais y que fue mencionado en múltiples ocasiones por mis entrevistados, que hace referencia a aquellos lugares establecidos en la traza urbana en los que es posible tener contacto sexual con otros hombres¹⁵.

Abstraer cualquier conclusión sobre la dimensión móvil de esta práctica implicará, necesariamente, saber *cómo* aquella práctica puede existir y llevarse a cabo. Aquí recurriré a la microsociología para bosquejar la dimensión fenomenológica del ‘metreo’. Empero, no deseo darle un escaparate demasiado grande a esta sección de la investigación, puesto que ya existen trabajos demasiado completos al respecto que abundan sobre los aspectos interactivos del ‘metreo’ como práctica (Sancén, 2016; Viscaya, 2016). Mi propósito principal aquí es escudriñar sobre la potencial consolidación de aquellos espacios de homosocialización homoeróticos a partir de ella.

Los precedentes teóricos me obligan a explicitar el enlace entre espacio e interacción, como bien han ilustrado aquellos trabajos sobre los rituales de cadenas de interacción (Collins, 2009), el *performance* ritual en el espacio público (Alexander, 2006), la performatividad de la sexualidad misma como generadora de espacio (Jackson, 1989; Rose, 1999), el “pacto homosocial” que le permite a los hombres ocupar y sobreponerse en el espacio público con efectividad (Chowdhury, 2020, 2021; Chowdhury & McFarlane, 2022), las dinámicas prefijadas en los espacios de *cruising* estacionarios (Atkins & Laing, 2012; Atuk, 2022; Bayart, 2014; Biber & Dalton, 2009; Langarita Adiego, 2019) y la importancia capital de los intercambios y las interacciones en la presentación

¹⁵ Estos *lugares de encuentro* también incluyen, por supuesto, a los puntos estacionarios en los que es posible hacer *cruising* y que son reconocidos por los practicantes como un lugar habitual para tener actividad sexual.

de la persona en la vida cotidiana (Goffman, 1979, 2009; Zelizer, 2009). No es entonces un secreto que el interaccionismo simbólico, aunque sin ser su empresa principal, ha tendido puentes para entender mejor las vicisitudes de los espacios emergentes, especialmente cuando estos se mueven en un terreno intersticial como el que me ocupa. Esto es así porque esta escuela teórica le da un mayor protagonismo al componente subjetivo y emocional de las interacciones en la vida cotidiana y, en ocasiones, esta referencia entre pares se convierte en la única herramienta disponible para poder hacer un trabajo efectivo de diferenciación entre los espacios establecidos y aquellos que no lo están tanto (Valentine, 1999).

Como se habrá podido inferir, el ámbito espacio-temporal que mayor peso tiene para poder describir este tipo de espacios es, efectivamente, la vida cotidiana. Este conjunto subjetivo “de sentidos y significados” de los individuos en su vida práctica (Lindón, 2000) es el elemento central que interseca cualquier posibilidad de creación y aprovechamiento de los espacios y prácticas en el espacio urbano. Por supuesto, dadas las características de esta investigación, la dimensión afectiva y emocional de las interacciones que condicionan el tránsito y la permanencia en los espacios es central para poder indagar sobre su incidencia en la emergencia de posibles espacios de encuentro móviles, toda vez que esta está sujeta a la subjetivación del espacio urbano de los ‘metreros’ que se mueven en la ciudad, al margen de su práctica. En este sentido, es importante entender que este proceso de subjetivación producida a partir de las percepciones y las imágenes habituales de la ciudad parte de un proceso particular de *desnormalización* de lo cotidiano (Amin & Thrift, 2002; Thrift, 2008), algo clave si se quiere resaltar el carácter subversivo de una práctica como el ‘metreo’.

Pero entonces, ¿cómo podría integrarse lo que ya se ha dicho en los estudios urbanos sobre los lugares de encuentro estacionarios en la discusión para poder hablar sobre aquellos que pueden ser móviles? Buena parte de la producción académica que ha tratado este tema se ha centrado o en los fenómenos de diferenciación dentro del espacio urbano como la segregación socioespacial o en la producción del espacio por parte de subjetividades subalternas en la ciudad, incluyendo a los hombres gais, fijándose, por ejemplo, en el establecimiento, consolidación y decadencia de los llamados *gay neighbourhoods* (Goh, 2017; Hanhardt, 2013; Lewis, 2013, 2014) o la emergencia de lugares de encuentro aislados en zonas específicas de la ciudad (Brown, 2005). La *geografía queer* también se ha aproximado al proceso de segregación dentro de los ‘barrios gais’ o Zonas Rosas, que comenzaron siendo espacios en los intersticios de la ciudad para posteriormente erigirse

como espacios institucionalizados. Lo interesante de esta toma de contacto es la descripción del declive de lugares de encuentro dedicados en estas dos últimas ciudades debido a procesos de gentrificación y asimilación de sus códigos culturales por parte del gran capital, lo que deja a aquellas personas sexualmente diversas sin el poder adquisitivo necesario imposibilitadas de acceder a estos lugares, empujándoles a aprovechar o crear nuevos espacios para este fin.

En el caso de Ciudad de México, la Zona Rosa de la colonia Juárez también ha sido un área de análisis relevante, en sintonía con los estudios del “Norte Global” que hablan sobre los *gay neighbourhoods*¹⁶ (Lanzagorta, 2018; Lewis, 2013). En el trabajo de Ignacio Lanzagorta que acabo de citar hay un tratamiento historiográfico muy interesante que va desde la emergencia de este polo de interacción, influenciada por los movimientos sociales de liberación sexual de las ciudades norteamericanas y europeas en los setenta, hasta su actual consolidación como espacio comercial y de consumo de referencia, acompañada de una deslocalización agresiva de los lugares de encuentro y de una despolitización del sustrato social. Este es un antecedente relevante, puesto que sienta un precedente importante sobre cómo abordar la intersección entre subjetividad, espacio urbano y circuitos de movilidad mediante una composición histórica, aunque su escala de análisis sea mucho más amplia que en mi caso.

En esta misma línea, pero sobre prácticas de socialización homoeróticas, se mueven los trabajos de Gabriel Gallego sobre las trayectorias de vida y las primeras experiencias homoeróticas de hombres en la Ciudad de México (2010, 2011). El trabajo de Gallego es especialmente relevante porque se concentra en el rol de las experiencias eróticas y relacionales entre hombres en la reafirmación —o la falta de ella— en su identidad. De igual manera, su trabajo describe los tipos de interacción que dan pie a estas experiencias homoeróticas en la ciudad, así como su potencial evolución a una relación consensuada. Sin embargo, si se quiere hablar de la literatura que ha versado sobre los aspectos sociológicos y antropológicos de prácticas sexuales y homoeróticas, es clave la revisión del trabajo clásico de Laud Humphreys, *Tearoom Trade*, sobre las prácticas sexuales en público entre hombres (1975) que a pesar de los problemas éticos que se han develado con el tiempo, resulta tener una relevancia capital debido a su certera conclusión sobre el origen de

¹⁶ Para fines de esta monografía defino *gay neighbourhood* o *gaybourhood* en consonancia con la definición que se ha ofrecido desde una parte de la geografía queer; es decir, como aquel barrio que ha sufrido un proceso de transformación urbana que lo ha orientado a ofrecer servicios, productos y comercio dirigido a la población sexualmente diversa en la ciudad (Lewis, 2013, 2014). En este texto intercambio este término con el de “Zona Rosa” que tiende a describir estos ‘barrios gais’ en buena parte de las ciudades latinoamericanas.

los hombres que se involucran en estas prácticas. No por nada este trabajo ha sido la piedra angular para estudiar las implicaciones relacionales (Atuk, 2022; Bayart, 2014; Heaphy & Hodgson, 2021) y espaciales (Atkins & Laing, 2012; Langarita Adiego, 2019; Teutle & List Reyes, 2015) de practicar sexo en público en multitud de trabajos etnográficos posteriores sobre el *cruising*.

Ocurre lo mismo con los estudios de caso que hablan concretamente sobre la práctica del ‘metreo’ en la Ciudad de México como los trabajos de José Octavio Sancén (2016, 2020) y de Carlos Viscaya (2016, 2019). En estos trabajos, también de corte etnográfico, la dimensión espacial de esta práctica no se resalta en demasía, pero sí se profundiza en el componente microsociológico e intersubjetivo de la misma, y, de manera secundaria en las implicaciones espaciales de la práctica. En el caso de Sancén, el autor hace un énfasis especial en el componente proxémico de la interacción y su carga simbólica como creadora de puntos de fuga subjetivos que se explicitan en elementos idiosincráticos de la vida cotidiana, como lo es el transporte público. Resulta más familiar para los fines de esta investigación el tratamiento que hace Pedroza al tema: este sociólogo toma como referentes a los ya citados Randall Collins e Irving Goffman para hacer una radiografía sobre la *energía emocional* y las estrategias de interacción que intervienen para la consumación de prácticas de *cruising* en el último vagón del metro.

Pero aún más cercano es el antecedente directo del estudio de la construcción del espacio social a partir de roles sexuales y de género predefinidos en los vagones del metro de la ciudad realizado por Alfredo Nava (2019). Aunque en este trabajo Nava solo dedica un breve apartado al ‘metreo’ como práctica, hace un especial énfasis en la posibilidad de la construcción espacial a partir de los roles de género presupuestos y de su desviación o refuerzo de acuerdo con las ‘reglas’ que impone la concentración de las relaciones interpersonales en el espacio de un vagón de tren en movimiento. Estos trabajos, por tratar directamente el mismo lugar que configura mi objeto de estudio, se convierten en mis referentes inmediatos para tratar este tema y decodificar la construcción de un espacio de homosocialización homoerótico dado en ese reducto del último vagón a partir del ‘metreo’.

Este recorrido teórico y empírico, que simplemente funciona a manera de resumen para resaltar los principales referentes que se tienen en cuenta en esta investigación, demuestra una preocupación genuina por parte de la geografía humana y la antropología urbana por los espacios de homosocialización homoeróticos, por las movilidades urbanas y por la performatividad de prácticas sexuales abyectas en el espacio público. Sin embargo, la convergencia de estos tres

fenómenos, materializada en el ‘metreo’, no ha encontrado un tratamiento investigativo con el enfoque escalar adecuado que profundice en su potencial de hacer emerger espacios de homosocialización propios. Mi tarea, o al menos mi aproximación hacia este tema será conseguir una descripción satisfactoria de este proceso y hacer evidente el desborde espacial en la ciudad que lo hace posible, a pesar de la fachada de contención que muestra el orden urbano imperante. A continuación, buscaré explicar mi idea de operacionalización del fenómeno mediante la metodología que vertebra esta investigación.

1.3 Operacionalizar el espacio mediante el método

En términos de operacionalización y abstracción fenomenológica mi trabajo se enmarca en de un paradigma **constructivista**¹⁷, con ciertos aspectos que serán tratados bajo el lente de la teoría crítica¹⁸. Esto implica que mi compromiso metodológico para desarrollar este tema es **cualitativo**, ya que es el único que me permite abstraer adecuadamente los elementos propios que conforman al ‘metreo’, como el uso de los espacios, la vida cotidiana y las interacciones uno-a-uno. Siguiendo este breve esquema no es muy difícil inferir que la utilización de los conceptos teóricos que revisé en el apartado anterior implica la necesidad de emplazar el análisis en diversas escalas, tarea que plantea un arduo reto a nivel metodológico. En este sentido, este trabajo extiende un análisis multiescalar que comprime los diversos elementos que conforman el espacio de homosocialización móvil, usual en los nuevos paradigmas críticos del enfoque macrosociológico en los estudios urbanos (Farías, 2010; Koch & Latham, 2014; Latham & McCormack, 2010).

Una manera de operacionalizar este análisis de actor-red a nivel micro es mediante la observación etnográfica, lo que permite caracterizar un espacio geográfico y evaluar materialmente el espacio transitado. Se pueden seguir las líneas generales de observación del espacio público y la vida cotidiana propuestas por William H. Whyte (1980) o Jan Gehl (2013) que se basan de manera intensiva en la observación etnográfica, de mínima interferencia, pero de carácter itinerante dadas las características dinámicas del fenómeno que aquí se trata. Este tipo de etnografía, mucho más centrado en las movilidades y las interacciones que trascienden la idea de un lugar estático, se

¹⁷ Este paradigma de investigación social, según Guba (2002), es aquel que se opone al positivismo y tiene en cuenta la manera en la que el investigador interfiere con el medio que está observando como un insumo más de entendimiento de la realidad social. Por tanto, da por descontado que cada investigador tendrá una imagen diferente de cada fenómeno social y dejará intervenir sus concepciones subjetivas al momento de abstraer su realidad.

¹⁸ Para ver más sobre los tipos de paradigmas que se plantean en la investigación social se puede consultar el documento de Egon Guba e Iivonne Lincoln (2002).

emparenta con el concepto de etnografía mínima (Salazar Arenas, 2009, 2013) y más aún con el de etnografía móvil (Jirón & Iturra, 2011) e incluso permite el trazado de mapeos aproximados del interior de los espacios con el fin de ofrecer al lector una idea somera de cómo se da la distribución de la práctica al interior del vagón.

La implicación subjetiva del investigador con su tema de estudio también es importante, especialmente cuando se trata de temas sensibles como la descripción etnográfica de prácticas sexuales. En los círculos académicos de estudios sobre la sexualidad se han discutido las implicaciones éticas en el tratamiento de los datos relativos a este tipo de estudios como la identificación de los lugares mencionados (Brown, 2005; Light et al., 2018), el aprovechamiento del archivo visual disponible (Biber & Dalton, 2009; Graham, 2018), la presunción de la identidad de los practicantes (Carrillo & Hoffman, 2018) e incluso sobre la pertinencia de que el mismo investigador se involucre en prácticas sexuales directas con el fin de obtener información adicional que de otra manera no tendría (Langarita Adiego, 2019). Es por esto por lo que es necesario revisar las tensiones éticas inherentes a la realización de este trabajo y cómo se operacionalizarán metodológicamente a lo largo del texto. Por esta razón he dedicado un apéndice metodológico completo en el que discuto con mayor amplitud estas tensiones (ver Apéndice A).

Las herramientas metodológicas que aquí menciono están disponibles con el fin de entender a la ciudad como un ente dinámico en contraposición con los ya archiconocidos métodos de observación etnográfica para dar sitio a un rol más activo por parte del investigador, además de entenderlo como parte constante del flujo de movilidad e interacción urbano¹⁹ y, por qué no, también confrontarlo con sus propios axiomas sobre la sexualidad. De esta manera se podrán sopesar los factores humanos y no humanos que conforman la vida en la ciudad e influyen en la experiencia cotidiana dentro de ella (Jirón & Iturra, 2011; Salazar Arenas, 2013), además de posibilitar prácticas tan fascinantes como el ‘metreo’ mismo.

Sin embargo, con el objetivo de lograr la suficiente evidencia empírica que me permita extrapolar la información conseguida para poder responder satisfactoriamente mi pregunta principal de investigación (Small, 2009), la etnografía mínima descrita anteriormente resulta insuficiente. Me he apoyado en herramientas adicionales como la entrevista etnográfica que me

¹⁹ Esta es una idea recurrente en el nuevo paradigma de la movilidad urbana: la del observador participante. En realidad, según autores como Urry, en la ciudad todos somos, de alguna manera, observadores participantes *de facto* debido a la densa red de interdependencias del espacio urbano (Urry, 2007).

permitieron capturar correctamente aquellos matices de subjetivación del ‘metreo’ como práctica que no pueden ser descritos con una simple observación sin interferencia (Briggs, 1983, 1984; Ingold, 2014). De igual manera, recabé información clave previa (como sitios frecuentes, horarios de práctica habituales, etc.) y me involucré de manera personal con *insiders* que me permitieron entrar de manera más natural en la observación del ‘metreo’, toda vez que no tengo experiencia en su práctica ni en su forma de distribución espacial.

Debido a lo deslocalizado y espontáneo de la práctica, esta información fue obtenida mediante herramientas como la *etnografía digital* o *netnografía* con la búsqueda intensiva en redes sociales y comunidades de *cruising* que se mueven en la ciudad (Gutiérrez Martínez, 2016, 2022). Esto se hizo de manera previa a mi exploración profunda directamente en el campo. Es claro que en este caso se hizo evidente un conflicto metodológico importante: la imposibilidad de asentarme de manera fija en una comunidad y mezclarme en ella como en los trabajos etnográficos de corte más clásico (ver Bourgois, 2010) debido a que esta práctica no está localizada en un espacio geográfico fijo y además se hace de manera clandestina, significando riesgos reales para quienes se involucran en ella. Este estado de cosas hace mucho más difícil una observación directa — más si quiera sugerir una observación participante en términos estrictos— y apela necesariamente a un estricto sentido de la ética al momento de compilar y publicar la información²⁰.

Al margen de las consideraciones anteriores, aún valoro este punto de vista metodológico al lograr este sortear de manera muy eficaz las vicisitudes propias de la observación en la ciudad, más allá de su encasillamiento como un simple depósito de experiencias observables y supone una ventaja capital al momento de comprender fenómenos no estacionarios como el que me ocupa en esta investigación. Esta metodología reconoce que el espacio urbano es rico en actores que están en constante movimiento y que se inscriben en una red de interdependencias no circunscritas a un lugar físico prefijado, una idea ya recurrente en autores como Marc Augé (2017), Ash Amin y Nigel Thrift (2002; 2008), Ignacio Farías (2010) o John Urry (Urry, 2000, 2007; **urry2003?**).

Con el precedente de los estudios urbanos críticos, que han tenido como sujetos de interés a grupos poblacionales marginalizados como las mujeres y los pobres de las periferias, ha surgido un especial interés por entender la imbricación entre la producción del espacio público y la vida cotidiana de estos grupos, con un especial énfasis en la emergencia de los movimientos sociales

²⁰ Ver Apéndice A en el que profundizo sobre las dimensiones éticas de esta investigación.

como catalizador de esta relación (Caldeira, 2014; Lopes De Souza, 2016; Tonkiss, 2018). A partir de allí un grupo de geógrafos con influencia de los estudios de género y decoloniales han propuesto salidas para la resolución de esta prerrogativa epistemológica a través de un dispositivo conceptual que engloba en la medida de lo posible las tensiones derivadas entre los flujos de movilidad, habitación y permanencia de la población sexualmente diversa en la ciudad y la transformación del espacio urbano: la *geografía queer*. Esta está interesada en la dimensión espacial de las subjetividades queer, incluyendo a aquellos hombres cuyas prácticas sexuales no están alineadas con la heteronorma, en la ciudad. Esta teoría hace un especial énfasis en la construcción de estos sujetos mediante la sexualidad y su imbricación con los procesos de coproducción al interior de la ciudad (Hubbard, 2018).

Este enfoque tiene un especial interés en la capacidad de agencia de los individuos y comunidades dentro del espacio urbano y propone, desde una perspectiva radical, la reinterpretación crítica de las herramientas metodológicas de las que la geografía se ha valido históricamente. Además, no solo proponen un cambio en el enfoque que se aplica sobre los objetos de estudios, también lo hacen para reevaluar la relación sujeto-investigador y la herencia colonial de la disciplina (Brown & Knopp, 2008). Es importante mencionar la relevancia que esto último tiene: el estudio de subjetividades alternas dentro del espacio urbano no puede darse sin reconocer que la configuración socioespacial de los territorios periféricos y alternativos es diferente de la que se ha promovido desde el paradigma central de la geografía y, lo más importante, sin reconocer que esta expresión del espacio urbano es también coproducida por los grupos excluidos de este (Lawhon & Truelove, 2020; Roy, 2011).

Habiendo hecho un repaso del aparato conceptual que sostiene la metodología de mi proyecto de investigación, ahora describo las herramientas que sostienen la información empírica que recabé durante los últimos meses. Por supuesto, en términos de contextualización, me he apoyado con algunos recursos documentales que complementan a los datos empíricos consignados en el trabajo de campo realizado *in situ*; es decir, hecho presencialmente en la ocurrencia del fenómeno (Ortiz-García, 2006).

En resumen, podría condensarse esquemáticamente el uso de estos instrumentos en la siguiente tabla:

Tabla 1.1: Herramientas metodológicas propuestas para la recolección de datos empíricos. Elaboración propia.

Fuente empírica	Tipo	Método de recolección	Observación realizada
Observación directa en el último vagón del metro	Etnografía mínima, etnografía móvil (Jirón et al., 2010; Salazar Arenas, 2009)	Diario de campo	Interacciones uno-a-uno y en grupos dentro del último vagón del metro de la CDMX para caracterizar la práctica del ‘metreo’ y sus particularidades. Esta se hizo en al menos cinco líneas distintas del metro, procurando aquellas que pudieran usarse por diferentes grupos sociales de hombres en la ciudad.
Mapeos del ‘metreo’	Mapeo (Gehl & Svarre, 2013; Kim, 2015; Low, 2010)	Diario de campo, dibujo sobre mapas impresos	Representación pictórica de los movimientos de los individuos y de su posicionamiento espacial al interior del último vagón ²¹ .
Entrevistas a practicantes del ‘metreo’	Entrevista etnográfica (Briggs, 1983, 1984)	Grabación de audio (en cuanto sea posible), diario de campo	Más información desde el punto de vista de los practicantes sobre el ‘metreo’, con especial énfasis en la subjetivación de la práctica en el espacio y la co-producción de este. Todos los nombres que aparecen mencionados en este trabajo son seudónimos creados con el fin de proteger la identidad de mis entrevistados.

²¹ En un principio pensé en analizar los trayectos de desplazamiento de los ‘metreros’, pero debido a consideraciones éticas, decidí no continuar con esta línea de investigación (ver Apéndice Apéndice A).

Fuente empírica	Tipo	Método de recolección	Observación realizada
Investigación previa en redes sociales	Etnografía digital (Ahlm, 2017; Atuk, 2022; Gutiérrez Martínez, 2016, 2022)	Archivo digital, diario de campo, archivo de uno de mis informantes, exploración en apps dedicadas al <i>cruising</i>	Comentarios, opiniones e intercambio de posibles lugares de encuentro mediante las redes sociales para encontrar información adicional sobre la práctica que es más difícil de hallar <i>in situ</i> .
Fuentes de prensa, redes sociales y relatos historiográficos	Hemeroteca, archivo físico y digital (Bowen, 2009)	Documento específico para archivo	Contexto de la existencia de esta práctica y de otras similares a partir de la información recogida en prensa y en relatos de corte literario y/o historiográfico, disponibles en medios físicos y digitales.

A partir de lo presentado en la tabla anterior, es fácil intuir las múltiples fricciones que surgieron al momento de tratar con este tipo de datos y la manera de presentarlos, debido a la posible exposición indeseada que podría sufrir la práctica —que además es proscrita y perseguida por las autoridades de la ciudad (El Universal, 2023; Excélsior TV, 2017). En este sentido, y como se mencionó en la tabla, todos los datos que puedan servir para identificar a los informantes (nombre, lugar de entrevista, lugar de residencia, etc.) fueron anonimizados o directamente omitidos si como dato no presentaron relevancia para el análisis. De igual manera, también decidí no hablar de lugares de encuentro concretos en la medida de lo posible y sus nombres también fueron anonimizados con el fin de no poner en peligro a los practicantes del ‘metreo’. Por esta misma razón también reduje el alcance de los mapeos únicamente al interior del último vagón y me abstuve de hacer documentación fotográfica, toda vez que mapear y fotografiar los desplazamientos en la red de metro podría dar una sensación de perfilamiento y no reviste de mayor relevancia para el objetivo principal de esta investigación.

En términos de volumen de la información recabada, realicé aproximadamente 35 horas de observación etnográfica *in situ* en al menos cinco líneas distintas del Sistema Metro de la Ciudad

de México y realicé ocho entrevistas etnográficas con practicantes del ‘metreo’, de los 21 a los 34 años. Mucha de esta información fue complementada con múltiples conversaciones informales por chat y personalmente con mis entrevistados, pero también con mis amistades y colegas con quienes discutí mi tema de investigación, consignando estos pensamientos en mi diario de campo. También tuve acceso al archivo personal de uno de mis entrevistados —cedido de manera voluntaria y por iniciativa de él— en el que guarda más de 100 páginas de conversaciones, documentos de foros, fotografías, puntos de interés sobre *cruising* en la Ciudad de México e incluso listas de personas con las que ha tenido encuentros sexuales, información que fue recabando con los años a lo largo de su actividad como ‘metrero’ en la ciudad²².

En buena parte de la recolección de estos datos empíricos el diario de campo es omnipresente, puesto que funciona como un ‘centro de comando’ en el cual se depositaron todas las reflexiones suscitadas entre y por la recolección de los datos crudos. A partir de allí, se clasificaron tanto los datos como las reflexiones allí consignadas para poder trabajar convenientemente con esta información de alto valor empírico de manera organizada, de la siguiente manera:

1. **Reconocimiento y delimitación:** En esta etapa se usaron las fuentes documentales y los relatos historiográficos para ofrecer un contexto y se hicieron las caminatas de prueba sobre diferentes líneas de metro de la ciudad para establecer *hotspots* que puedan ser relevantes para estudiar más a fondo. De igual manera, se usó la *netnografía* o *etnografía digital* para establecer los puntos y prácticas de interés a estudiar a fondo como las **redes sociales de contacto** y la **bola de nieve**.
2. **Observación etnográfica:** Del tipo mínimo, debido a la imposibilidad de hacer observación participante de manera estricta. En esta etapa se desarrolló a fondo el trabajo de campo etnográfico haciendo uso de las fuentes mencionadas en la lista anterior: etnografía mínima, la entrevista etnográfica y el mapeo del último vagón del metro.
3. **Organización y sistematización de los datos.** En esta etapa finalmente se procesaron los datos obtenidos para su refinamiento y sistematización a través de software especializado

²² Si bien el volumen de este archivo es impresionante, únicamente fue usado para contextualizar ciertos lugares de encuentro que son complementarios al metro (ver Capítulo 2) y para comprender de mejor manera las formas de interacción entre practicantes y su contenido no será mostrado en este trabajo para mantener su carácter confidencial.

de análisis de datos cualitativos. Se utilizaron herramientas cartográficas auxiliares para ilustrar información de las etapas anteriores, así como sesiones adicionales de trabajo de campo necesarias para reforzar la evidencia empírica.

Con todo lo que he reseñado anteriormente, a manera de introducción, puedo entrar ya a explicar cómo estará estructurada esta tesis y cómo la iré desarrollando a lo largo del texto. El primer capítulo, como el lector se habrá dado cuenta, es esta misma sección introductoria. Soy consciente de que tiene una extensión atípica comparada con introducciones que puedan verse en otras monografías, pero mi intención aquí es ofrecer un relato continuo en el que se expongan las conversaciones teóricas y metodológicas que he ido desarrollando para poder llegar a este trabajo de investigación. Pienso en este trabajo como una construcción continua, por etapas, en donde resulta necesario ir cimentando las primeras capas con la discusión teórica para ir construyendo mis hallazgos empíricos sobre esa base.

En este mismo sentido, y acogiéndome al tratamiento multiescalar que mencioné en el apartado metodológico, el segundo capítulo se enfocará en la descripción físico-geográfica del último vagón del metro, describiendo con detalle la disposición física de los elementos que conforman y hacen posible el ‘metreo’. En este capítulo busco revelar las delimitaciones y los desbordamientos espaciales que se manifiestan allí y sugiero una tipología para identificar cada uno de los subespacios que observé. También explico como la práctica se amolda a las diferencias sutiles entre vagones y cómo esto importante para divisar las formas de sociabilidad que se despliegan en toda la práctica.

El tercer capítulo trata sobre la construcción del ‘metreo’ como un espacio homosocial homoerótico en movimiento. En este capítulo integro el análisis físico-geográfico del capítulo anterior para resaltar su importancia en la construcción de la dimensión social de este espacio. Este capítulo también es crítico para poder tender un puente analítico entre las diferentes escalas en las que opera el ‘metreo’ como práctica: desde su manifestación físico-geográfica hasta su dimensión subjetivo-fenomenica. Para este fin, comienzo describiendo cómo se desenvuelve el *espacio vivido* en contraste con el *espacio percibido* y el *espacio concebido* para luego continuar con el análisis de la solidaridad mutua que surge orgánicamente de este espacio y le confiere toda una serie de acuerdos, reglas y límites con las cuales opera. Luego, profundizo en la heterogeneidad de los ‘metreros’ y cómo hay un cambio significativo del tipo de hombre que realiza la práctica según la ubicación de este espacio (p. ej., entre diferentes líneas de metro). Para finalizar, entro a discutir la

importancia de la *proxemia* o la disposición interpersonal para la consolidación del espacio social y su diferenciación frente a las múltiples espacialidades que concurren en ese mismo lugar.

El cuarto capítulo es la condensación de este análisis, ya dando por hecho que estoy hablando de un espacio de homosocialización homoerótico y móvil para verlo a la luz de los flujos de movilidad que lo intersecan. En esta sección entro a discutir una nueva arista de diferenciación, que a la vez es la más notoria, frente a los espacios estacionarios: el hecho de que es un espacio en movimiento. Aquí hablo de cómo esta realidad configura de una manera especial el lugar, lo deslocaliza y resalta sus potencialidades para reforzar los aspectos interactivos de la práctica. Continuando con esta premisa, en la segunda sección del capítulo paso a hablar concretamente de los mecanismos microsociológicos del ‘metreo’ y como estos son fundamentales para la producción de este espacio móvil. Mi intención es ofrecer una lectura que haga converger estas dos dimensiones de este espacio para aportar sobre los trabajos de investigación ya existentes desde el interaccionismo simbólico sobre el ‘metreo’.

Por último, ofrezco un breve capítulo de conclusiones en donde recojo todo el proceso de investigación y sugiero las posibles vías futuras de exploración de este tema para finalizar con un apéndice de reflexiones metodológicas en donde abundo sobre mi trabajo en campo a manera más personal y cómo sorteé las dificultades propias de una observación etnográfica de este tipo. Sin más, espero que quien me lea ahora se sienta interesado por los entresijos espaciales de una práctica tan vieja como el metro mismo y se sienta motivado a explorar las infinitas posibilidades en la que los espacios pueden presentarse en la ciudad. Deseo una plácida y buena lectura a quien tenga este documento en sus manos.

2. La configuración físico-geográfica del ‘último vagón’ del metro

Otra cosa que es muy simpática ... es que los [trenes de metro] abiertos permiten menos el *cruising* que los metros cerrados. Cuando hay una división entre vagón y vagón, y [está] esta disposición de los asientos tipo VIP también prioriza más [la interacción] que los asientos abiertos ... Porque ya estamos hablando de una cuestión de vigilancia, una cuestión como de panóptico, donde sientes que es más fácil que te vean. Entonces lo que sucede es que [la línea azul no es una de las] que privilegia más el *cruising*. Pero pasa--pasa un chingo, pasa todos los días. Yo tomo el metro todos los días y te puedo decir que todas las mañanas, [y] si yo tengo intención, puedo encontrarme con alguien más (Corinto, marzo de 2023).

La conformación de espacios de homosocialización homoerótica a lo largo y ancho de la traza urbana de grandes ciudades ha sido objeto de debate dentro de la literatura ocupada de esta área del conocimiento. Un patrón específico que se puede divisar en todos los estudios de caso que reseñé anteriormente es el vínculo cuasi-obligatorio de la existencia propia de los lugares de encuentro con su carácter estacionario. Es decir, es difícil pensar en un espacio de homosocialización homoerótico afuera de un área delimitada, sea esta delimitación definida por sus usuarios habituales o por algún tipo de ordenanza administrativa que pretende contener todo el cúmulo de interacciones allí en ese lugar fijo (Brown, 2005; Lanzagorta, 2018). Sin embargo, lo cierto es que en muchas ocasiones las dinámicas de socialización inherentes a este tipo de espacios se escapan a la determinación de lugares fijos y se insertan en otro tipo de espacialidades temporales o móviles y divergen de los usos acostumbrados de los espacios estacionarios que ya se han visto repetidamente en la literatura previa.

Justamente es en esta última dimensión, en donde se acusa el despliegue de lo móvil con lo estacionario, en el que se inserta todo mi caso de estudio. Aunque a simple vista no es posible determinar de manera certera si acaso el ‘metreo’ como práctica instiga la emergencia de un nuevo tipo de espacio de homosocialización homoerótica, sí es posible caracterizar el espacio físico-geográfico en el que la práctica se desenvuelve con el fin de empezar a hilvanar algunas ideas sobre si la premisa principal de esta investigación se cumple en este caso.

Este será, entonces, el objetivo del capítulo: presentar la caracterización geográfica del último vagón del metro en términos espaciales y consecuentemente las diferencias que representa esta distribución para fines de practicar el ‘metreo’. Para ello me voy a detener en la descripción física de las diferentes distribuciones espaciales del último vagón, cuya relevancia reside en la

manera en la que moldea el espacio y su aprovechamiento por parte de quienes practican el ‘metreo’, como bien menciona Corinto, un practicante, en el extracto de entrevista que abre este capítulo. Para no enredar demasiado la tipología que presento en esta sección, me referiré a este juego de distribuciones como la “configuración espacial” del último vagón del metro.

Esta configuración estará dividida en los dos tipos de espacio más importantes que se pueden divisar como importantes en la práctica del ‘metreo’: la fisicalidad misma del último vagón (que llamo ‘patio de juegos’, para fines de simplificación) y aquellos lugares que no son el último vagón pero que cumplen un rol importante y complementario para que la práctica se lleve a cabo (que llamo *espacios adjuntos*). Este desglose propuesto, si bien algo denso en sus cualidades descriptivas, no es de importancia menor: es claro que, aunque este espacio no esté *destinado* por diseño a ser un espacio de homosocialización homoerótico, sí tiene las características de un espacio *propio* por el simple hecho de que allí dentro se desarrollan unas reglas de uso, tanto explícitas — por ejemplo, el manual del usuario del metro (Metro CDMX, s. f.)— como implícitas (Nava Sánchez, 2019) que lo moldean y lo hacen disponible (o no) para quienes desean usarlo. Como se podrá intuir, estas reglas no son muy diferentes de las que constituyen los espacios fijos o *fixities* (Massey, 2005; Söderström & Crot, 2010) pero definitivamente configuran expectativas y efectos distintos al ser este un espacio no-estacionario o móvil (Jirón & Iturra, 2011).

Para comenzar con la caracterización geográfica del ‘último vagón’ de los trenes del metro de la ciudad, primero empezaré con algunos incisos sobre cómo he logrado bosquejar la organización de los vagones a partir de las diferentes observaciones que he hecho en el trabajo de campo que corresponde a esta investigación. Para esta tarea, eché mano de una de las herramientas incluidas en el manual metodológico que propuse en un inicio para mi investigación: el mapeo en el diario de campo. Aunque hay diferentes maneras de procesar los mapeos —que consisten, básicamente, en el bosquejo básico del espacio observado a partir de trazos aproximados para su posterior representación pictórica— como la manera elemental que utilizan autores como Gehl (2013) para referencia interna de los diarios de campos o el post-procesamiento y la composición de mapas complejos que incluyen variables de diferentes escalas espacio-temporales como Kim (2015), mi aproximación constituye un híbrido entre ambas formas de utilización de los mapeos como herramienta metodológica²³: buena parte de los bosquejos permanecen como referencia

²³ De nuevo, una mayor explicación sobre el uso de esta herramienta se hará en el apéndice metodológico que estará incluido en la tesis.

interna en mis diarios de campo, pero procesaré algunos de manera pictórica en este capítulo con el fin de mostrar al lector de manera más clara cómo es la distribución del espacio en los diferentes tipos de ‘últimos vagones’ que hay actualmente en funcionamiento en el metro de la ciudad.

Así pues, pretendo explicar en esta sección, cómo se materializa la configuración espacial de los ‘últimos vagones’ y las diferencias sustanciales que esto supone en los principios interactivos del ‘metreo’. Se podría decir que este espacio no se puede entender sin dos partes que lo conforman como un todo lógico e interoperable, toda vez que un espacio no se puede entender de manera aislada a los demás que lo circundan (Farías, 2010; Massey, 2005) y, además, subsiste a partir de su correlación con *otros* espacios (Strathern, 2002). En este caso, he identificado estas partes como “el patio de juegos”, es decir, la carcasa física que encierra todas las potenciales interacciones circunscritas a lo que entendemos como ‘metreo’, y los *espacios adjuntos*, es decir, aquellos espacios que sirven como una extensión del espacio principal y que albergan dinámicas complementarias que ambientan, hacen posible o incluso dificultan la concreción del ‘metreo’ como práctica.

2.1 El ‘patio de juegos’

El ‘metreo’, como práctica urbana constituida en la Ciudad de México, ha subsistido gracias en parte a su confinamiento en un espacio dado, que es el último vagón de los trenes del sistema metro de la ciudad (Graham, 2018; Sancén, 2020). Se podrá decir que este espacio tiene particularidades diferentes a aquellos también dedicados al intercambio homoerótico, como saunas o moteles, entre ellas que es un espacio *móvil* y que su uso predominante no es el que observa cuando ocurre una práctica como el ‘metreo’. En realidad, los vagones de metro sirven fundamentalmente a su propósito principal, el de ser un medio de transporte público en una ‘megaciudad’ como la Ciudad de México. Pero, de manera simultánea, de este espacio emergen espontáneamente prácticas homoeróticas, consideradas abyectas a su uso original, de las cuales una de ellas se conoce como *cruising*²⁴.

²⁴ Es interesante, en este caso, ver cómo la realidad observada difiere de la realidad esperada, como realmente ocurre en la mayoría del espacio público disponible en las ciudades. En los vagones en funcionamiento del metro, por ejemplo, también concurren vendedores ambulantes, artistas urbanos, efectivos de la fuerza pública, etcétera, que moldean el espacio y abren nuevas potencialidades de uso sobre él (Nava Sánchez, 2019). Sobre estos usos divergentes del espacio público se reconocen trabajos como los de Fran Tonkiss (2005, 2013), Ella Harris (2015) o Colin McFarlane (2012) en donde se exploran temas como las *economías de oportunidad* en el aprovechamiento informal del espacio público formalizado, siendo este el ejemplo paradigmático de esta divergencia.

Uno de los elementos más importantes que constriñe o libera las posibilidades del ‘metreo’ en los últimos vagones de los convoyes es la organización física del espacio en el que esta práctica se lleva a cabo. De las historias vernáculas sobre la práctica, un voz a voz entre la población adulta —en especial, entre hombres gays y bisexuales que no tienen problema en admitir públicamente que practican el *cruising*— que usa el metro a menudo, se puede escuchar que donde ocurren aquellos roces es en el “último vagón” sin más (El Universal, 2023; Excélsior TV, 2017). Sin embargo, resultaría muy simple pasar a describir las condiciones en las que ocurre el ‘metreo’ si me baso exclusivamente en una descripción vaga de esta locación.

El ‘metreo’ ocurre, sí, en el “último vagón”, pero no en toda su extensión ni de manera permanente. Ocurre, la mayoría de las veces, en los confines del vagón, en el respaldo que da a la cabina de conducción vacía y en los asientos adyacentes a él. Y generalmente la práctica tiene más chance de ocurrir cuando el vagón está muy lleno o vacío²⁵, lo cual depende, la mayoría de las veces, del horario en el que el metro esté en operación. De hecho, el término de ‘último vagón’ puede entenderse como una metonimia de la práctica de *cruising* en el metro en general, toda vez que cuando éste no está disponible de manera directa, los ‘metreros’ pueden arreglárselas para practicarlo en cualquier otro vagón, como actualmente ocurre en una de las líneas que ha implementado el vagón exclusivo para mujeres en la cola del tren²⁶:

Pero en la Línea Rosa no vas al último vagón, vas al penúltimo vagón. O sea, como que el penúltimo vagón se convierte en exactamente lo mismo que era el último. Y es algo muy curioso porque gracias a eso puedes comprobar que ... el uso no es determinado por el espacio, sino que es al revés, los usuarios determinan el espacio que encuentran adecuado. Entonces el Gobierno de la Ciudad de México podría hacer exclusivos [para mujeres] todos los vagones ... y de todas formas habría ‘metreo’ en el único vagón donde también pueda haber hombres ... La verdad es que yo nunca he comprobado ... si la razón por la que el último vagón del metro en la Línea Rosa se hizo exclusivo de mujeres porque había mucho *cruising*. Porque a mí se me hace muy obvio, no lo sé, [por lo] que la gente piensa ... No sé cuál haya sido la razón oficial del gobierno para hacer ese cambio únicamente en esa línea... (Berna, febrero de 2023).

²⁵ Sin embargo, aunque existe mucha mayor actividad en los casos en los que el vagón se encuentra muy lleno o vacío, las interacciones en cada uno difieren entre sí. De igual manera, esto no significa que no exista actividad en otros horarios diferentes a los de la hora punta.

²⁶ Sin embargo, esto no significa que este uso de los otros vagones sea muy extendido, ya que si el último vagón se encuentra cerrado o no disponible, los practicantes del ‘metreo’ pueden encontrar serias dificultades para organizarse y poder concretar alguna interacción. Es el ‘ultimo vagón’ el que reúne las condiciones, casi que, por tradición, para que la práctica pueda desenvolverse de manera orgánica (ver Capítulo 4).

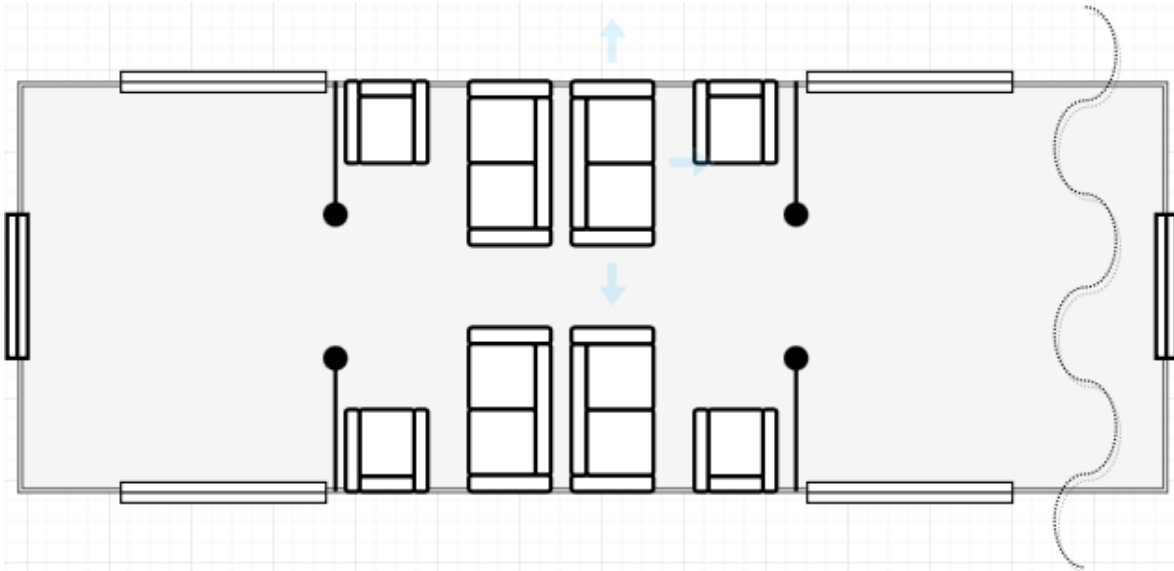
Aunque sea otro el vagón en el que las dinámicas de *cruising* se lleven a cabo, de igual manera estas tenderán a desplazarse al fondo del vagón. Por eso la labor descriptiva que desarrollo aquí no se enfoca en toda la extensión del ‘último vagón’, sino más bien en dicho reducto espacial en el que el ‘metreo’ se lleva a cabo. Para fines ilustrativos, llamaré a esta zona el ‘patio de juegos’ ya que concentra la gran mayoría de interacciones sociales que son de mi interés para la investigación y estas se asemejan al complejo entramado de señales, estrategias de socialización, infraestructura y agentes de control que intervienen en un patio de juegos genuino como los que pueden encontrarse en cualquier parque público.

Se puede decir que este ‘patio de juegos’, además de estar en constante movimiento —y solo tener sentido como espacio de socialización cuando *está* en movimiento²⁷—, no es siempre el mismo en todos los trenes. Existen diferentes configuraciones físicas en él que condicionan de manera general la manera de ocuparlo y la manera en la que se conducen las potenciales interacciones entre diferentes personas dentro de él. Por configuración física me refiero a la distribución espacial general de los vagones, que recoge la posición del mobiliario que lo conforma y del espacio disponible para *interactuar*. De mis observaciones en el diario de campo he podido compilar de manera gráfica tres tipos de vagones cuya distribución interior es lo suficientemente diferente como para que el ‘metreo’ como práctica tenga ligeras variaciones, según sea el caso.

La configuración más socorrida es aquella de vagón cerrado y cuya silletería mira, en pares, hacia los otros vagones y a la cabina de conducción en desuso durante ese trayecto, dejando un par de sillas paralelas, reposadas sobre la pared del vagón, que se miran entre sí y que se ubican justo al lado de las puertas, señalizadas para su uso exclusivo por personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad. El pasillo, por esta razón, es estrecho ya que la mayoría del espacio está ocupado por sillas, a excepción del área que recibe a los pasajeros que entran por las últimas puertas del tren, que está despejada (y es, como ilustraré más adelante, el área en donde se concentran el mayor número de interacciones para fines de *cruising*). El tren, en este caso, es discontinuo, lo que quiere decir que los vagones están separados por material férreo y no hay vista

²⁷ En este caso, si el vagón está fuera de servicio, sin pasajeros a bordo, su uso pretendido está desactivado y por ende, fuera de toda dinámica de socialización potencial que pueda darse allí adentro. Además del *cruising*, en los vagones del metro siempre interviene una multiplicidad de actores y eventos cotidianos que dan pie al florecimiento de las interacciones sociales e incluso cuando solo van pasajeros *usando* el metro para *desplazarse*, hay toda una serie de dinámicas de socialización normalizadas en los pasajeros (p. ej., el mismo hecho de *tener* que desplazarse por cualquier motivo) que le dan sentido como espacio público (Connolly, 2018).

hacia los vagones siguientes o anteriores desde su interior, a excepción de la pequeña ventana de la compuerta que los comunica. Esta distribución está presente en líneas de muy alta afluencia como la Línea 3 o la Línea 9. Por su ubicuidad y por ser la distribución que permanece en los trenes más antiguos y usados en el sistema de ahora en adelante la llamaré “**distribución tradicional**” y podríamos resumirla en el siguiente esquema básico:

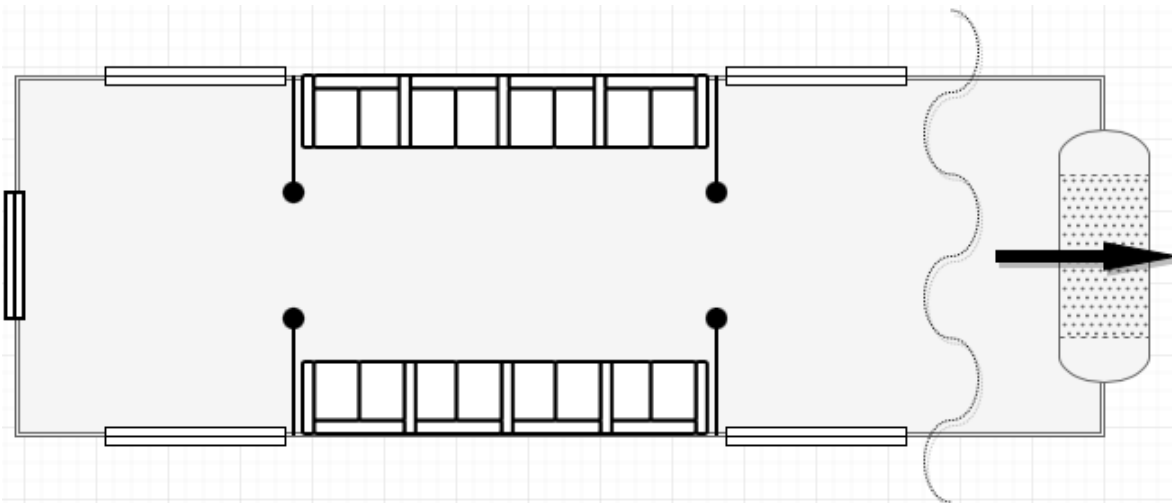


*Figura 2.1: Mapeo parcial de la “distribución tradicional” del último vagón del metro.
Fuente: elaboración propia a partir de observaciones en el diario de campo.*

La segunda distribución al interior de los vagones que más se presentó en mis observaciones es aquella de vagón abierto con silletería paralela; es decir, un par de filas de asientos ubicados a los costados del pasillo del vagón, pegados a su pared, mirándose entre sí. En este caso, el tren es completamente continuo y los vagones están interconectados entre sí, lo que permite al pasajero moverse entre vagones mientras el tren está en movimiento y da a las personas ubicadas en ellos visibilidad directa hacia los otros vagones. Los asientos preferenciales también están presentes y debidamente señalizados, pero integrados en la fila única de asientos, que solo se interrumpe por las puertas de acceso para ingresar al vagón. Esto implica mayor espacio en los pasillos, sí, pero también una mayor visibilidad desde otros puntos del tren que pueden dificultar la concreción de interacciones como las que se ven en el ‘metreo’²⁸. También, por esta razón, encontramos que la misma área que recibe a los pasajeros al final del vagón en las últimas puertas, es también un poco

²⁸ Sin embargo, como explicaré en el siguiente capítulo, existen toda clase de estrategias para reducir esta visibilidad y poder concretar la interacción sin mayor lío. Esto depende mucho tanto de la disponibilidad espacial como de los pasajeros que estén en ese momento en el vagón.

más amplia que en la distribución tradicional. Este tipo de vagones está presente en líneas como la 1, la 2, la 12 y en algunos trenes de las líneas 7 y A. Aunque entre líneas esta distribución tiene algunas variaciones, esencialmente sigue el mismo esquema en todas en las que está presente, estando las diferencias presentes solo en el tipo y material de las sillas y el espacio más amplio que ofrecen los vagones de los trenes de fabricación más reciente que operan en la Línea 1²⁹ y en la Línea 12. A este tipo de distribución, que es la segunda que más vi durante mis recorridos, le llamaré **“distribución continua”** y un esquema general puede verse a continuación:



*Figura 2.2: Mapeo parcial de la “distribución continua” del último vagón del metro.
Fuente: elaboración propia a partir de observaciones en el diario de campo.*

Por último, pude observar un tipo de vagón que no es tan común y que opera sobre todo en algunos trenes que transitan la línea 7 y que resulta ser una especie de híbrido entre las distribuciones anteriormente descritas. Esto es, con la ubicación de silletería como en la distribución continua, pero con los vagones cerrados como en la distribución tradicional. En este caso, las sillas de accesibilidad también están integradas en la hilera principal de asientos, pero los pasillos resultan ser un poco más estrechos (por la edad de los trenes, que eran más estrechos anteriormente) y no hay visibilidad desde los otros vagones. Voy a llamar a este tipo de distribución **“distribución híbrida”** y su esquema aproximado es el siguiente:

²⁹ Cabe anotar que en algunas líneas como la 1 o la A aún operan trenes más antiguos cuya distribución física corresponde a la tradicional que mencioné anteriormente. Sin embargo, la mayoría de trenes en esas líneas corresponden a este tipo de distribución.

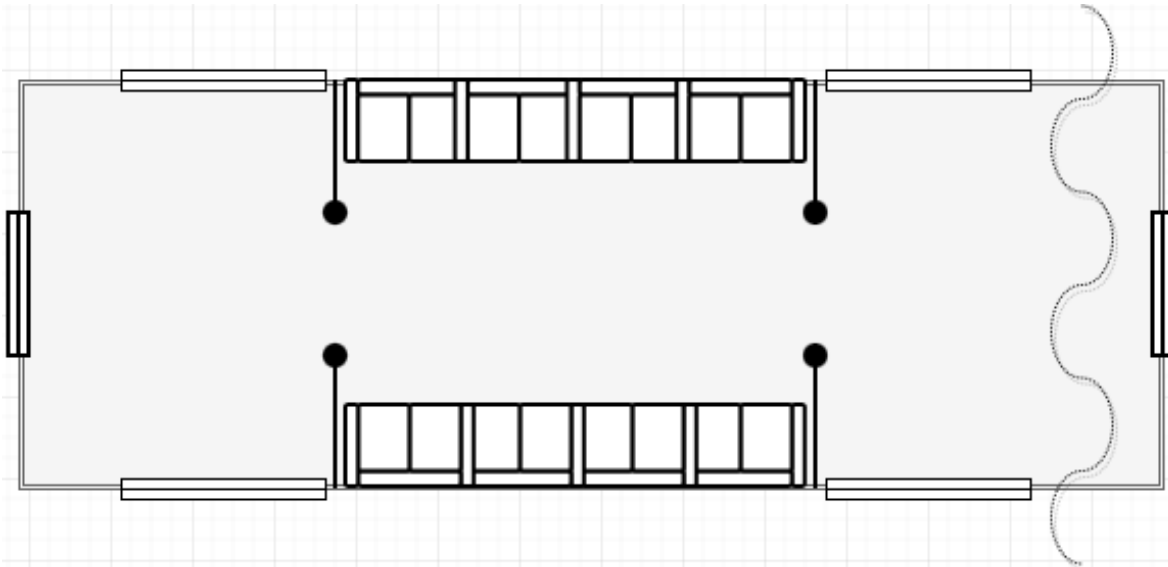


Figura 2.3: Mapeo parcial de la “distribución híbrida” del último vagón del metro. Fuente: elaboración propia a partir de observaciones en el diario de campo.

Es importante resaltar que esta tipología que estoy sugiriendo no es exhaustiva de los diferentes tipos de vagones que actualmente están en operación como parte de los convoyes del sistema metro, sino que representan las distribuciones generales en las que las dinámicas inherentes al ‘metreo’ pueden diferenciarse según el espacio que circunda a quienes lo practican, especialmente por cuestiones de practicidad y visibilidad. Es, en síntesis, una demostración de cómo la conformación de un espacio dado puede condicionarlo praxeológicamente (y viceversa, aunque este será tema del siguiente capítulo).

Habiendo visto cuáles son las principales formas de distribución del espacio a las cuales me referiré a lo largo de la investigación, es importante mencionar que no todas las variaciones del último vagón ni las áreas descritas en él tienen el mismo tipo de actividad. Todos mis entrevistados coincidieron en que es la distribución tradicional la que mejor se presta para practicar el ‘metreo’ debido a que el vagón cerrado y la organización de los asientos garantiza una barrera visual orgánica frente a agentes externos que puedan interrumpir la práctica. Corinto llama a esta distribución ingeniosamente el “salón VIP”. Por contrario, aquellos trenes que son continuos y cuyos vagones están interconectados tienen una mayor visibilidad al exterior, por lo que no se dan las condiciones ideales para que el *cruising* pueda emerger de manera espontánea y sostenida. En este sentido, también la mayoría de mis informantes coincidieron en que las líneas que operan trenes de esta naturaleza son en las que menos ‘metrean’:

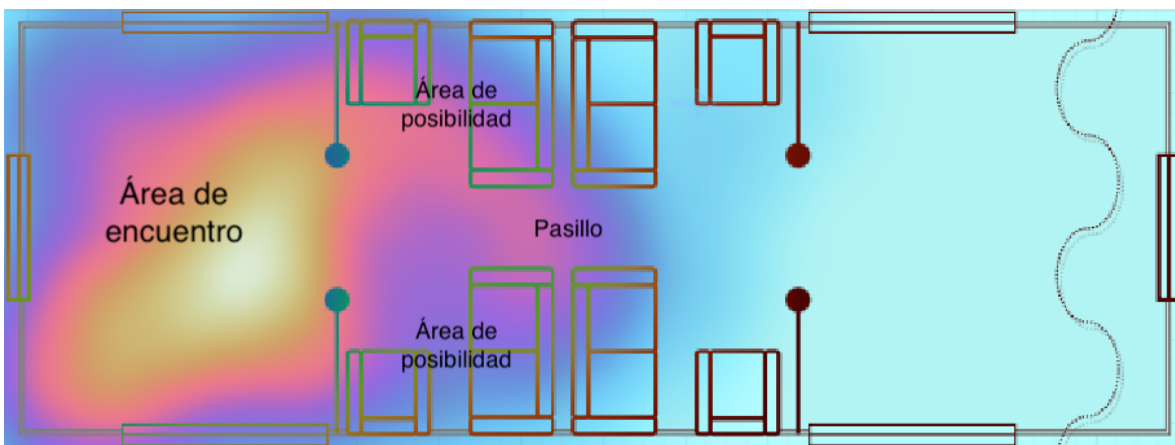
Creo que [para que se dé el ‘metreo’] los vagones [tienen que ser] articulados ... O sea, los que no son continuos ... Y tienen la distribución de asientos en tres, o sea dos, dos, y uno solo ... [T]ienen estos tubos metálicos-- Creo que esa [es la distribución] más común y se presta más [para el *cruising*] porque hay una barrera, ¿no? Los asientos, los tubos y eso ya hacen barrera y atrás está [el resto], ¿no? ... El que es menos común [es el continuo]. Incluso yo he visto que la gente no se sube a [ese] metro porque no va a poder hacer alguna práctica [ahí]. Eso pasa mucho en la [línea naranja] ... Entonces me ha tocado ver hasta atrás personas que no se suben al metro que es continuo, al que tiene los asientos así [*hace un gesto con las manos indicando la distribución paralela de los asientos*]. En los vagones que están como con los asientos encontrados pues la gente va atrás, entonces permite que haya cierta privacidad. [En cambio] los que están contiguos no, porque si en un espacio ves [a] la gente que está sentada hasta acá [*señala hacia atrás*]- a lo mejor al inicio del [tren no lo ves], pero en el último vagón sí porque no hay esta distribución espacial de las personas. Entonces creo que sí tiene que haber más vagones articulados, de los que van solitos [para que se dé] (Estoril, mayo de 2023).

Esta misma lógica se desplaza al interior del vagón, cuyas áreas se prestan para tipos de interacciones específicas que no podrían suceder o que son más difíciles de lograr en otras. A partir de mis observaciones pude determinar que para que una práctica como el ‘metreo’ pueda emerger en este espacio debe proveer 1) un lugar con disponibilidad física para que los practicantes puedan estar y moverse, y 2) que el nivel de ocupación ya *efectiva* al momento de intentar interactuar sea suficiente para mantener las interacciones o posibilitar nuevas. En este caso, entonces, se puede esperar —y así lo pude confirmar— que cuando los vagones van llenos en la hora punta, la mayor parte de la actividad se concentre en las áreas abiertas que se ocupan con los pasajeros de pie y tienen una proximidad inevitable con sus compañeros de trayecto, lo que facilitaría ‘tocar’ o tener ‘roces’ con ellos. En cambio, si el vagón está muy vacío podrá esperarse que las interacciones se distribuyan a lo largo del vagón, incluyendo asientos, tomando ventaja de la escasez de agentes externos que puedan tirar abajo la interacción³⁰:

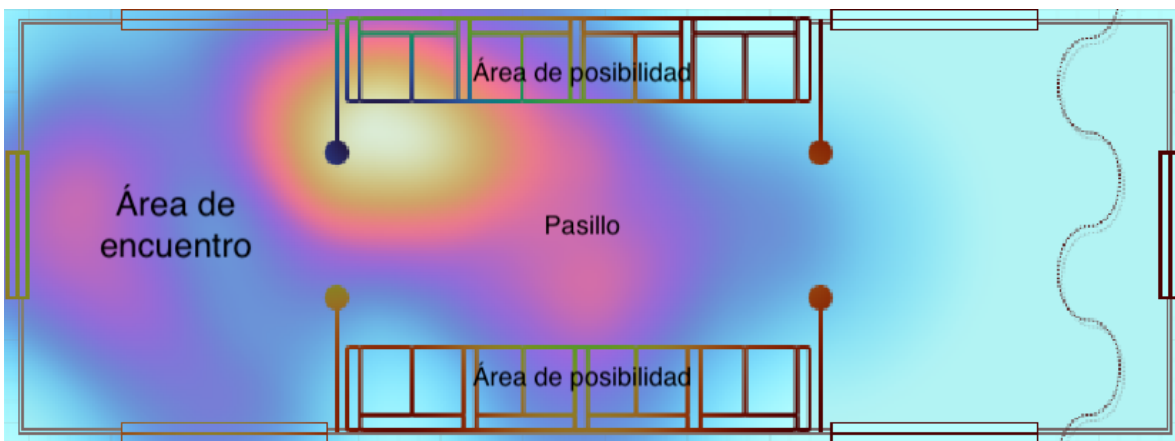
[S]i hay muy poca gente [en el vagón] y [está] solo, probablemente haya vatos cis o mujeres trans-- Yo creo que, si hay poquitos, así como tres güeyes, siento que sí sube todo mucho de volumen. O sea, cuando está súper vacío y neta no hay nadie [ocurren cosas más subidas de tono en todo el vagón]. Y la otra, cuando está muy lleno [el vagón] también. Pero cuando está ... en [un] intermedio [de ocupación] y ves que va como, no sé, la señora al lado con el niño ... No sé, cosas así, ... depende de la gente, qué tanta gente haya (Denver, mayo de 2023).

³⁰ En el Capítulo 4 (ver Capítulo 4) ahondaré más sobre las condiciones fenomenológicas que pueden asegurar o hacer fracasar la interacción en el ‘metreo’.

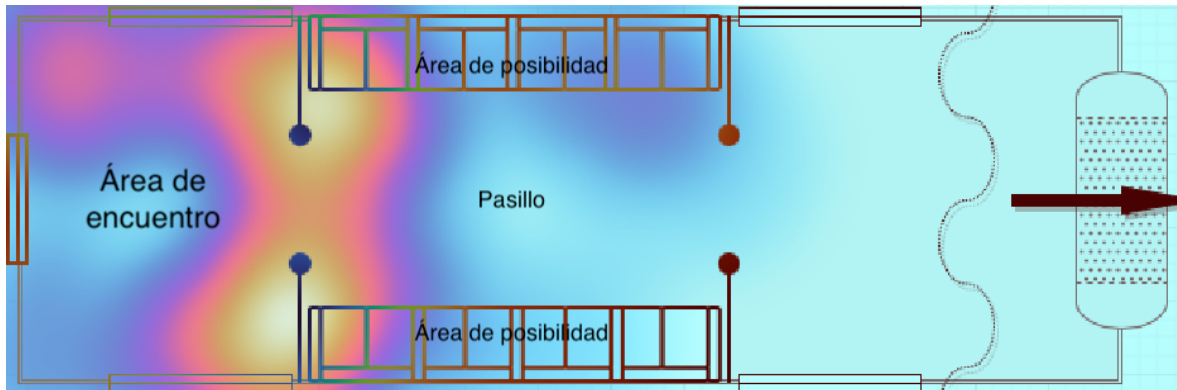
En todo caso, los diferentes tipos de estrategias que los hombres involucrados en el ‘metreo’ puedan implementar no se limitan a estos casos y en ocasiones son transversales a toda distribución y ocupación del vagón, entrañando así diferentes niveles de exposición y riesgo frente a otros pasajeros que no están involucrados en la práctica. Sin embargo, hay ciertas pautas espaciales generales que se pueden extrapolar con el fin de esquematizar cómo se ubica la práctica en un entorno relativamente variable como el último vagón de un tren de metro. En el caso que me ocupa, pude identificar tres subespacios principales en los que detecté interacciones relacionadas con el ‘metreo’ a lo largo de mi observación etnográfica: el **área de encuentro**, el **área de posibilidad** y el **pasillo**.



(a) *Distribución tradicional*



(b) *Distribución híbrida*



(c) Distribución continua

Figura 2.4: Intensidad de ocupación (combinada) en cada una de las distribuciones observadas en el último vagón del metro. Fuente: elaboración propia a partir de observaciones en el diario de campo.

En la imagen que precede, que ha sido compuesta a partir de los mapeos de las diferentes observaciones de mi diario de campo, propongo un mapa de calor aproximado que ilustra la *intensidad de ocupación*³¹ en cada uno de los tipos de distribución que he descrito anteriormente. Cabe anotar que esta imagen es una composición general de una selección de observaciones relevantes, sin distinción de hora o nivel de ocupación del tren y busca tan solo ilustrar de manera gráfica cómo se distribuye el espacio. Debo resaltar que, como mencioné anteriormente, aunque no hay en realidad una restricción espacial que impida que el ‘metreo’ suceda en otras áreas del último vagón, o incluso en otros vagones, la convención práctica, o mejor, el uso acostumbrado del espacio lo confina la gran mayoría de veces en la parte ulterior del último vagón, que es la que resalto en los mapeos y lo que he llamado convenientemente el ‘patio de juegos’.

Ciertamente el espacio con mayor nivel de actividad es el **área de encuentro**, que consiste en aquel que no tiene asientos y únicamente puede albergar personas de pie. Es, justamente, el área

³¹ Por *intensidad de ocupación* me refiero a la intensidad en número de interacciones relacionadas con la práctica del ‘metreo’ dentro del último vagón. La escala de color va del rojo al verde, indicando los tonos más rojizos los núcleos de mayor actividad. No sobra resaltar que este es un mapeo hecho sobre meras observaciones consignadas en mi diario de campo y es una composición pictórica aproximada de aquellas más relevantes debido a la imposibilidad práctica de medir la ocupación precisa al interior del vagón del tren.

al que un pasajero accederá si aborda el tren por sus últimas puertas y el que más se ocupa si el vagón está lleno. Lo he llamado así porque es el punto espacial dentro del vagón en el que pude observar más actividad relacionada con el ‘metreo’ y sirve, además, como una especie de recepción en el que aquellos hombres que están buscando proactivamente algún tipo de interacción permanecen con el fin de observar mejor con quién podrían ligar, observando a quienes salen o entran, o simplemente para enviar una señal a los otros hombres del vagón indicando que están *disponibles* para ‘metrear’. Allí es común encontrarse a hombres de pie recostados sobre la lámina que divide el vagón de la cabina de conducción no operativa, incluso si hay asientos disponibles. De igual manera, si el vagón está lleno, esta será el área que mayor ocupación presentará, incluso demostrando un marcado contraste respecto a otras áreas del vagón, puesto que es muy probable que la mayoría de las personas que se ubiquen allí lo harán a sabiendas que podrán encontrar jaleo en medio del tumulto.

Esta área funge también como una especie de faro, desde el cual se puede observar el resto del movimiento del vagón y así poder actuar en consecuencia frente a algún imprevisto, como por ejemplo la presencia de un agente de control (p. ej., policías o guardas) o actores que no están familiarizados con la práctica y pueden “espantarse”, como mencionaba Argel, otro de mis entrevistados, como mujeres, familias con niños y personas mayores. Por último, el espacio libre que brinda esta área lo hace ideal para conformar la estructura de ‘la casita’, como se le llama coloquialmente a la cadena humana de hombres que se organizan a imagen y semejanza de una ‘casita’ con el objetivo de bloquear la visibilidad de lo que está ocurriendo en su interior frente al resto de pasajeros del vagón³².

El **área de posibilidad** es aquel en el que, si bien no se observa actividad tan a menudo como en el área de encuentro, hay intercambios frecuentes que se dan según el ambiente del vagón en ese momento. Este subespacio, a diferencia del anteriormente descrito, es más bien volátil y es muy dependiente tanto de la configuración espacial del vagón como del nivel de actividad que en ese momento haya allí. En distribuciones tradicionales, esta área suele estar ubicada en los asientos más próximos a las últimas puertas del vagón, incluidos los asientos de accesibilidad; es decir, muy

³² Profundizaré más sobre la estrategia de la ‘casita’ en la siguiente sección, puesto que cumple un rol muy importante, no solo con fines de obstaculizar visualmente a los otros pasajeros no involucrados en la práctica presentes en el vagón, sino también en la construcción de cohesión social y camaradería entre los practicantes del ‘metreo’.

cerca del área de encuentro. Cabe decir que estos asientos tienen visión directa a este último subespacio lo que facilita el intercambio de gestos, como miradas o señas, entre los interesados en concretar una interacción. En aquellas distribuciones de vagón que son continuas o híbridas, este subespacio suele ser algo más laxo, toda vez que la uniformidad de la hilera de asientos concentra un pedazo de la actividad y tiende a dispersarse a lo largo de la misma, en parte gracias a la ausencia de un enlace visual con el epicentro de la actividad dentro del vagón.

Además, esta zona se comporta de manera algo distinta de acuerdo con la ocupación del vagón. Si bien independientemente de este factor se dan interacciones uno-a-uno que pueden terminar en un intercambio sexual exitoso, lo cierto es que en los vagones que viajan llenos hay una mayor tensión allí que, contraintuitivamente, desestimula una acción directa y espontánea respecto al compañero de asiento. Esto contrasta con la dinámica del área de encuentro, que se beneficia más de una ocupación alta en donde el roce entre pasajeros es inevitable y el propósito de aquel subespacio ya está definido desde su ocupación casi exclusiva por hombres y la celosía con la que se protege el área mediante la figura de la ‘casita’. Puedo sugerir que esto ocurre por dos factores importantes relacionados con la heterogeneidad de los pasajeros; el primero es que, cuando el metro está andando en la hora punta, hay una mayor posibilidad de que se presente una mezcla de pasajeros que no necesariamente se involucrarán en la práctica y pueden ocupar los asientos en cuanto estos se desocupen. Esto es especialmente cierto en los vagones con distribución continua, en los que la continuidad del tren facilita un intercambio de pasajeros entre vagones y no es poco común ver a mujeres, parejas heterosexuales o familias ocupar los asientos del ‘patio de juegos’, al igual que personas de la tercera edad que puedan requerir el uso de una de las sillas preferenciales.

El segundo tiene que ver más con el **pasillo**, en donde las personas de pie que sean ajenas a la práctica pueden observar con mucha facilidad lo que ocurre en los asientos y pueden alertarse si ven alguna escena sexual explícita a la altura de sus rodillas, por mucho que medien las siempre manidas mochilas sobre el regazo³³ para cubrir lo que sea que esté ocurriendo. Así pues, uno de los roles prominentes que cumple el área de posibilidad en esta situación es establecer un enlace visual

³³ El uso de las mochilas para cubrir las interacciones sexuales con otros pasajeros durante el ‘metreo’ es fundamental para el mantenimiento de la práctica. Estas son utilizadas de diversas maneras en los subespacios con el fin de generar una pantalla visual o incluso enviar diferentes tipos de señales a otros pasajeros. Ahondaré con mayor detalle sobre esta estrategia en el capítulo 4 (ver Capítulo 4).

con el área de encuentro y así poder concretar, mediante gestos y señales, una próxima interacción con alguien que esté allí, sea invitándole a sentarse cuando el asiento contiguo se desocupe o mediante el desplazamiento de la persona que está sentada hacia el otro subespacio. Cuando este enlace visual no es posible de manera directa, como ocurre en los vagones con distribuciones continuas e híbridas, la estrategia cambia de forma y se concentra en los pasajeros que están apostados en la última silla de cada fila, al lado de los barandales de las puertas, en donde basta una señal como apoyar el codo sobre los mismos, a la altura de la pelvis de los pasajeros que van de pie, para exponerse a un roce que dé luz verde a una nueva interacción.

En cambio, cuando el vagón no tiene una ocupación crítica y tiende a estar vacío en el pasillo, el área de posibilidad suele albergar interacciones más abiertas y explícitas, especialmente en aquellos vagones con distribución tradicional en donde los pares de asientos se dan la espalda entre sí y crean una barrera visual automática que resulta útil para este propósito. Esto ocurrió, por ejemplo, en uno de mis recorridos hacia las nueve de la noche de un día entre semana, cuando ya la hora punta se estaba desvaneciendo junto con los pasajeros del vagón. Estaba yo sentado en el área de posibilidad y, en los asientos paralelos a mi posición, un joven casi treintañero trabó una interacción con un nuevo pasajero, más joven que él, que se sentó a su lado. No pasó mucho tiempo antes de que empezara el intercambio de señales sutiles que fue subiendo rápidamente de tono hasta plantarse en una interacción sexual explícita. El siguiente extracto de mi diario de campo lo relata con mayor detalle:

Uno de los chicos que estaba allí, al parecer cercano a sus treintas, de boina negra, se ubica en las sillas posteriores mirando de frente a un nuevo pasajero en ropa deportiva y cabello rizado ... En la siguiente estación se sube otro chico aparentemente joven, de unos veinte años, también en ropa deportiva y se sienta en el único espacio disponible que habían dejado los chicos que se habían movido hace unos segundos. El chico de pelo rizado le mira y le evalúa con la mirada, de arriba a abajo. Tiene la pierna cruzada y mueve levemente su pie, como si estuviera ansioso. Hay una interacción entre los chicos que están sentados que puedo ver desde el reflejo del cristal de mi ventana, ya que mirar directamente hubiese sido muy invasivo y hubiera alterado irremediabilmente la interacción. Uno de ellos desliza su mano lentamente y con precaución hacia los genitales del hombre de boina sentado a su lado, con el objetivo de “pedir pista”³⁴ para concretar una interacción. Él tan solo asiente y deja que el tocamiento ocurra y apoya su mano sobre la pierna del primero, en una evidente señal aprobatoria del acercamiento. Esta era la señal que esperaban

³⁴ Este es un término que usé en el relato, una forma coloquial de decir “pedir permiso” o “pedir una señal” para empezar o continuar con una acción que se realiza en el momento.

ambos: en menos de nada, el compañero de viaje recorre con agilidad el espacio que separa su mano del cierre del pantalón del otro hombre, sacando su pene y masturbándolo a la vista de todos quienes estábamos allí. A la vista, también, del chico con el pelo rizado, quien está tan solo a un palmo de distancia e intenta acercarse para participar del convite, pero es bloqueado rápidamente por los otros dos, lo que significa que podrá ver, pero no tocar. Sin embargo, éste, en vez de rehusar la situación, acepta buenamente el rol de *voyeur* que le fue asignado. Mira con deseo desde muy cerca, desde su asiento perpendicular, lo que ocurre. Al parecer está muy satisfecho con su rol, que le permite satisfacer con creces su curiosidad ... (diario de campo, enero de 2023).

En este caso, el vagón estaba lo suficientemente vacío como para que esta interacción hubiese sido asimilada con total normalidad por quienes estábamos allí, sin siquiera requerir una medida adicional de seguridad, como lo hubiera sido posicionar las mochilas para crear una barrera visual³⁵. Además, deja ver de manera más clara los diferentes roles que se asignan al momento de la construcción del espacio social al interior del vagón, tema en el que profundizaré en la siguiente sección.

Piénsese en el **pasillo** nuevamente. Ciertamente, este es el subespacio que menos interacciones sexuales tiene comparado con los otros ya descritos. Si bien, cuando está abarrotado también hay lugar para los roces y los tocamientos, el rol principal que cumple es más bien de bisagra entre los otros dos subespacios. Esto ya se puede intuir desde las descripciones del área de posibilidad y el área de encuentro, en las cuales mencioné que el pasillo puede habilitar u obstruir una interacción potencial dentro de ellas. En el primer caso, cuando en el pasillo hay pasajeros que están familiarizados con el ‘metreo’, estos pueden coludir con el objetivo de reforzar la barrera visual frente al resto del vagón y así impedir que se interrumpan las interacciones que ocurren en los otros subespacios, especialmente en el área de encuentro. En el segundo caso, como mencioné en párrafos anteriores, las interacciones se pueden frustrar si hay suficientes personas que no practican el ‘metreo’ en el pasillo que puedan alertarse por lo que pueda suceder en los asientos o en el área despejada frente a las puertas.

Frente a este último escenario el subespacio más afectado suele ser el área de posibilidad y mucho más si está en un vagón con distribución continua o híbrida³⁶. Si el área de encuentro ha

³⁵ En el siguiente capítulo explicaré con más profundidad la manera en la que esta camaradería se hace posible; es decir, la manera en la que se reúnen las condiciones en este espacio para que no sea necesario disponer de barreras visuales o disimular las interacciones al interior de él.

³⁶ Aunque estas complicaciones también son propias de este tipo de distribución del vagón, toda vez que todas sus sillas son contiguas y será difícil intentar algún acercamiento sin alertar a los otros pasajeros que no sean

logrado edificar y mantener su ‘casita’, probablemente no dependerá mucho de lo que ocurra en el pasillo para la pervivencia de las interacciones en su interior. Sin embargo, si la ‘casita’ es endeble o inexistente, los hombres que pretendan ‘metrear’ allí dependerán más de la buena fe y la complicidad de los vecinos del pasillo para poder iniciar una nueva interacción o mantener satisfactoriamente alguna que esté en curso. Aparte de estos usos mencionados, este subespacio no suele ser relevante más allá que para la circulación de los pasajeros en movimiento. Por tanto, su relevancia y potencialidad para albergar, facilitar o denegar nuevas interacciones solo se materializa cuando los vagones están llenos.

Aquí he presentado lo que considero es la configuración espacial que entra en juego al momento de conformar este ‘patio’ que posibilita al “metreo” como práctica al interior de un vagón de metro en movimiento. Es importante resaltar que las definiciones que aquí sugiero corresponden a **tipos ideales** fabricados a partir de generalizaciones surgidas del análisis de mi diario de campo y de las entrevistas que realicé para esta investigación, por lo que su comportamiento real puede diferir según cada contexto, que pueden ser infinitos toda vez que estamos hablando de espacio público (Albet & Benach, 2012; Low, 2010; Massey, 2005). Incluso, como explicaré más adelante, estos subespacios suelen sobreponerse entre sí y algunas áreas pueden integrar diferentes características de cada uno en contextos específicos. En los siguientes capítulos profundizaré sobre los diferentes aspectos que afectan y condicionan estos subespacios, así como el rol que estos cumplen en la construcción social del espacio del ‘último vagón’. Pero por ahora ofrezco esta descripción básica para ubicar al lector en el contexto espacial en el que opera esta investigación.

2.2 Los espacios adjuntos

Ahora corresponde describir los *espacios adjuntos* que están relacionados con la práctica del ‘metreo’ y que, de alguna manera, la extienden más allá del ‘patio de juegos’ descrito en la sección anterior. Estos pueden entenderse como aquellos espacios que no hacen parte integral de un espacio principal dado, pero están directamente relacionados y dotan de continuidad a las dinámicas que alberga en su interior³⁷. Estos espacios también tienen sus propias lógicas internas y no sirven

sujeto de este intento. En este caso, el éxito de la interacción dependerá, no solo de la complicidad de los practicantes, sino de las personas que estén a su lado.

³⁷ Aunque en la literatura al respecto no se habla específicamente de *espacios adjuntos* como un concepto propio, Doreen Massey (2005) argumenta que los espacios se coligan en relaciones de interdependencia con otros cuando están imbuidos en un mismo contexto espaciotemporal. En este caso, se resalta la correlación entre los lugares de encuentro estacionarios y el último vagón del metro.

exclusivamente a su espacio principal. Es decir, son independientes a pesar de que existan dinámicas en su interior que sostengan las dinámicas del espacio principal. Aunque el ‘metreo’ sea una práctica relativamente contenida al interior del último vagón del metro, sus dinámicas se desbordan hacia otros espacios fuera del vagón, como los andenes, los pasillos de las estaciones, los baños o incluso moteles cercanos. Estos espacios funcionarían en este caso como espacios adjuntos del último vagón: no albergan el “metreo” en sí, pero sí prácticas relacionadas que insuflan de vida al “metreo” como práctica.

Para describir este tipo de espacios tendré una aproximación ligeramente diferente a la que propuse en la subsección anterior. Describir uno a uno los espacios adjuntos que intervienen en el ‘metreo’ sería una opción que no se agotaría nunca, debido a la gran variedad que hay de estos y a la multiplicidad de usos que albergan dentro de sí (Brown, 2005; Langarita Adiego, 2019); es decir, hay tantos tipos de espacios adjuntos como lugares de *cruising* pueda haber en la ciudad. Además, mi trabajo de observación etnográfica se construyó al ‘patio de juegos’ dentro del último vagón, lo que me obliga a tirar de las entrevistas etnográficas complementarias que hice y de las fuentes documentales que recopilé tanto en la primera fase de esta investigación como del archivo personal que uno de mis informantes tuvo la generosidad de ofrecermé para poder describir esta idea.

El ejemplo más básico que puede acercar al lector a la idea del *espacio adjunto* son los andenes de las estaciones, desde los cuales se abordan los trenes. Desde allí se puede comenzar con un intercambio de gestos o señales que pueden culminar en una interacción sexual dentro del vagón, una vez las personas involucradas hayan abordado el tren. En mis observaciones pude darme cuenta de que, incluso cuando yo llegaba a esperar el tren y había otros hombres esperando justo en esta área, se me observaba y se me lanzaban algunos gestos exploratorios con el fin de averiguar si yo estaba disponible o dispuesto para tener algún escarceo cuando entráramos al tren. Es decir, aunque la interacción terminara resolviéndose al interior del ‘patio de juegos’ esta se habría gestado desde antes, en los andenes de la estación, por lo que no hubiera sido posible sin ese primer contacto hecho fuera de los dominios del último vagón del metro. Incluso, como menciona Argel en su entrevista, la zona de los andenes que conduce al último vagón es un lugar habitual de espera cuando se han pactado encuentros de antemano en aplicaciones de citas como Grindr³⁸:

³⁸ Incluso podría afirmarse que las mismas aplicaciones de citas pueden hacer las veces de espacios adjuntos, toda vez que estas, al igual que otras redes sociales, constituyen un espacio de socialización por derecho

I: ¿Ocurre siempre así [el ‘metreo’] como espontáneamente o puede pasar que ... alguien cuadre con otra persona antes y entonces dicen “nos encontramos en esta estación de metro” o cosas así?

A: Eso fíjate que solamente aplica cuando estás usando Grindr ... Abres Grindr y ... te mandas un mensaje con alguien: “—¿Dónde estás? —No, pues en tal ... —No, pues tú en tal. —Oye, pues nos vemos en tal y de ahí nos vemos”. Solo así... Eso de cuadrar sí aplica, pero solo si estás en Grindr... (Argel, octubre de 2022; I: Investigador, A: Argel).

Sin embargo, el ejemplo paradigmático que puede ilustrar la continuidad de la práctica entre diferentes espacios es cuando la interacción inicia en el ‘patio de juegos’ y continúa en algún otro lado. Por ejemplo, una interacción que se considere exitosa —es decir, que termine en al menos un intercambio físico de corte sexoafectivo— al interior del último vagón puede conducir a que ambos hombres bajen juntos del tren y decidan ir a otro lugar para continuar con ella, algo que, según mis observaciones y las declaraciones de la mayoría de mis entrevistados, pasa con relativa frecuencia. Esta continuación de la interacción puede darse en la misma estación, especialmente a altas horas de la noche cuando las correspondencias y los pasillos hacia las salidas están más vacías y sin vigilancia, lo que se convierte en una oportunidad para seguir con la correría de besos y caricias en un lugar en el que los participantes saben que tienen menos chance de ser atrapados (CLANDESTINOGAY, 2022; El Universal, 2023; Graham, 2018):

Me quedé con uno de mis amigos y me dice, “Oye, ¿si nos vamos al metro a ver qué agarramos?” Y ya nos fuimos al metro. Nos dimos la [vuelta] y llegamos a [una de las estaciones], nos subimos ahí y seguimos. Se empezaron a bajar todas las gentes. Toda la gente se empezó a bajar antes de llegar a [la siguiente estación] y se quedaron dos güeritos que querían [‘metrear’]. Y mi amigo me dijo, “Oye, hay que seguirlos, se ve que le entran”. Y le dije, “A ver, vamos”. Y nos bajamos en el andén, los alcanzó y creo que les dijo, “¿Qué se arma?” Y ya [nos cambiamos de sentido] ... y ahí en las escaleras ... ya para bajar a la salida nos ‘mamamos’ [la verga], nos besamos un poquito ... Eran dos, y luego se unieron otros dos. Ahí eran las 13 [horas], todavía era de día, pero no pasaba nadie. [Tampoco] había policías ... Es que esa estación está solita ... (Gante, mayo de 2023).

Esta idea se refuerza cuando se observa que también es posible que otros espacios complementarios de las estaciones, como los baños que estén en ese momento disponibles o incluso baños de plazas cercanas a ellas pueden albergar la continuidad de la práctica. Sobre esto comenta Argel en la entrevista que le hice:

propio y son coadyuvantes de futuras interacciones en espacios que sí tienen una materialización física (Gutiérrez Martínez, 2022) como el último vagón del metro.

A: [Pues sí,] en la [Línea] Dorada, [en el cruce con la otra línea]. Pero los baños, los baños de las estaciones, no sé si te han contado...

D: No, no sabía que también pusieron los baños para eso.

A: Sí, los de la línea dorada. O sea, siempre había ambiente, siempre, siempre había ambiente.

I: Ok, ¿pero no supone que uno paga?

A: No, porque creo que el baño estaba ya una vez pagando el metro.

I: Ah, ok, entonces estaba como de acceso abierto...

A: Exacto, entonces ya se consideraba como ... [parte] del metro ... Y ya tú hacías como tu movimiento, te metías al baño y fuiste cogiendo, fuiste mamando ... También lo que se daba muy seguido era como “entra al metro, saliendo, está el baño, ve al baño” ...

I: Ah, ok, y ahí cuadraban de antemano...

A: No, o sea, ahí no cuadrabas porque el baño era de ambiente ... Por decir, en [*esta estación de metro*], abajo de [una pizzería], hay una entrada que es como el acceso hacia el metro, pero es como una mini plaza de la tecnología ... En los baños pagas seis pesos, ahí hay ambiente [y es algo que ya se] sabe de antemano ... Sales de [*esta otra estación de la línea azul*], caminas hacia [una plaza cercana] y en [la que queda al lado], te metes y en los baños de hasta arriba [hay un] desmadre total ... Saliendo de [*la última estación*] hacia [*otra plaza*], hay desmadre. Saliendo de [*la terminal de esta otra línea*] hasta [una plaza que queda a unos cinco minutos], hay desmadre ... En [otra estación] ya antes había, pero ya lo cerraron ... Los que quedaban ... listos [para usar] eran los de la línea 12 ... pero ahora que se cayó³⁹, ya está cerrada la línea [y no hay más baños]...

I: Sí, ya no va nadie.

A: Sí, no (Argel, octubre de 2022; I: Investigador, A: Argel).

No obstante, aunque en el *cruising* convencional suelen correrse menos riesgos que al momento de practicarlo en el transporte público —en donde se comparte espacio con no solo otras personas interesadas en el ‘metreo’ sino además con otras que son completamente ajenas a él— también deben tomarse precauciones para evitar que la interacción sea leída de manera impropia por quienes no están involucrados y tienen además un poder sancionatorio al ejercer control sobre el espacio (Goffman, 1979), en especial cuando ya son lugares que tienen una administración privada. Esto es importante ya que, en ocasiones, el metro solo sirve como un vehículo para un encuentro

³⁹ Al momento de realizar esta entrevista, la Línea 12 del Metro seguía cerrada por rehabilitación después del desplome de un tramo elevado en 2021.

ocasional de *cruising* en algún otro lado diferente al último vagón, por lo que el propósito de preservar la integridad del espacio por parte de los participantes se concentra en, por ejemplo, los baños en donde culmina la actividad y no en el espacio mismo del vagón. Podría decirse entonces que, en este caso, el último vagón termina actuando como un espacio adjunto de los lugares en donde se practica *cruising* de manera convencional:

A: O sea, también como que el metro sirve ... para ese contexto [*refiriéndose al hecho de que se puede ligar en el metro para ir a hacer cruising en otro lugar*].

I: Claro, o sea, ... tú dirías que [el *cruising*] como que no va solo, o sea, que [también está] como asociado a las estaciones de metro, también como con el hecho de moverse también...

A: Sí, saliendo del metro ... [La Villa], la Basílica, [ahí] en [una de las plazas], también ahí es como referencia... Salte del metro Basílica, [y] camina [hacia allá], que hay ambiente. O sea, también el metro es como... aparte de que está el metro [para hacer *cruising*], se toman las estaciones como referencia para ir al baño...

I: A los baños que están cerca del metro...

A: Sí, justo ... hace parte como también de esta experiencia completa, de luego, no sé, coges y agarras un *pitote* mientras vas a, no sé, metro Rosario y vemos [luego] si tienes la posibilidad también de ir al baño [después] ... Saliendo del metro Rosario, si tú, digamos, ya venías con alguien, te ibas a [la plaza cercana] y ahí era de “vamos a los baños”, porque igual era el ambiente ... Entonces ya [después de] ahí era como de que cada quién se iba a su lado y... ahí ya se hacían de todos, ya no era solo con quien ibas. ... Porque ahí ya cogías en el medio del baño, mamabas y todo. Era como, o sea, era todo un show, pero abrían la puerta [del baño] y todos en chinga se acomodaban, así como de “me estoy peinando, ay, la pestaña” y así. Ya [cuando] se iban, de chinga te bajabas a seguir mamando o a [sacarte] la verga. Pero ya entraba alguien de nuevo y otra vez todos de “ay”, o se secaban las manos o “ay, me estoy lavando mis manitas”, así como ya se iba y [luego] otra vez... (Argel, octubre de 2022; I: Investigador, A: Argel).

Los espacios adjuntos, entonces, tienden a replicar las mismas estrategias performáticas que se desprenden de sus espacios principales puesto que, al final, sirven al mismo propósito. Como ocurre con el caso del último vagón y los baños de las estaciones y plazas cercanas, las modificaciones que sufren estas estrategias no dejan de ser cosméticas e igualmente dependientes del entorno físico que las circunda ya que al momento de compartir un mismo contexto espaciotemporal, aunque extendido, existe una correspondencia a nivel de actores, acciones y objetivos entre esta diversidad de espacios y subespacios que dotan de un universo de sentido a todo su conjunto (Massey, 2005; Strathern, 2002), lo cual es un campo fecundo para que algunas

prácticas puedan instalarse en toda la continuidad de este circuito, como en este caso lo hace el ‘metreo’.

Valga decir que la configuración de estos conjuntos espaciales no es exclusiva o determinada. Ya incluso lo he reseñado al mostrar cómo, si bien andenes, baños públicos y plazas comerciales funcionan como espacios adjuntos del último vagón del metro, éste último también cumple este rol para los primeros en algunas ocasiones. De igual manera, estos mismos espacios, ya dados, cumplen toda una batería de funciones distintas a la de albergar prácticas sexuales en su interior —entre ellas, las funciones originales para las que fueron creados— y son capaces de conformar otros conjuntos espaciales paralelos que coexisten entre sí y cuyas partes funcionan como espacios adjuntos de otros espacios principales y viceversa en contextos espaciotemporales completamente distintos. Esta premisa, mucho más propia de un razonamiento fenomenológico que de uno geográfico, será también explorada a lo largo de los siguientes capítulos.

3. La construcción del espacio social: la emergencia de un espacio de homosocialización homoerótico

Como sugerí en el capítulo anterior, existe una relación fuerte e indisoluble entre la disposición física de un espacio dado y las prácticas que se dan en su interior, en este caso, el ‘metreo’. Es, por demás, una característica que se espera de la mayoría de los espacios urbanos que transitamos y habitamos cotidianamente, toda vez que estos están inscritos en una lógica de compresión espaciotemporal, acelerada por las vicisitudes propias de la globalización y el sistema económico que impera actualmente, que exige la polivalencia de uso de los lugares en los que se instalan la mayoría de las arenas de desempeño social (Albet & Benach, 2012; Massey, 2005).

Sin embargo, poco podría decirse de esta relación sinérgica entre espacio y prácticas si no se pone atención a las formas de socialización que se imbrican en las manifestaciones físicas del primero mediante el establecimiento de las segundas. Y esto resulta fundamental, toda vez que no se puede entender el funcionamiento de un espacio —sea este fijo o móvil— sin atender a su dimensión social, parte indivisible de la conformación de un espacio. Este giro hacia la relevancia de la construcción del espacio social en emplazamientos físicos dentro de la ciudad ha sido un punto central en las discusiones en la geografía cultural en las últimas décadas, especialmente desde los postulados de Manuel Castells sobre la historia de los movimientos sociales en la ciudad (Castells, 1977; Jackson, 1989). Entonces, en este sentido, el propósito de este capítulo será ilustrar la manera en la que la construcción del espacio social en un lugar como el último vagón del metro cobra especial relevancia para la consolidación de un espacio propio de homosocialización homoerótico (móvil), complementando la disposición física del mismo.

Para conseguir esto, mi intención es tratar este proceso desde el elemento principal que la instiga —pero no el único—, que es la sexualidad inherente a los usuarios del último vagón que practican cruising en sus inmediaciones. Como explicaré más adelante, el cruising no es la única práctica que posibilita la consolidación de un espacio de homosocialización en un lugar como este. Sí, cabe anotar, es la forma más visible y efectiva —aunque irónicamente se trate de una práctica que suele moverse en los terrenos de la ‘clandestinidad’ y se presente como un ‘espacio enclosetado’ (Brown, 2005)— de apropiarse del espacio en medio de la inmensidad de la vida cotidiana, pero no el único. En segundo lugar, poco servirá al lector entender cómo se performa el

espacio a través de la sexualidad (Rose, 1999) si no entiende cómo aquellas personas que hacen uso del espacio subjetivan su entorno circundante para hacerlo propio y codificarlo en su propio universo de significados (Habermas, 1999; Lindón, 2002; Thrift, 2008). Por último, si se quiere entender cómo una práctica que pertenece casi que exclusivamente al dominio de lo masculino es capaz de pervivir y materializarse espacialmente de manera duradera, es necesario fijar la mirada sobre las formas de socialización masculinas —u homosocialización, a secas— que permiten a los hombres ocupar efectivamente el espacio urbano y desarrollar estrategias efectivas para que sus dinámicas no se vean perturbadas (Chowdhury, 2021; Flood, 2007; Gutmann & Viveros, s. f.).

En este sentido, entonces sugiero que la construcción del espacio social en el último vagón del metro está atravesada principalmente por 1) el ‘metreo’ como práctica vernácula, pero a su vez está acompañada por otras pequeñas interacciones no-sexuales que blindan el significado que tiene este lugar como un espacio de encuentro relativamente seguro para quienes lo usan; y 2) la existencia de un ‘pacto homosocial’ que consolida aquellas interacciones en el espacio urbano y lo codifican en términos de socialización masculina (Chowdhury, 2020). Asimismo, también sugiero que este proceso germinal, en su parte puramente ontológica, se constituye de dos partes indivisibles sobre las cuales me explayaré en detalle más adelante en el devenir de este capítulo: primero, la performatividad de la sexualidad⁴⁰ en público que genera ciertos límites y pautas reales en el espacio observado y, segundo, la subjetivación de esta configuración espacial, que tiene que ver más con las afinidades electivas de los hombres que utilizan este espacio.

Hay que entender que buena parte de estos conceptos fueron pensados para analizar lugares fijos o *fixities* (Söderström & Crot, 2010), por lo que resulta imperativo elaborar sobre cómo se amoldan las dinámicas a la que estos se refieren cuando hablamos de un espacio que está en constante movimiento, y que además debe su atractivo principal —la espontaneidad— a este factor. Por consiguiente, el ‘metreo’ no debe ser leído como una práctica en sí misma, sino como una

⁴⁰ Cabe anotar que la sexualidad que se performa en este caso es, casi en su totalidad, masculina, lo que dice mucho sobre la disparidad en la ocupación de los espacios públicos de la ciudad entre hombres y mujeres. Sobre este tema, se pueden ver las disertaciones de Romit Chowdhury (2020, 2021; 2022) que apuntan hacia cómo la ciudad echa a andar un sólido pacto patriarcal —el cual llama convenientemente “confianza *homosocial*”— que permite un mayor disfrute de los espacios dados en ella para los hombres, incluso si estos albergan prácticas rayanas en lo ‘clandestino’ o la contravención de las normas.

práctica que habilita el ensamblaje⁴¹ de posibles espacios de homosocialización homoerótica en lugares contenidos, así estén en movimiento, algo que exploraré a continuación.

3.1 La construcción del espacio social mediante la sexualidad y la subjetivación

He bosquejado ya la idea general que lo quiero abordar en este capítulo ahora corresponde traducir esta idea dentro del ‘patio de juegos’. Como pude demostrar en el capítulo anterior, la configuración física del último vagón del metro que conforma este ‘patio’ condiciona en parte las interacciones posibles que se dan allí dentro. Sin embargo, no es posible cerrar el análisis si uno se atañe únicamente a la materialidad de este espacio, toda vez que las interacciones y las relaciones sociales que allí se traban son las que lo insuflan de vida. Sobre esto, Corinto reflexiona en términos de la construcción, aunque no se hable explícitamente de ello, de una ilusión de comunidad:

[Al ser preguntado sobre los acuerdos en el ‘metreo’] [C]reo que es raro porque es muy implícito, ¿no? Entonces ... no hay una normativa, no hay una lista de cosas que no puedes hacer en el ‘metreo’ como sí hay en otros espacios, pero, pues no sé, creo que es como más bien una repetición, un encuentro que por repetición va generando una sociabilización específica, ¿no? O sea, nos subimos ahí y hacemos esto, y lo volvemos a hacer, y lo volvemos a hacer, y de repente no sale, entonces lo cambiamos un poquito, y lo seguimos haciendo, y entonces [esa] repetición sobre el habitar específico del espacio le va dando estas pautas o estos acuerdos que permiten que el espacio funcione (Corinto, marzo de 2023).

Me parece relevante empezar con esta cita, porque resume de manera sucinta la espontaneidad que subyace a la emergencia de espacios a partir del ‘metreo’ y pone de manifiesto el hecho de que esta, se dé en contextos de homosocialización o no, parte de las prácticas que albergan dichos espacios. En este caso, podemos ver entonces cómo se resaltan algunas condiciones que brotan de manera orgánica al momento de desarrollarse el ‘metreo’: acuerdos tácitos, interacciones espontáneas, y conocimiento sobre la marcha. Berna también coincide en este último punto, afirmando que en el ‘metreo’ no hay una “guía” o una manera específica para comportarse en este espacio:

⁴¹ Sobre esto, es importante mencionar que en el nuevo paradigma de las movilidades, el concepto de **ensamblaje urbano** es muy relevante para resaltar la manera en la que se imbrican la construcción social del espacio y su disposición física en diferentes capas escalares que hacen a cada configuración única y diferenciable de sus pares, comportándose como un objeto de análisis descentralizado y que opera con una estructura de red que a su vez tiene interpretaciones múltiples (Farías, 2010).

Porque pues a nadie le enseñaron a metrear, ¿sabes? O sea, como que nadie entra al último vagón del metro con un folleto que te dice cuáles son las reglas para metrear y cuáles son las reglas que desea hacer un participante ..., sino que todo esto uno lo aprende viendo, o sea, es solo viendo (Berna, febrero de 2023).

Incluso Berna sugiere que la interiorización de aquellos códigos que interpelan la práctica del 'metreo' también toca a quienes lo que no lo practican, lo que refuerza la idea de un acuerdo tácito para el mantenimiento de este espacio:

[I]ncluso yo creo que las personas que deciden no participar en ello lo aprenden, ¿no? O las personas que ni siquiera forman parte de la comunidad pero que por casualidad pues se encuentran como con este tipo de situaciones porque decidieron viajar en el último vagón del metro. [Ellos] pueden detectar fácilmente cuáles son como las dinámicas de estas cosas. Digo, si son como un poquito conscientes del entorno y de lo que está pasando en el vagón... Pero si vienen como en el TikTok o algo así, seguro no lo notan. Pero es muy fácil, o sea, yo no sé si sea algo como característico del 'metreo' ... No sé, [como] si fuera fútbol o algo así, que sería tan fácil de aprender solo viendo y sin que alguien te tenga que explicar... Pero lo que sí sé, o lo que podría atreverme a asegurar es que la mayoría de los practicantes del 'metreo', si no es que todos, aprenden sin alguien que les enseñe ... (Berna, febrero de 2023).

En términos generales, lo que esto sugiere es que alrededor de la práctica del 'metreo' flota un sentido percibido de comunidad que, aunque no se haga explícito, posibilita toda una serie de reglas que permiten que la práctica del 'metreo' se constituya como un vehículo para la construcción de una sociabilidad propia en este espacio. En principio, esta premisa contradiría de manera flagrante el presupuesto clásico de la constitución de comunidades o movimientos sociales: un pacto explícito de intereses con un objetivo común (Touraine, 1981, 1992). Sin embargo, si atendemos la manera en la que operan las dinámicas de homosocialización, es posible darse cuenta de que, en un espacio que está poblado en su gran mayoría por hombres, prevalecen las afinidades que hay entre ellos y aquellos atributos deseados relevantes para la práctica se resaltan en una clave masculina que normalmente opera en función de demostrar valores de hombría, pero en este caso se dirige a satisfacer el deseo homoerótico de los otros hombres presentes en el lugar.

Como Castells ya sugirió en su momento (1977), los movimientos sociales urbanos pueden moverse hacia objetivos comunes, pero no necesariamente deben tener una articulación declarada y coordinada que sea explícita para que esto sea posible, puesto que hay formas de socialización básicas que son capaces de mantener la búsqueda de dicho objetivo común, por más banal que sea. En el caso del 'metreo', ni siquiera se habla de que haya un objetivo común más allá del disfrute hedónico personal, aunque haya voces que reclamen un sentido político **activo** de la práctica

[Sancén (2020)]⁴², menos un movimiento social articulado. Esta práctica está encajada en el aprovechamiento de una acción común en la vida cotidiana, como lo es el desplazamiento en el transporte público masivo, cuyo propósito se ve distorsionado por la compresión espaciotemporal de la misma.

Este hecho, por supuesto, tiene severas implicaciones a nivel de subjetivación y afinidades electivas por parte de los practicantes, entrelazadas a una serie de encuentros consecutivos y fortuitos en el espacio, algo ya sugerido por la teoría no-representacional de Nigel Thrift (2008), lo que instiga un tipo particular de construcción social en un espacio dado, en el que tienen que ver tanto practicantes como no-practicantes. Empero, esto no implica la conversión automática de este lugar como uno que posibilite la reflexividad y las formas de organización colectivas con los fines u objetivos políticos que se pretenden desde los rincones de la teoría clásica y responde, más bien, a objetivos individuales dirigidos a satisfacer deseos sexuales.

Sin embargo, si bien no existe un fin político declarado en el ‘metreo’, su mera performatividad en el espacio público abre la puerta a la subversión del uso pretendido de este espacio y esto tiene un efecto en términos de organización espacial, y, especialmente, en términos de organización colectiva, lo que a la postre sugiere que hay cierto tipo de coordinación que puede resultar en un uso ‘resistivo’ del espacio. Esta idea está más asociada a la explotación espacial de la marginalidad que sugieren autoras como bell hooks (1990), en la cual este tipo de contravenciones pueden derivar en un *potencial* para consolidar la resistencia frente a la imposición de una forma específica —usualmente basada en las formas de vida hegemónicas inscritas en el sistema sexo-género— del uso del espacio. Aunque este punto que acabo de señalar es importante para entender el estado de *liminalidad*⁴³ —incluso, política— que orbita sobre la construcción de

⁴² Sobre esto se han versado varios debates, especialmente en redes sociales, en el cual se le adjudica un sentido político a la práctica del ‘metreo’. Aunque incluso desde la perspectiva de algunos de mis entrevistados hay una percepción de “resistencia” de la práctica frente a las formas de organización sexoafectivas endilgadas al sistema sexo-género cisheterosexual, y, en especial, un tema interseccional de clase, todos convienen en que realmente se trata de un aprovechamiento espacial espontáneo, ajeno a formas de organización de clase o por orientación sexual. Un ejemplo de este debate se puede ver en este hilo de Twitter: <https://twitter.com/icarlosahedo/status/1594076527091744771?s=46&t=vq13D3yuxnt7VpPN9jcTOW>

⁴³ Entiendo la liminalidad aquí en su sentido turneriano, que define los *espacios liminales* como aquellos espacios que se mueven entre lo ‘visible’ y lo ‘no visible’, que dan la sensación de estar establecidos pero al mismo tiempo ‘afuera’ y que presentan una ambigüedad y una apertura al cambio declarada. Incluso, el espacio liminal tiene como una de sus características principales servir como un espacio de transición entre dos estados, eventos o interacciones específicas y suele resaltarse cuando recoge subjetividades abyectas o en clara desventaja social (Flores Dávila, 2020).

este tipo de espacios, no es de mi interés profundizar demasiado sobre los alcances políticos del ‘metreo’ como práctica, un punto de partida que ciertamente revestirá interés en futuras investigaciones.

3.2 El tercer espacio y las etapas de construcción del espacio social

Entonces, ¿cómo se ensambla este espacio, socialmente hablando, teniendo en cuenta estas particularidades específicas que acabo de reseñar? En este sentido, voy a remitirme al marco de análisis geográfico que propone Edward W. Soja (1999), el cual expande los ya ambiciosos alcances de Henri Lefebvre al rebatir la dicotomía entre *espacio percibido* y *espacio concebido* (Lefebvre, 1992), dirigiendo el análisis hacia el *espacio vivido*, o como lo llama Soja, el *tercer espacio* o *Thirdspace*. Para hacer un resumen rápido de dónde ubico todo el aparato analítico que observa al último vagón del metro, puede pensarse en el *primer espacio* o el espacio percibido como la descripción de la configuración física del vagón que aporté en el primer capítulo, esto a un nivel escalar micro, pero a un nivel macro y más generalista podría pensarse en toda la red física de las líneas de metro que se representa pictóricamente en los mapas que se encuentran en cada estación del sistema. En el caso del *segundo espacio*, o el *espacio concebido*, se agrupan las representaciones sociales que hablan de metro, esto es, de manera muy sucinta, los usos y costumbres *esperados* que atañen a tal espacio. Aquí entonces se podrá hablar de aquellas discusiones que no entran de manera estricta en la descripción físico-geográfica del sistema metro o del último vagón del metro y que se refieren más a la manera en la que se *concibe* ese espacio desde su creación y los problemas que desafían ese tipo de ordenamiento espacial, por ejemplo: las dinámicas de ocupación del sistema metro en las horas punta o los problemas de acoso sexual a las mujeres que llevan a la creación de vagones exclusivos en el sistema para evitarlos.

El *tercer espacio* o el *espacio vivido* entonces se posiciona como un instrumento de interpretación (y reinterpretación) del espacio geográfico, en el que además es posible tomar parte activa en él para subvertirlo y formar desde allí estrategias novedosas para enfrentar “todas las formas de opresión humana” (Soja, 1999, p. 269). Aquí entrarían todos los usos atípicos o *liminales* del espacio y su forma de interpretarlos desde la teoría socioespacial, como el ‘metreo’ mismo como práctica, que, por definición desafía el uso pretendido del espacio a través de la praxis y la performatividad de la sexualidad de los practicantes (Rose, 1999). Este espacio conceptual riñe directamente con la idea anterior del espacio concebido, toda vez que su puesta en marcha es harto diferente que la planeación institucional que gobierna a este último. Un ejemplo muy útil para

entender este cisma se muestra en la existencia de lugares de encuentro homoeróticos insertos en zonas de tolerancia de diferentes ciudades, incluida Ciudad de México, que no están registradas de manera fidedigna por las oficinas de planeación, lo que resulta en un conflicto casi inmediato por las posibilidades de sociabilidad entre sus visitantes en toda el área. Es lo que Michael Brown llamó ‘espacios enclosetados’ (2005) y como fenómeno tiene efectos inmediatos sobre la visibilidad de aquellos lugares. En el siguiente capítulo ahondaré más al respecto, pero por el momento es posible decir que puede pensarse al último vagón del metro como uno de estos espacios.

Es importante dejar claro que deseo alejarme de la interpretación contestataria del *espacio vivido* de Soja, puesto que este no es el objetivo central de mi trabajo de investigación. En cambio, deseo centrarme en el potencial epistemológico de su marco analítico, el cual sugiere que esta forma de interpretación de los espacios es sumamente flexible y tiene en cuenta los procesos de subjetividad en ellos y su capacidad para moldear la constitución del espacio de la misma manera que las otras partes de esta tricotomía lefebvriana (junto con el espacio percibido y el espacio concebido).

Todo este andamiaje teórico soporta, en este caso, las que son las pautas de la construcción del espacio social dentro del último vagón del metro. En mis observaciones, se hizo evidente rápidamente la manera en la que se despliegan todo tipo de estrategias espaciales para el sostenimiento de este *espacio vivido*. Como mencionan Berna y Corinto en sus entrevistas, el ‘metreo’ no se enseña ni se aprende de nadie en particular, sino que este termina aprendiéndose a través del contexto y de la observación. Se requieren diferentes ensayos, de prueba y error, para integrarse a tal contexto y empezar a practicarlo con regularidad. Esta premisa, de entrada, sugiere que no hay como tal un elemento de organización central que coordine el aprovechamiento subversivo del último vagón, por lo que aquel aprendizaje del uso del espacio se da mediante acuerdos tácitos, normalmente comunicados a través de señales corporales específicas que son leídas por otros para involucrarse o no en un intercambio erótico-sexual dentro del vagón⁴⁴.

Algo que ejemplifica la volatilidad de la conformación y permanencia de este espacio, es el hecho de que cuando no existen interacciones explícitas en el momento, el último vagón funciona como se supone que debe hacerlo; es decir, para llevar y traer pasajeros, aunque exista una tensión en el aire producto de aquellos que quieren participar, pero aún no se animan o no pueden hacerlo

⁴⁴ Profundizaré sobre los aspectos fenomenológicos del ‘metreo’, lo cual incluye toda esta serie de estrategias y señales para concretar una interacción, en el siguiente capítulo.

porque no hay interés en las partes. De alguna manera, esto sugiere que el último vagón como espacio de *cruising*, al igual que muchos de los espacios adjuntos que reseñé en el anterior capítulo, tienen cierta plasticidad y se arman y se desarman de acuerdo con la presencia y disposición de los potenciales practicantes. En este caso, me gustaría hablar de un elemento importante para la sociabilidad dentro del último vagón y que tiene que ver con la tensión sexual previa a cualquier tipo de interacción relacionada al ‘metreo’ en el último vagón y pone de manifiesto la lectura contextual compartida del espacio entre los practicantes, así no se conozcan entre sí:

... Posteriormente, se sube una mujer en esta estación y rompe un poco con la baja, pero constante, tensión del espacio. Sin embargo, las intencionalidades permanecen y, al no haber demasiada actividad en este momento, su presencia se desvanece conforme el recorrido continúa ... Después cualquier intención presente es menoscabada aún más al subirse un padre con su hijo menor en la siguiente estación. Quienes pudieran o quisieran hacer algo entre las pocas personas que están viajando se involucran rápidamente en otras actividades y alejan su foco fuera de los otros hombres que estamos presentes, mirando su teléfono o leyendo un libro. Los cuatro hombres que tenía en punto de mira pronto se bajan unas estaciones más adelante, no sé si porque debían bajarse allí o buscaban cambiarse de tren para probar suerte en él. Se suben otros cuatro hombres diferentes en esta estación y se quedan dos de pie. En este momento noto un tipo de configuración mínima en el espacio, que puede darse cuando hay pocas personas en él y aun así se quiere interactuar. Los hombres se hacen muy cerca entre sí, con las mochilas resguardándoles [el cuerpo], pero con una clara declaración de intenciones. También, mientras el tren está andando, se intenta conformar ‘la casita’ [entre los hombres presentes], aunque no hay interacción ... Más adelante, en el trayecto, se sube un vendedor ambulante en un par de estaciones después y esto provoca un nuevo rompimiento del espacio. Es interesante notar como personas ajenas al ‘metreo’ que entran en el vagón son capaces de afectar el espacio y así mismo este es capaz de replegarse, casi de que, de manera automática, a los factores externos que puedan afectarlo (diario de campo, enero de 2023; resultado propio).

En este extracto de mi diario de campo, es posible observar la conformación de un ambiente anterior a la configuración normal del espacio que se presupone cuando se lleva a cabo el ‘metreo’ y que está listo para organizarse de manera más ‘formal’ para cuando los elementos disuasorios de esta práctica proscrita, tanto de manera social como en términos de responsabilidad civil, se desvanezcan del vagón. De hecho, en esta misma observación, tan pronto se bajan las familias, las mujeres mayores y cualquier otro agente que pueda perturbar la práctica, el espacio se organiza prontamente para facilitar los potenciales encuentros sexuales:

Se baja la familia y otros pasajeros en la estación quedando el vagón más vacío. Allí mismo se sube solo un hombre. Hay intercambio de posiciones en los puestos que hay disponibles. Uno de los chicos que

estaba allí, que aparenta unos 30 años y de gorra, se ubica en las sillas posteriores mirando de frente a un nuevo pasajero en ropa deportiva y cabello rizado ... En la siguiente estación, se sube otro chico joven, también en ropa deportiva y se sienta en el único espacio disponible que habían dejado los chicos que se habían movido hace unos segundos. El chico de pelo rizado le mira y le evalúa con la mirada, de arriba a abajo ... (diario de campo, enero de 2023).

Me gustaría llamar a esta conformación espacial previa **protoespacio**. Escojo este neologismo pensando en que la manera en la que se modela este estado de cosas es prototípica: es decir, el espacio se implementa de una manera básica, como si se tratase de un bosquejo sobre un lienzo, manteniendo unos puntos de contacto mínimos entre los actores que lo erigen —en este caso, los ‘metreros’— que están listos para desplegarse de una manera más sólida en cuanto sea necesario (y permitido). En este sentido, aunque se trate de un tipo de organización espacial hartamente diferente a otras demostraciones de la liminalidad en el espacio urbano⁴⁵, comparte la capacidad de desplegarse y replegarse de acuerdo con las necesidades del entorno mediante una coordinación tácita y orgánica de los actores implicados (Harris, 2015; McFarlane, 2012).

3.3 La solidaridad mutua en el ‘metreo’: la ‘confianza homosocial’ y el pacto masculino espacial

Como se podrá intuir, la existencia de un protoespacio requiere un nivel mínimo de entendimiento en términos de sociabilidad, aunque los actores implicados no se conozcan entre sí. Buena parte de estos códigos implícitos que disparan estas acciones con evidentes efectos en la organización espacial al interior del vagón también operan, no solo para la erección de un ambiente propicio para ‘metrear’, sino también para el mantenimiento mismo del espacio. Algo en lo que han coincidido todos mis entrevistados y que yo mismo he podido constatar en mis observaciones etnográficas es la importancia de lo que se llama coloquialmente entre los ‘metreros’ la ‘casita’, que es una especie de barrera humana entre los practicantes y el resto del vagón, que ressemble la

⁴⁵ El ejemplo más recurrido en los estudios urbanos para implementar el concepto turneriano de *liminalidad* (Turner, 1982, 2017) es el del comercio informal y el ambulante en las calles de las grandes ciudades. Se ha hablado del tema desde el aprovechamiento de los intersticios urbanos por el ambulante (Tonkiss, 2013), desde la materialización de montajes temporales en el espacio urbano para su explotación económica y las *pop-up geographies* (Harris, 2015) e incluso la biopolítica intrínseca a la relación social entre los actores que intervienen en los procesos de consolidación de los barrios de “invasión” en la periferia urbana (Zeiderman, 2013). Lo que tienen en común estos casos con el ‘metreo’ es la potencialidad para consolidar espacios sólidos con reglas y dinámicas de sociabilidad claras —mediante su indefinición y su tránsito constante entre lo ‘visible’ y lo ‘invisible’— que se escapan a las lógicas de organización espacial y las formas de aprehensión epistemológica habituales. En resumen, pertenecen al reino del *tercer espacio* (Soja, 1999).

estructura de una casa, cuyo propósito principal es aislar de manera visual la actividad sexual en su interior frente al resto de pasajeros del vagón. En el siguiente extracto de mi diario de campo ilustro su conformación la primera vez que la vi:

En la estación suben más personas y los pasajeros nuevos, todos hombres, se arremolinan en el espacio posterior del vagón, juntándose entre sí. Hacen una especie de corrillo, como en espiral, en donde todos se miran entre sí, una distribución, si se piensa, poco natural en un vagón de metro. Según lo que había podido recopilar antes, se trata de la ‘casita’, esto es un tipo de configuración espacial espontánea que busca bloquear de la vista de las personas no practicantes lo que sucede allí adentro. No todos los que están en la ‘casita’ participan, pero tienen como recompensa ver [las interacciones sexuales en su interior] por evitar el corte del flujo de la interacción por cualquier influencia externa, atajando efectivamente la posible intervención de curiosos y de personas deshabituadas de la práctica (diario de campo, enero de 2023).

La imagen que sugiere el anterior pasaje puede llegar a ser un poco inexacta para describir el despliegue de esta estrategia. A veces su ejecución no es tan coordinada y simplemente se muestra a manera de parches de personas que hacen una pantalla de la manera que pueden. En otras ocasiones, el vagón está tan atestado de gente que no se hace necesario levantar esta estructura humana y los toqueteos y roces pueden ocurrir sin ningún problema al ocultarse entre el tumulto de gente. La ‘casita’, como tal, no sugiere una forma sincronizada de movimiento entre los individuos que la hacen, pero sí una solidaridad espontánea en forma de coordinación espacial para proteger las interacciones sociales que se dan allí dentro. También es importante resaltar que esta solidaridad espontánea se da en clave de socialización masculina, lo que evidencia la ‘confianza homosocial’ entre los hombres que están allí presentes (Chowdhury, 2020). La conformación de ‘la casita’ puede verse como una cascada de acciones confeccionadas de tal manera que aparenten normalidad hacia el exterior, especialmente en términos de la *hexis* corporal⁴⁶ que se le adjudica por antonomasia a las expresiones de género masculinas. Por tanto, este artefacto espacial se erige a través de poses masculinas como recostarse despreocupadamente contra la pared, mantener una pose relajada o cargar mochilas grandes al frente, especialmente cubriendo los genitales:

I: ... Pues tienen que, supongo yo, proteger la vista de las otras personas. ¿Cómo funciona eso? ¿Hay algún tipo de estrategia como para poder preservar en algún momento la interacción que está ocurriendo?

⁴⁶ Este término, acuñado por Pierre Bourdieu, hace referencia a las poses o la estancia corporal que exhibe un individuo y que está determinada en gran parte por su *habitus*. Esta permite enlazar cognitivamente a un individuo a un campo social específico, en este caso, al campo social de lo masculino (Bourdieu, 2000, 2012).

F: Sí, por ejemplo, pensando en que este es el vagón, aquí hay un asiento que está viendo hacia allá, otro asiento que está viendo hacia acá, está el barrote aquí, el tubo para sostenerse ... Entonces muchas veces [los hombres] se paran como viendo de espaldas hacia todos los demás para conservar la privacidad o se sientan en los lugares que están viendo hacia [uno]. O sea, que sean tres o cuatro [hombres tapándose entre sí], o taparse con la mochila, eso es muy común. Incluso, esa complicidad que hay entre todos, de ver si viene alguien o si alguien corre peligro, para [poder] evitarlo. Porque al final, independientemente de que exista o no una situación moral en la que se pueda justificar [alguna agresión], la homofobia y la corrupción llegan a estos niveles y pues [esta situación] puede poner en riesgo incluso tu vida (Fez, mayo de 2023; I: Investigador, F: Fez).

Esto es importante para señalar el carácter solidario de este espacio, el cual es continuo desde la declaración de intenciones que se da en el protoespacio que mencioné anteriormente. Esto último significa que hay un interés superior por conservar las formas de sociabilidad que operan al interior del vagón y que facilitan el ‘metreo’; en otras palabras, un interés por procurar el bien colectivo, aunque este signifique perpetuar una contravención dentro del vagón a los ojos de autoridades y otros pasajeros ajenos a la práctica a través del disfrute sexual entre ellos.

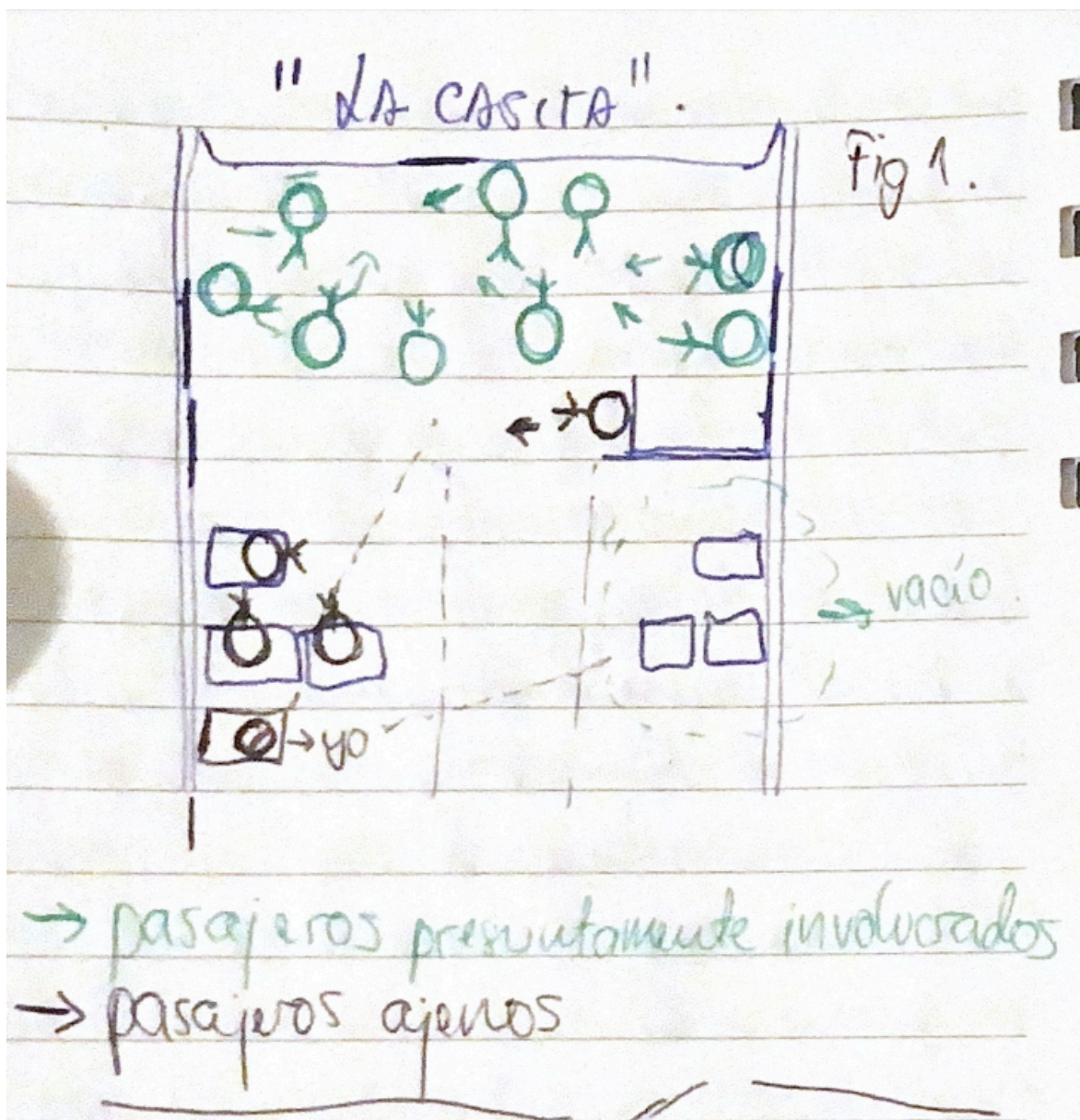


Figura 3.1: Mapeo aproximado de la conformación de la 'casita' según observación etnográfica (dibujo en papel). Fuente: diario de campo (octubre de 2022).

Las formas de cooperación atribuibles a la conservación del espacio no se ciñen únicamente a estrategias de este tipo. Como Soja o Massey sugieren, el *espacio vivido* tiene un potencial muy grande para asentarse como un lugar propio de resistencia, aunque este no sea su objetivo principal o su propósito responda a promover algún tipo de reflexividad, individual o colectiva, sobre el *uso* subversivo que se le da al espacio (Massey, 1999; Soja, 1999). La lectura que posibilita esta vía de acción es el aprovechamiento del lugar a partir de las experiencias y necesidades propias de cada uno de los practicantes del 'metreo' y la manera en la que subjetivan el entorno para sí. Esto puede

entenderse de esta manera porque los espacios contemporáneos no se ensamblan entre sí como piezas perfectas de ingeniería cuya continuidad es indiscutible. Es en aquellas disrupciones y discontinuidades que se dan entre lugares en donde surgen las posibilidades de usos alternativos de un espacio dado que posteriormente son aprovechadas por actores que no pueden encontrar en algún otro lugar la expresión que consideran más adecuada para su seguridad ontológica (Massey, 1999). Esta idea la resume mejor Corinto cuando le pregunto sobre la solidaridad en el último vagón del metro, en lo que él describe como la “colectividad” que se performa en el último vagón del metro:

C: [E]n el momento en el que estamos rodeados de personas, de repente ya no somos esta unicidad, esta identidad, este ser único, sino [que] nos volvemos más una masa colectiva que nos permite devenir imperceptibles, devenir anónimos, [como] sucede en una marcha ... pero también creo que es algo que es muy similar a lo que pasa en el metro, ¿no? Cuando estamos en este grupo grande de personas ya no somos ubicables, ¿no? ...

I: [M]e parece muy interesante esto y si quieres podemos ahondar un poco en este tema de lo colectivo. Cuando ocurre el tema del *cruising*, ¿cómo definirías esa colectividad? Porque si [defines] algo como, bueno, colectivo, también hay ciertas pautas, ciertas reglas, lo que tú dices, acuerdos, que me parece un término mucho más apropiado para todo esto, porque las reglas no son explícitas, ¿no?

C: Y los acuerdos se mueven.

I: Exactamente, entonces este tipo de acuerdos, ¿cómo los definirías? ¿Qué es lo que hace eso una colectividad de otros lugares de cruce, que por ejemplo no se da eso?

C: [P]ues hay una apuesta en común, ¿no? ... ¿Qué se pone en común en ese espacio? Y entonces es, ... pues sí, ... un deseo, que es este deseo homosexual, vamos a llamarle, y también una complicidad, ¿no? que tiene que ver con haber habitado o estar habitando una sexualidad que vive en el margen. Y entonces a partir de ese habitar el margen, ahí se genera como una complicidad ... y esa ... es quizá ... la apuesta en común, ¿no? La vivencia, la experiencia de una sexualidad que no es la sexualidad central, que es una sexualidad marginal (Corinto, marzo de 2023; I: Investigador, C: Corinto).

Podría decirse que la construcción de este tipo específico de espacio social en el último vagón del metro parte de la urgencia de performar una sexualidad específica, en este caso, masculinizada y homoerótica, en este lugar. Como menciona Corinto, esto puede deberse a una negación, tanto de origen estructural como espacial para poder hacerlo en otras instancias espaciales, incluso de la esfera privada, de la ciudad (Langarita Adiego, 2019; Rose, 1999; Vásquez del Águila, 2012). Esto tiene dos consecuencias inmediatas: la primera, es que debido a esta negación constante, hay una necesidad de posicionar la práctica en medio de la liminalidad con el fin de enmascarar aquellas

características que son rechazadas en el *locus* hegemónico de la ciudad⁴⁷ y en el *ethos* mismo de la sociabilidad masculina aceptada (Vásquez del Águila, 2012); la segunda, un reconocimiento implícito del otro como un sujeto vulnerable que también merece protección, creando una expectativa de reciprocidad en este sentido. Esta última idea incluso propicia la germinación de una especie de pseudodivisión del trabajo social a nivel micro en el que se pone de manifiesto la idea de ‘solidaridad’ que ha flotado a lo largo de este capítulo. Berna apunta, por ejemplo, que puede divisar dos tipos de participantes al interior del vagón y resalta el rol de ambas partes al momento de mantener la seguridad del espacio y que hace referencia al funcionamiento de la ‘casita’:

Pues el hecho en sí, o sea la descripción del hecho en sí es que hay como, yo diría, los nombraría participantes activos y participantes pasivos. Los participantes activos a mi parecer son los que, pues están haciendo cualquier acto sexual o como, no sé, erótico en el vagón, o sea, manoseos, besos, masturbación, coger, lo que tú quieras, ¿no? Que involucre como pues este tacto de cuerpos ... Y los participantes pasivos son los que se encargan no solamente de ver, sino como de asegurarse de que esa experiencia suceda, de que ese momento suceda. Entonces son personas que pues se mueven como digamos hacia un lado para asegurarse de que las personas que están en el vagón del siguiente, o sea, el vagón continuo, no alcancen a ver lo que está sucediendo... O pues también es muy fácil a mi parecer detectar como si hay alguna persona que no es un hombre homosexual en el vagón del metro, pues también que esa misma persona no vea que está sucediendo, entonces se mueven para que [las otras personas] no alcancen a detectar [lo que está pasando]. O bueno, me imagino que hay también otras técnicas, pero esas son las que se me vienen a la mente en este momento... Entonces pues es así, es así que se logra autogestionar [el espacio] (Berna, febrero de 2023).

Esta idea de “autogestión” que menciona Berna resulta muy pertinente para describir la organicidad con la que se construye un ambiente propicio —y ‘seguro’, a priori— al interior del último vagón del metro. Sin embargo, organicidad no equivale a altruismo y en esta, una de las maneras que tienen los participantes de ‘cuidarse las espaldas’ entre sí, se ilustra la manera en la que tal tipo de protección no se presta de manera desinteresada, sino con una lógica transaccional detrás. Me explico: en la ‘casita’ se puede evidenciar que quienes hacen de ‘pared’ (es decir, quienes están en la parte exterior procurando que no sea vea al exterior la actividad sexual que ocurre, generalmente

⁴⁷ Para expandir esta idea, se puede consultar el trabajo de las autoras Ángela María Robledo y Patricia Rodríguez sobre la negación del derecho a la ciudad a los habitantes de calle y su exclusión como sujeto ciudadano de derecho por sus condiciones de vida, que son consideradas abyectas por no amoldarse a la lógica productiva de las ciudades (Robledo Gómez & Rodríguez Santana, 2008).

en el **área de encuentro**) lo hacen, no solo por mantener la *energía emocional*⁴⁸ de las múltiples interacciones sucedáneas en su interior, sino también por poder tener el ‘privilegio’ de actuar de *voyeur*, y poder satisfacer parte de su deseo viendo directamente la actividad sexual sin tener que participar activamente de ella. Sobre esto último Argel me comenta:

De hecho, son muy solidarios, fíjate. Como que ellos dicen como que “no, güey, a lo mejor hoy nadie me pela, pero te voy a hacer ‘casa’ para que no te vean que se la estás mamando o que estás ahí puteando” y como que se entiende, es como que muy ... implícito. [Es] como que “güey, no hay pedo, yo no vengo agarrando nada, pero...” ... Te tiran paro... y es como de “hoy por mí, mañana por ti” ... [Nos cuidamos entre todos]. Y es como “yo me conformo con ver”. Con que tú a mí me des la experiencia de ver, yo te cubro. Yo lo he hecho, y es como que “güey, no hay pedo” (Argel, octubre de 2022).

Esto no quiere decir, de ninguna manera, que no existan formas proactivas de defender la integridad del espacio en las que no intermedie algún tipo de transacción sexual. De hecho, una razón suficiente para mantener esta proactividad en el mantenimiento de una fachada de normalidad corresponde a la urgencia en los círculos homosociales de preservar una identidad masculina coherente, algo que cobra especial relevancia en una práctica codificada en la hipermasculinidad como el *cruising* (Carrillo & Hoffman, 2018; Humphreys, 1975).

He mencionado con anterioridad que parte de las tareas que se realizan con este fin son la pausa de cualquier interacción de índole sexual en el vagón cuando hay infancias o mujeres presentes; la misma existencia del *protoespacio* demuestra un nivel de consciencia colectiva suficiente para replegar el espacio cuando es necesario, y esta acción no entraña nada transaccional por sí misma. Pero cuando, sea por simple descuido o porque la energía emocional de la(s) interacción(es) excede cualquier precaución tomada previamente, hay que enfrentar una amenaza directa a la integridad de los participantes, reluce prontamente otro de los infinitos acuerdos tácitos (no) pactados en el espacio, esta vez de un carácter algo más altruista. Así lo comenta Argel cuando me habla de lo que sucede cuando algún ‘metrero’ es confrontado por otro pasajero molesto o por un policía:

Pues sí, al final sí hay peligro en el Metro. ¿Cuál es el riesgo? Que te cachen las cámaras. Que te vea un guardia, que te vean los de intendencia. Que alguien baje la palanca de la roja [*la palanca de emergencia*]. Y ahí diga “ese cabrón lo vi”, pero siempre y cuando te graben, porque incluso a veces son solidarios. Creo

⁴⁸ Hablaré más a fondo de este concepto en el siguiente capítulo, pero por el momento se puede entender como el elemento interactivo que cohesiona a los participantes alrededor de la práctica y permite que esta pueda continuar a nivel interpersonal (Collins, 2009).

que una vez me pasó, bueno, me tocó ver que bajaron la palanca y decían “es que esos güeyes venían a tocarse”, pero por lo mismo de que todos eran putos. Y mientras los putos de los gays digan “güey, yo no te vengo haciendo nada a ti”, todos dicen “no, no es cierto ... está loca la señora”. “Lo está inventando, no, no es cierto”. Y pues ya no hacen nada. A lo mucho te bajarán [del vagón] y te van a decir “a ver, ¿qué pasó? Bueno, pero te tocó, bueno, pero esto [y esto otro]”. Entonces ya, chingar a su madre los dos. O sea, si la vieja ... ven que no más es una vieja pедера, [le dicen como] “ay sí, ándale”. Pero a menos que diga “güey, me agarró, güey, me pegó” ... digo que se apoyan y dicen “no es cierto, poli, no es cierto” (Argel, octubre de 2022; anotaciones en cursiva).

Entonces, si se sigue esta lógica, se puede pensar que, como en espacios de homosocialización ya establecidos, existen mecanismos efectivos para mantener su seguridad que son gestionados o implementados por las mismas personas que lo conforman, toda vez que prima el interés superior de proteger las formas de socialización que se dan en su interior y que reportan seguridad ontológica a sus participantes, pero son consideradas abyectas por el orden espacial urbano imperante (Goh, 2017; Hubbard, 2018) y por otros grupos de hombres (Atuk, 2022; Flood, 2007; Vásquez del Águila, 2012). Pero no debe entenderse esto como una demostración de este tipo de espacios como entes homogéneos, en donde todos reman hacia el mismo lado con este fin; como bien señala la nueva escuela de la geografía crítica, especialmente aquella enfocada en los estudios *queer* del espacio, los espacios de homosocialización habituales también enfrentan amenazas internas a su seguridad, en buena parte surgidas a partir de la heterogeneidad de sus participantes y la apertura relativamente reciente frente a otros grupos sociales significativamente distintos a nivel subjetivo (Goh, 2017; Gutmann & Viveros, s. f.; Hanhardt, 2013).

Esto es especialmente cierto en el último vagón del metro, en donde el ‘metreo’ tuvo que abrirse paso al *interior* de un lugar mundano y generalista, en el que se presuponen formas de socialización establecidas asociadas al uso común de los convoyes del metro (Nava Sánchez, 2019; Sancén, 2020). Además, la naturaleza móvil de este espacio —millones de pasajeros desconocidos entre sí que suben y bajan de los trenes todo el día— y sus propias limitaciones físico-geográficas —un vagón de metro con un área reducida en los que muchas veces el contacto físico con desconocidos es inevitable— implican retos adicionales en la consolidación de un sustrato social estable y habitual (Chowdhury & McFarlane, 2022; Jirón & Iturra, 2011; Urry, 2000) en contraposición con la marcada delimitación y la diferenciación explícita de los lugares de encuentro estacionarios que son capaces de generar espacios sociales mucho más definidos y capaces de

otorgar una seguridad ontológica constante y sostenida en el tiempo (Brown, 2005; Matejskova, 2009).

Un buen ejemplo de este tipo de amenazas son las situaciones de acoso, incluso entre practicantes, que pueden darse durante el ‘metreo’. Si bien se puede dar por descontado que existen esquemas mínimos de coordinación que funcionan a favor de la seguridad del espacio, hemos visto que estas estrategias están más orientadas a la preservación de la estructura del espacio como tal y no tanto a la salvaguarda personal de sus practicantes. Esto, a ojos de Berna, plantea un desafío importante respecto a su idea de “autogestión”:

[C]laramente ... he tenido ... varias experiencias en las que tengo acercamientos que yo no deseo, pero tampoco puedo evitar, ya sea porque el vagón está llenísimo y no hay dónde moverme o porque solamente yo en alguna especie de imaginario creo que hay como un no sé ... No sé cómo decirlo, pero para mí el ‘metreo’ sí es algo como muy ritualístico y está como muy pactado entre la comunidad y pienso que el acto de denunciar como una experiencia no consensuada sería fácilmente malinterpretado por las autoridades ... [O] sea ... que para las autoridades sería como muy fácil hacer [pasar] eso [como algo de] homofobia o como un delito o lo que sea, y para mí eso también sería arriesgar que esos espacios que nosotros nos encargamos de construir pues cada vez sean más vulnerados y pues manoseados, ¿no? Intervenidos por el Estado ... Y no me gusta eso, o sea para mí lo ideal sería que encontráramos como políticas o que todos tuviéramos herramientas como para poder lidiar con ese tipo de cosas entre nosotros, entre la misma comunidad, sin tener que hacer que el Estado o alguna especie de autoridad ... intervenga ... (Berna, febrero de 2023).

Esto ilustra un dilema que suele repetirse con asiduidad en espacios intersticiales o liminales: la tolerancia, hasta cierto punto, de la transgresión de las lógicas internas del espacio y de los límites personales de los practicantes porque ejercer algún tipo de resistencia frente a estas extralimitaciones significaría la exposición del espacio y su consecutivo desmantelamiento [Tonkiss (2013); McFarlane (2012)]⁴⁹. Y exponer este espacio y a las personas que lo usan puede tener un profundo costo social, toda vez que la ciudad aún exhibe un fuerte rechazo a estas prácticas, fundado en prejuicios homofóbicos (Verduzco & Sánchez, 2011). Incluso, como

⁴⁹ Un ejemplo que se suele utilizar para ilustrar este punto es el caso de las *economías de oportunidad* en el espacio urbano, en donde se puede observar la tolerancia que tienen los vendedores ambulantes con las mafias que suelen cobrarles por utilizar las banquetas en donde se ubican (McFarlane, 2012; Porras-Santanilla, 2022) o la connivencia entre los habitantes de viviendas autoconstruidas y los loteadores de terrenos de ‘invasión’ ilegales en las periferias de las manchas urbanas (Zeiderman, 2013). Aunque se tratan de relaciones a todas luces leoninas, resulta preferible permanecer en esta condición de desventaja si esto igual asegura siquiera un margen mínimo de beneficios sobre el aprovechamiento del espacio.

menciona Berna, los ‘metreros’ “ya saben a lo que vienen” y por el simple hecho de ser una práctica que surge de manera espontánea dentro del vagón y para cuya concreción hay muy poco tiempo se debe tener un “estado de mente” que implica asumir que en ocasiones van a haber interacciones no deseadas:

Para mí también el hecho de entrar al último vagón sabiendo que eso [*el cruising*] podía pasar, o sea que el ‘metreo’ puede pasar en cualquier momento ... Como que también [es] una especie de estado de mente, de *state of mind*, en el que tienes que estar consciente de que por lo mismo de que es espontáneo, puede haber experiencias que no disfrutes. O sea, puede que encuentres a una persona que no te resulte atractiva o con la que tú no quieres interactuar y esa persona no lo va a entender y tú no vas a tener como las herramientas para saber si esa persona va a entender que tú no quieres eso, o sea como que debes entrar sabiendo que estás arriesgándote a tener una experiencia no consensuada (Berna, febrero de 2023; anotaciones propias en cursiva).

Por esta razón, cuesta llegar a afirmar que el objetivo de la conformación de un espacio de homosocialización de este tipo sea crear un ‘espacio seguro’ para los practicantes, como sí podría serlo el establecimiento de los lugares de encuentro estacionarios creados para este fin (Brown, 2005; Lewis, 2013). En cambio, quizá pueda atribuirse este *estado mental* previo al ambiente hipermasculinizado que rodea al espacio, heredado directamente de los prolegómenos del ‘metreo’ como práctica (Humphreys, 1975; Leap, 1999) y a las condiciones estructurales que tienden a favorecer la presencia masculina en el espacio público (Chowdhury, 2020, 2021).

Aunque, como he mencionado anteriormente y profundizaré posteriormente en el siguiente capítulo, este espacio se caracteriza por tener una alta heterogeneidad a nivel de clase y origen entre los practicantes —pero al mismo tiempo traza afinidades electivas entre hombres que comparten algún tipo de racialización, clase social o estatus, en lo que se conoce como homofilia (Gutmann & Viveros, s. f.)— lo que todos (o al menos en su inmensa mayoría) tienen en común es que son hombres y como subjetivan y performan el espacio acorde a su género (Flood, 2007; Jackson, 1989; Rose, 1999). El efecto inmediato de esta realidad es que, por la patente desigualdad entre géneros que exhibe el disfrute efectivo del espacio público en la ciudad, se performa a una escala menor lo que Romit Chowdhury llama la “confianza homosocial” (2020), que consiste en el refuerzo masculino entre pares para asegurar el uso del espacio, aunque estos usos contravengan de manera frontal los acuerdos mínimos de convivencia establecidos con anterioridad. Esto es muy evidente, por ejemplo, en las también existentes dinámicas de sexo en público entre mujeres que no tienen, ni por asomo, las mismas posibilidades de explayarse en lugares concretos en el espacio urbano y

deben conformarse con aprovechar las oportunidades que esporádicamente les ofrecen lugares como los baños de los bares o algún descampado aleatorio (Albert, 2011).

En el caso del ‘metreo’, esta premisa cobra una mayor relevancia toda vez que como práctica fundada en el *cruising*, es eminentemente masculina y por tanto sus procedimientos intrínsecos son coincidentes con la performatividad masculina en el espacio en general (Atkins & Laing, 2012; Flood, 2007; Humphreys, 1975). Por tanto en este espacio, que por derivarse de una práctica hipermasculinizada también adopta un semblante igualmente hipermasculino, aquella “confianza homosocial” que describe Chowdhury permite extender redes de solidaridad masculina bastante fuertes que se traducen en camaradería, apoyo mutuo directo, conductas públicas más arriesgadas y estrategias de dominio del espacio (Chowdhury, 2021), como puede evidenciarse en la estrategia de la ‘casita’ o en la no admisión de conductas sexuales públicas frente a los policías u otros pasajeros que puedan cuestionarlo. La contradicción, sin embargo, también se hace evidente sobre el hecho de que esta forma de dominio sobre el espacio también valida y permite contravenciones entre ‘metreros’ que son condonadas a favor de la pervivencia del espacio.

3.4 La heterogeneidad del espacio móvil: ¿Quiénes? ¿Dónde? ¿Cómo?

He ilustrado en este capítulo la importancia de la construcción de un espacio social mínimo compartido, cuyo objetivo es posicionar espacialmente la práctica del ‘metreo’. También he sugerido que este lugar de encuentro emergente tiene un componente heterogéneo en la conformación del sustrato social que es asiduo a sus prácticas. Esto quiere decir que, debido a la naturaleza intrínseca de un medio de transporte masivo como el metro, existe una alta diversidad de usuarios (Nava Sánchez, 2019), y, por consiguiente, de practicantes del ‘metreo’. Me gustaría a continuación profundizar en los matices que esta afirmación tiene, toda vez que la diversidad a la que me refiero devela una contradicción esencial al interior de este espacio de encuentro: facilita una manera orgánica de filtrar a los practicantes entre sí y a la vez facilita la puesta en marcha de las afinidades electivas en ellos.

Es claro que la heterogeneidad de los usuarios del metro es tal que se representa de cierta manera al interior de este espacio de homosocialización homoerótico. Aunque se esté hablando de un lugar que es básicamente frecuentado por hombres, aquellas características relativas a la clase, la racialización y la edad se transfunden igualmente en la práctica. Durante mis observaciones en las diferentes líneas de metro que recorrí y en las entrevistas realizadas, este hecho se hizo muy evidente y, aún más importante, demostró permear la realización del ‘metreo’ como práctica hasta

cierto punto. Por ejemplo, la Línea 3, una de las líneas más utilizadas en la ciudad, el último vagón está poblado principalmente por estudiantes. Esto es así porque la línea tiene una de sus estaciones terminales en Universidad, que conecta directamente con el campus principal de la UNAM en la Ciudad de México. Esta realidad también se cumple en líneas que están conectadas con otros puntos neurálgicos de la ciudad que aportan un flujo de usuarios muy específico en cada caso: en la Línea 7, que recorre los centros financieros de Polanco, se suelen transportar aquellos oficinistas que trabajan en cualquiera de las decenas de empresas que están plantadas en la zona; en cambio, líneas como la A o la B, conectadas con la periferia de la Zona Metropolitana y en cercanías con vastas zonas industriales del Estado de México, suelen traer como pasajeros a obreros, trabajadores de base o albañiles:

Quizá las diferencias son como del tipo de gente que sube, pero pues eso no tiene nada que ver como con la práctica del metreo en sí, sino más bien como con la posición geográfica de las líneas y por dónde pasan, ¿no? O sea ... la línea azul que está conectada con el Estado de México, pues está llena de trabajadores. Y no sé, la línea naranja que pasa por Polanco está llena de ‘godines’, entonces es mucho más fácil que encuentres a gente trajeada o como bien vestida y así. La línea verde, la tres, es mucho más fácil que encuentres estudiantes porque muchos van a la universidad y así, pero pues en sí el aspecto de las personas no cambia la manera en que las prácticas del metreo se llevan a cabo (Berna, febrero de 2023).

Como bien menciona Berna, si bien la fachada personal —siempre y cuando conserve una apariencia arquetípicamente masculina⁵⁰— no es especialmente importante para definir las prácticas y las estrategias del ‘metreo’, la mezcla de diferentes tipos de pasajeros en el vagón favorece en sobremanera el poder ocultarlas a la vista de todos y, en el largo aliento, a seguir manteniéndolas como un *open secret* o “secreto a voces” (Vásquez del Águila, 2012). Sin embargo, al existir ciertos grupos predominantes en cada una de las líneas, se tiende a configurar un tipo de *homofilia* particular en el que hombres con características similares, en este caso, de clase, se juntan con sus pares (Gutmann & Viveros, s. f.; Vásquez del Águila, 2012). Es claro que la homofilia que se presenta en este caso es forzada por las características móviles y públicas del último vagón del metro y por el encuadramiento geográfico de cada una de las líneas. Aquí se presenta, cuando menos, una contradicción fundamental: el hecho de que un espacio que exhibe una alta mezcla social por naturaleza sea capaz de tener momentos puntuales de segregación socioespacial

⁵⁰ En el siguiente capítulo (ver Capítulo 4) ahondaré más en este aspecto microsociológico de la práctica y de la relevancia de ciertos aspectos de presentación personal al momento de concretar una interacción.

facilitados por el carácter móvil del espacio. De esta manera, la ubicación geográfica de la práctica termina por condicionar hasta cierto punto del sustrato social de las personas que frecuentan el ‘último vagón’:

También pienso que si prestas atención como al tipo de gente que entra al último vagón en esa terminal [*Cuatro Caminos*], notas que es un chingo de gente; señores, que pues trabajan, o sea que son como ... pues no sé clase media baja, y que se trasladan del Estado de México a la ciudad para trabajar todos los días, entonces pues nada que ver como a lo que entra una persona [que] quizás sabe que en el metro hay *cruising*, que pues no se puede entrar como a una hora distinta o que sabe que en ese lugar habrá gente que busque quizás lo mismo ... O sea, también puede ser la zona, ¿no? Me refiero a que, en un punto totalmente opuesto, en la Línea rosa, había tanto *cruising* porque pues queda la Zona Rosa y pues ya no existe el último vagón del metro, lo quitaron y ahora es un vagón exclusivo de mujeres. Entonces pues también es porque en la Zona Rosa es una zona conocida donde hay como [muchos hombres] *gais*, pues claramente la población que se siente protegida en esa zona transita todo el tiempo esa línea del metro (Berna, febrero de 2023).

Es importante tener esto en cuenta porque aquella configuración del espacio hace que el lugar de encuentro móvil se diferencie de aquellos establecidos de manera estacionaria. Esta idea, empero, no es nueva. Autores como Marc Augé o Ella Harris han incidido en que los lugares móviles —o *no-lugares* en el caso de Augé— son capaces de mutar sus características de acuerdo a su contexto local y, yendo más allá, son capaces de deslocalizarse completamente, siendo que un mismo espacio pueda estar presente en diferentes lugares físicos al mismo tiempo y que su naturaleza física no pueda ser contenida geográficamente (Augé, 2017; Harris, 2015; Jirón & Iturra, 2011). Esto es especialmente cierto en el caso del ‘último vagón del metro’ como concepto porque no existe uno solo, existen cientos que operan simultáneamente en toda la red de metro, y aun así su existencia como espacio, como ese ‘secreto a voces’, se expresa siempre como si se tratara de uno solo. Un ‘metrero’ no va a una línea específica que sea coincidente a sus afinidades electivas, este va a tomar el tren en una estación que quede cercana a su casa o su lugar de trabajo y, con suerte, tendrá algún encuentro en el trayecto. Este hombre podrá convenir frente a otros practicantes que “fue al último vagón del metro” y quienes le escuchen entenderán que se trata del mismo lugar, de la misma experiencia, aunque esta haya tenido lugar en una línea completamente distinta a la que ellos frecuentan. Se trata, entonces, de una idea de lugar común y compartida; un *no-lugar*.

Esta idea enmarca, además, un par de diferencias fundamentales con los lugares de encuentro estacionarios dedicados al intercambio homoerótico: en primer lugar, el fenómeno de

segregación en este caso es intermitente y no continuo y no tiene mayor efecto en la potencial sociabilidad al interior del espacio (es decir, las dinámicas microsociológicas que intervienen más o menos se mantienen igual en todas las líneas); segundo, la afinidad que pueda reunir a un par de posibles practicantes que deseen interactuar entre sí no está mediada principalmente por la orientación sexual de cada uno, como si puede ocurrir en, por ejemplo, un bar gay, porque la volatilidad del mismo no promueve el mantenimiento de intercambios significativos más allá de los roces y los toqueteos. Esto último se ve reforzado por el hecho de que el ‘metreo’ es la primera toma de contacto homoerótica para muchos hombres en la ciudad por su enorme accesibilidad⁵¹ — solo se requiere de un boleto de metro y de conocer este ‘secreto a voces’ — sin importar su orientación sexual. Si bien, algunos de estos hombres posteriormente pueden hacer el tránsito a disfrutar de espacios de homosocialización homoeróticos estacionarios y públicos, muchos otros optan por limitar sus posibilidades de socialización erótica con otros hombres a la clandestinidad del ‘metreo’, sea porque les es costoso salir del clóset frente a su círculo social, porque aún no han hecho un proceso de conciliación frente a su orientación sexual, o porque simplemente no son gays o bisexuales y el ‘metreo’ tiene más bien un elemento utilitario en términos de placer individual que poco tiene que ver con quién tienen la interacción (Carrillo & Hoffman, 2018; Vásquez del Águila, 2012):

Me preguntaste qué fue lo que me motivó: la calentura. O sea, sin duda fue eso. En los años en los que yo estaba en la preparatoria, pues todavía no había una libertad sexual tan amplia como la que existe actualmente, aparte era menor de edad. Entonces, los espacios como vapores o saunas o lugares de encuentro dispuestos para eso específicamente — pues yo no era objetivo para esos lugares al ser menor de edad. Entonces fue como de, ¿dónde me puedo quitar la calentura? ¿O dónde puedo incrementar mi calentura? En ese lugar [*en el último vagón*] (Fez, mayo de 2023; anotaciones propias en cursiva).

El último vagón del metro se erige, entonces, como una solución a dos problemas puntuales que pudieran evitar que estos hombres entren en dinámicas homoeróticas con asiduidad. La primera, es que por su carácter público y de uso generalista, el ‘último vagón’ es capaz de eludir la codificación como un lugar de encuentro ‘gay’ propiamente dicho, y de la misma manera no es capaz de extender ese mismo manto de percepción sobre sus usuarios para asociarles con una orientación sexual específica, como sí puede ocurrir en los ‘espacios enclosetados’, que si bien

⁵¹ En este sentido, todos los hombres que entrevisté aseguraron al inicio de la entrevista que sus primeras experiencias homoeróticas fueron dándose en el ‘último vagón del metro’

guardan un perfil discreto en la traza urbana, en su interior se crea un ambiente decididamente dirigido a la población gay que permite que los asistentes se identifiquen entre sí (Brown, 2005). Por tanto, aquellos hombres que no frecuentan lugares de encuentro homoeróticos tradicionales porque temen ser asociados con un ‘ambiente gay’, pueden sentirse más cómodos con la dinámica de roces clandestinos del ‘último vagón’ e incluso pueden llegar a asociarlo con la idea de un “lugar seguro”. Esto, sin embargo, no evita que cuando el ‘secreto a voces’ salga de los círculos sociales en los que tiene algún tipo de interés suscite dinámicas de estigmatización homofóbicas frente al ‘último vagón’:

Yo creo que para empezar vivimos en una sociedad machista. Creo que es cultural y desde el momento en el que estás estigmatizando el ‘último vagón’ como el ‘vagón de los jotos’, el vagón de no sé— O sea, incluso he escuchado otros adjetivos muy despectivos, [como el ‘vagón de los] sidosos’, cosas así. Entonces yo creo que está conciliado hasta cierto punto, más allá de que si yo lo percibo como un espacio seguro ... Creo que es cultural y tenemos que aprender a vivir y a respetarnos entre todos. O sea, partiendo desde ahí, ¿no? ... Cuando he visto violencia a la población gay o que están en ese vagón, ¿pues para qué también vas ahí? Si ya sabes, ¿no? No quiero tampoco decir que [se permita] el acoso. O sea, pero si no te gusta tener prácticas con hombres [y sabes que allí hay ‘metreo’], no sé cómo estás ahí. Creo que sí es más un tema de una homofobia muy internalizada ... (Estoril, mayo de 2022).

El otro problema tiene que ver con las diferencias de clase y la creciente comodificación de los lugares de encuentro gais en las principales ciudades del mundo como Ciudad de México. Algunos autores que han tratado este tema han notado como en las Zonas Rosas, que en inicio acogieron a los hombres sexualmente diversos expulsados del espacio público abierto y general, se empezaron a reproducir las mismas dinámicas segregacionistas, especialmente por cuestión de clase y poder adquisitivo que les habían desplazado en primer lugar. Por tanto, aquellos lugares que pudieron albergar prácticas homoeróticas intrínsecas de este tipo de espacios en sus inicios, sufrieron un éxodo hacia nuevos intersticios del espacio urbano, generalmente en zonas urbanas más deprimidas, mientras que aquellos lugares que permanecieron en las Zonas Rosas progresivamente fueron encareciéndose, endureciendo sus criterios de admisión y permitiendo la mezcla con otros sustratos sociales que, al calor de la aceptación y turistificación de los ‘barrios gais’ en la ciudad, empezaron a gastar su dinero en ellos (Lanzagorta, 2018; Lewis, 2013; Spruce, 2020). Esta expulsión de la población flotante originaria, que no tiene problema con performar una orientación sexual diversa pero ya no puede permitirse ir a los lugares de homosocialización establecidos en

las Zonas Rosas, emplaza al ‘metreo’ como una manera de satisfacer esta forma de socialización de forma accesible:

Otra cosa que me gusta específicamente del *cruising* en el metro es que, a diferencia de ir a una fiesta de 400 pesos de ‘cogedera’ donde te vas a encontrar a los mismos güeyes [siempre], pues son 5 pesos, ¿no? Es una cosa muy pública, no solamente en el sentido de que está en el espacio público, de que hay gente transitando por el lugar, sino porque es muy accesible. O sea, no es un espacio caro, no es un espacio que tampoco esté definido por una clase social específica o por una raza específica o por una edad específica, que sí son criterios que funcionan o que operan en otros espacios de *cruising* (Corinto, marzo de 2023).

Esto puede ilustrar al lector sobre los elementos que pueden orillar a un hombre a utilizar el ‘último vagón’ como su espacio de socialización homoerótica predilecto. Esta elección, que puede ser trivial para muchos hombres que son gays o bisexuales, cuya orientación sexual no está oculta y además tienen la posibilidad de asumir los costos de acceso y los patrones de consumo de los espacios de homosocialización homoerótica ya establecidos, resulta mucho más valiosa para aquellos hombres que no cuentan con estas posibilidades, algo que puede ser común en zonas geográficas de la ciudad que tienden a tener actitudes mucho más hostiles frente a expresiones sexoafectivas homoeróticas y refuerzan un ambiente sancionatorio frente a orientaciones sexuales que no se alinean con la norma (Verduzco & Sánchez, 2011):

E: ... Por ejemplo, la línea de Pantitlán-La Paz es para mí de las líneas que me ha tocado como con más [diversidad de] expresiones. Creo que por estar ubicada en la periferia de la ciudad.

I: ¿A qué te refieres con expresiones?

E: Más expresiones sexuales. Desinhibidas. Es más explícito. Es lo que más me ha tocado [ver] en la línea A. No sé por qué, pero también me ha tocado [un espacio] más explícito, incluso como más romántico. Está más romantizado. Desde mi punto de vista, me ha tocado ver más personas besándose y tomadas de la mano. Incluso que se encuentran ahí y salen tomados de la mano. [Pasa] algo más romántico en esa línea, pero con [un componente] sexual también muy explícito. Y creo que va también por es por la gente que lo usa. Es una línea que utiliza la gente que vive en la periferia de la ciudad. Neza, Iztapalapa, los estados ya de la zona conurbada ... Chalco, donde también creo que hay mucha, mucha diversidad en esa línea (Estoril, mayo de 2023; I: Investigador, E: Estoril).

Como menciona Estoril en su experiencia, las zonas periféricas urbanas que suelen tener una mayor exposición a un ambiente hipermasculinizado y, por consiguiente, tienden a exhibir un ambiente mucho más homofóbico (Vásquez del Águila, 2012) encuentran en el ‘último vagón’ un salida para que los hombres que viven allí puedan 1) deslocalizar las prácticas homoeróticas y evitar ser

asociados a una orientación sexual específica a través de los lugares estacionarios que son capaces de transferir esa impresión y 2) poder ocultar eficazmente aquellas prácticas “a la vista de todos” toda vez que el ‘último vagón’ también es frecuentado por pasajeros casuales que no están involucrados en absoluto con el ‘metreo’. Además, como se intuye del pasaje anterior, las interacciones homoeróticas en el ‘último vagón’ no están exclusivamente limitadas al *cruising* y pueden servir igualmente para crear otro tipo de enlaces, de amistad o incluso de un corte más romántico, que trascienden más allá de las paredes de un tren en movimiento y que cumplen un rol para hombres que desean explorar esa parte de su sexualidad y no pueden hacerlo por los motivos que bosquejé en líneas anteriores. Sin embargo, esta parece ser una excepción, más que una regla:

Por ejemplo, la relación más larga que he tenido en mi vida con un hombre fue con un *fuckbuddy*⁵² que conocí en el metro. Y fue un chavo que [demostraba una] responsabilidad bastante importante con nuestra relación, porque era como, “Pues estoy soltero en este momento, entonces no somos pareja tú y yo, pero podemos tener relaciones todas las veces que tú quieras o que queramos” ... Entonces funcionaba increíble en nuestra relación porque era muy transparente, muy clara. Entonces, sí, con algunas otras personas [que he conocido], sigo hablando con ellos, [y hay] otras [con las] que no. También he tenido malas experiencias de personas que no son tan amables o como tan chidas fuera [del ‘último vagón’], pero pienso que sí, sí hay comunidad dentro de eso (Fez, mayo de 2023).

Sin embargo, en estos contextos que se muestran adversos para los hombres que realizan prácticas homoeróticas —exponiéndolos a posibles afrentas homofóbicas—, aspectos de refuerzo de la masculinidad también entran en juego para mantener el secreto e incluso demuestran que en aquella población masculina que no se identifica con ninguna orientación sexual diversa y siguen considerándose a sí mismos hombres homosexuales, el ‘metreo’ puede dar a lugar como un instrumento de gratificación física que no tiene otro objetivo distinto que buscar un placer momentáneo, separado de los deseos sexoafectivos habituales de esa persona. Así lo describe Fez en su experiencia en la Línea A, que conecta con el Estado de México:

Hay líneas más complicadas, por así decirlo, para ejercer el *cruising*, ... como la línea A, que va hacia Santa Marta, y es mucho más recorrida por hombres considerados como “chacales”⁵³. Entonces son

⁵² Término del argot que se refiere a una relación de amistad que está mediada mayoritariamente por relaciones sexuales.

⁵³ Término estereotípico en el argot gay mexicano que hace referencia a aquellos hombres jóvenes, morenos y proletarios, que generalmente trabajan en sectores como la construcción o las labores manuales. Una de las características principales que se le endilgan al ‘chacal’ son sus rasgos hípermasculinos, normalmente asociados con el contexto de las labores manuales y de fuerza en la que se emplean. Actualmente, este término se considera de uso

hombres trabajadores que vienen de trabajar una jornada de 12 horas y quieren relajarse, [por eso] muchas veces son solo hombres que tienen sexo con hombres, o incluso hombres heterosexuales que llevan una vida heterosexual y que no tienen quizá una atracción particular por gente de su mismo sexo, sino es simplemente un desfogue sexual (Fez, mayo de 2023).

Así, es posible decir que la construcción de este espacio social es también dependiente de los diferentes grupos sociales que tienden a popular más algunas zonas geográficas que otras, sea porque viven allí o porque es un centro laboral importante para sectores de clase específicos. Esta realidad cobra una mayor importancia cuando se tiene en cuenta que este espacio social no es estático y está además deslocalizado, lo que lo hace más sensible a situar características representativas de las áreas por las que se ‘mueve’ (Harris, 2015). Por otro lado, también se hace evidente que el ‘metreo’ es para algunos hombres la única forma accesible de intimar eróticamente con otros hombres, sea por accesibilidad económica, porque su contexto social inmediato les impide disfrutar su sexualidad libremente o porque simplemente la práctica se presenta como una oportunidad circunstancial para el aprovechamiento utilitario de otros cuerpos masculinos con el fin de reforzar la masculinidad propia mediante el placer, al margen de cualquier orientación sexual. Esta situación refleja de manera fidedigna las pautas que rigen la mayoría de los círculos de homosocialización e ilustran las diferentes motivaciones que empujan a los hombres que realizan prácticas homoeróticas a socializar entre ellos (Carrillo & Hoffman, 2018; Vásquez del Águila, 2012), con la ventaja de contar con un lugar deslocalizado que facilita el mantenimiento del “secreto a voces”.

En conclusión, lo que he explicado en este capítulo manifiesta el carácter social que emana del espacio construido por parte de los ‘metreros’ en el último vagón del metro. He podido ilustrar formas más o menos complejas de la construcción de un espacio social específico en este entorno, lo que lo convierte en un espacio de homosocialización con características particulares, que dependen del carácter móvil del último vagón del metro como espacio físico-geográfico y de las condiciones del entorno en el que se lleva a cabo el ‘metreo’. He ilustrado que buena parte de esta estructura social prototípica de los espacios dados parte de un principio de solidaridad sostenido por la “confianza homosocial” entre hombres, lo que les permite mantener un espacio liminal que convive con los usos tradicionales del último vagón del metro. Queda claro, entonces, que esta

peyorativo debido a sus connotaciones racistas y clasistas, debido a que alude inexorablemente a una “erotización de la pobreza” y ensalza los atributos que conforman al estereotipo del ‘macho’ mexicano (Parra, 2018).

dinámica espacial podría darse en otras configuraciones físico-geográficas, como ya ocurre con las prácticas de *cruising* en otro tipo de lugares, como los espacios adjuntos que mencioné en el capítulo anterior.

De igual manera, he podido ilustrar la manera en la que tanto las dinámicas de segregación socioespacial preexistentes en los lugares de encuentro estacionarios, como el hecho de que la práctica se dé en un espacio público, compartido con otras personas que no la hacen, evitan que este espacio sea codificado como un lugar de encuentro gay y facilita que el ‘último vagón’ sea frecuentado por una diversidad muy amplia de hombres que buscan tener encuentros homoeróticos en el espacio público sin ser asociados con la idea colectiva de “lugares de encuentro gais”. En cierto sentido, las características que he mencionado sobre la construcción de este espacio social homoerótico lo describen como un espacio capaz de exhibir una gran flexibilidad para conformarse, algo que también se debe a su condición como espacio móvil.

Sin embargo, esta plasticidad manifiesta del espacio, que le permite desplegarse y replegarse a voluntad, es una característica que también está íntimamente relacionada con su condición de espacio móvil. Este hecho dota este tipo de espacialidad de una serie de cualidades que la diferencian de sus homólogos en otros espacios estacionarios. Es un espacio que existe por sí mismo, a partir de una práctica abyecta y situacional, y cuya existencia es paralela al de los usos tradicionales de su delimitación físico-geográfica. Sin embargo, como también señalé brevemente las interacciones homoeróticas no están únicamente limitadas a lo sexualmente explícito y el ‘último vagón’ también puede llegar a cumplir una función más discreta para crear relaciones de amistad o románticas entre hombres.

Es evidente que en estos párrafos no he abordado pormenorizadamente todas y cada una de las dimensiones interactivas que le dan sentido a este espacio como un espacio de homosocialización propio, puesto que esta tarea incluso escapa a las formas metodológicas que he escogido para este trabajo de investigación (ver Apéndice A). Empero, considero que he podido trazar los elementos más relevantes que permiten identificarlo en y diferenciarlo de otros espacios de homosocialización estacionarios y ya establecidos. En los siguientes capítulos, en los cuales abordaré la dimensión móvil del espacio y la dimensión fenomenológica del ‘metreo’ como práctica espero dejar más claro estos puntos.

4. El ‘último vagón del metro’ como lugar de encuentro móvil: la dimensión fenoménico-subjetiva del espacio

En los capítulos que han precedido a estas líneas, me he esforzado por presentar al lector dos aspectos fundamentales que posibilitan al ‘metreo’ como práctica: su configuración física, es decir, la materialidad que contiene a la práctica, y la construcción del espacio social que hace posible que esta se dé de la manera en la que se supone que debe darse. También he resaltado aspectos igualmente importantes a partir de estas dos premisas, como el hecho de que el ‘último vagón’, a pesar de estar contenido en un elemento físico, es un espacio completamente deslocalizado que aprovecha la materialidad dada para consolidarse de una manera específica, y las condiciones de homosocialización que sostienen las dinámicas de *cruising* en este contexto puntual y les dan un cariz diferencial respecto a sus prácticas homólogas.

Bien, mi objetivo en este capítulo es expandir el entendimiento sobre cómo operan estos dos elementos de manera conjunta para conformar un lugar de encuentro móvil propio a partir de la premisa que, como espacio móvil, el ‘último vagón’ no solo posee una fisicalidad itinerante, sino que también conforma un flujo de movimiento propio que constituye en realidad su totalidad como espacio. Por esa misma razón, en esta sección exploraré con mayor detalle cómo el engranaje microsociológico que caracteriza al ‘metreo’ es una parte indivisible de aquel flujo de movilidad, y consecutivamente, ilustraré la imagen grande de este, detallando cómo se integran y retroalimentan los lugares estacionarios, móviles y adjuntos en la conformación de este espacio de homosocialización homoerótico dado.

Es, por consiguiente, un esfuerzo por poner a dialogar las diferentes escalas de análisis que tienen cabida en este fenómeno. Por un lado, un análisis de orden micro que busca resaltar aspectos cruciales que pueden facilitar o condenar una interacción, como la presentación personal de los practicantes (Goffman, 2009), los pasos para que un ritual interactivo de esta naturaleza pueda llevarse a cabo (Collins, 2009; Goffman, 1979), el proceso de negociación que interviene durante toda la interacción (Zelizer, 2009) o la conformación de un microespacio a partir de las distancias interpersonales (Hall, 2003). Por otro lado, un análisis mesosociológico a partir de los elementos claves revisados en capítulos anteriores y sobre cómo estos se insertan en los diferentes flujos móviles que condicionan, en general, la vida cotidiana en la ciudad contemporánea (Jirón & Iturra,

2011; Sheller & Urry, 2006; Urry, 2007). Se trata de la síntesis de las partes que conforman una experiencia única, llamada ‘metreo’, que está **ensamblada** de tal manera que crea un espacio de homosocialización homoerótico móvil y comporta una necesaria convergencia entre sus dimensiones físico-geográficas y subjetivo-fenoménicas.

He querido, para comenzar a entender las implicaciones fenomenológicas de la práctica, emplazar el foco en un elemento físico sin el cual no es posible entender todo este tinglado de significaciones sociales en el espacio: la *proxemia*. Este concepto, acuñado por Edward T. Hall (2003), está muy presente en la mayoría de los estudios espaciales urbanos contemporáneos cuya base epistemológica y metodológica es la antropología o la microsociología y que a su vez se preocupan por entender la influencia bivalente entre la configuración física del espacio y su subjetivación por parte de quienes lo ocupan (Strathern, 2002). El concepto hace referencia a la proximidad interpersonal entre los individuos que comparten un mismo espacio físico y la manera en la que las interacciones y la ocupación de los lugares se condicionan por esta, siendo este un factor de análisis importante en observaciones antropológicas del espacio público como plazas de mercado (Richardson, 2003), parques (Low, 2010) o andenes ocupados regular o irregularmente (Kim, 2015), aunque no se le mencione explícitamente.

De acuerdo con esto, este capítulo se enfocará en las dinámicas microsociológicas que atañen al ‘metreo’ como práctica y que se desprenden de la proxemia, para luego relacionar esta manera de analizar la interacción con todo lo que he mostrado a lo largo de esta monografía y poder sugerir un esquema aproximado de cómo funcionan los flujos de movilidad de todo el espacio. Quiero resaltar que esta no es la única manera de aproximarse metodológicamente al fenómeno, pero sin duda creo que es la que más provecho alberga en cuanto mi intención en todo este trabajo de investigación es describir un espacio móvil específico.

4.1 La fenomenología de la práctica: el mecanismo microsociológico en la producción del espacio

Como he mencionado en el Capítulo 3, uno de los pilares fundamentales para la construcción del espacio social al interior del ‘último vagón’ es la interacción uno-a-uno; es decir, la capacidad de los practicantes de iniciar, mantener y terminar adecuadamente un encuentro homoerótico en dicho espacio. En este contexto, el mantenimiento adecuado de este flujo de interacciones es aún más relevante que en otros espacios de *cruising*, dado que el espacio es abiertamente compartido con

otros pasajeros que no practican el ‘metreo’ y cualquier tipo de *comunicación impropia*⁵⁴ podría generar conflictos entre pasajeros, normalmente en desmedro de los practicantes.

El ‘metreo’, además, se aprovecha de la alta densidad de población flotante en espacios urbanos como la red de transporte público de la ciudad para facilitar las interacciones entre hombres desconocidos debido a que tal densidad hace inevitable decenas de interacciones forzadas entre los pasajeros de los vagones del metro debido a la imposibilidad de alejarse físicamente entre ellos (Hall, 2003; Nava Sánchez, 2019). Esta es una premisa que se hizo evidente en mis observaciones etnográficas y en las entrevistas que realicé a los practicantes en las que se resaltaba la conveniencia de que los vagones viajaran atestados de pasajeros, especialmente en las horas punta, en las que la proximidad física es máxima:

Entre semana, bueno, no entre semana, cuando hay mucha gente, según yo la codificación [la da] el cúmulo de personas [que está en el vagón]. Es lo que te permite como darte ese espacio, donde puedes ir como jugando, rozando o lo que sea, ¿no? Entonces así es como yo entiendo un poco la codificación de lo que va pasando. También es como ¿qué tanto voy permitiendo que haga el otro conforme a qué tanto yo me voy moviendo [en el vagón] o me voy quedando en un espacio [determinado]? (Denver, mayo de 2023).

Como se podrá inferir del testimonio de Denver puesto aquí arriba, hay una relación directa entre cómo se codifica del espacio y la cantidad de las personas que están en él. Las dinámicas que se despliegan por parte de los practicantes para obtener una interacción son harto distintas dependiendo de si el vagón está lleno o vacío. Como comentaba Denver, pero también Argel o Estoril, los vagones llenos se apoyan en la circunstancialidad de los roces involuntarios e inevitables para hacer avanzar una potencial interacción —y al mismo tiempo aprovechan el tumulto para mantener el secreto— en cuanto los vagones vacíos aprovechan la soledad para llevar más allá el tipo de interacciones sexuales que pueden darse —y que están limitadas en muchas ocasiones por la presencia de pasajeros ajenos a la práctica— y se permiten extender la concurrencia de actividad sexual a más lugares del vagón, como apunta Estoril en diferentes momentos de la entrevista que le realicé:

Sí, creo que [el ‘metreo’] se da con mucha gente o con poca gente. O sea, creo que eso parte de ahí, no [hay mucha] organización porque la gente está aglutinada, amontonada, y eso no te permite ver desde el otro lado del metro. Tal vez van todos juntos, amontonados, entonces no se ven las manos. Entonces creo

⁵⁴ Término que utiliza Irving Goffman para señalar un tipo de comunicación en las relaciones interpersonales en público que se considera incorrecta para un contexto social específico y puede ser sancionada por las otras personas que intervienen en la interacción (Goffman, 1979).

que esa es una parte organizativa, que haya mucha gente. Y la otra es que no haya nada. En fines de semana [he visto] también que es cuando más se puede realizar este tipo de ... prácticas, porque no hay gente, igual a altas horas de la noche y eso te permite que se dé el 'metreo'.

[...]

[Cuando] era ya noche y no había tanta gente, no se subía ya gente en el último vagón y solo [éramos] cuatro personas. Entonces, ¿cómo se mantuvo esa media hora? A lo mejor alguien se toca y sobre la ropa y luego se mete la mano, se saca el pene, se empieza a masturbar y sigue. ... Yo no soy a lo mejor tanto de tomar la iniciativa, pero en el metro me han tocado muchas personas que sí. O sea, como que ese común denominador persiste en el que hay mucha iniciativa. Después se empieza a crecer la práctica, se acerca a otra persona, te empieza a masturbar o yo empiezo a masturbar a otra persona y creo que eso se va pues sí se va manteniendo [mientras el vagón esté vacío] (Estoril, mayo de 2023).

4.1.1 La proxemia y la emergencia del 'último vagón' como lugar de encuentro móvil

El concepto que explica estas formas específicas de configuración socioespacial a partir de la distancia interpersonal es la *proxemia*. Este concepto, desarrollado por Edward T. Hall, hace referencia a la manera en que la proximidad entre personas en un espacio determinado es capaz de influir en sobremanera, no solo en las posibles interacciones que se puedan dar entre ellas, sino también en las formas de ver, experimentar y habitar cada lugar (Hall, 2003). Esta herramienta analítica, basada en la etnometodología garfinkeliana, es mucho más compleja de lo que aquí explico, por lo que me quiero centrar en las dimensiones que son relevantes para entender el 'último vagón' como un lugar de encuentro móvil propio.

Antes de entrar en materia, es completamente necesario resaltar el alcance analítico que Hall le da a la proxemia. En un sentido estricto, el autor insiste en la definición del espacio a partir de los elementos que ya están dados, física o interactivamente (Hall, 2003). El lector podría pensar que esta premisa es incompatible con lo que he planteado desde el principio de esta monografía, a partir de la reinterpretación de la teoría lefebrviana de Soja: que, en un espacio dado, es la retroalimentación entre la fisicalidad, el contexto social y la interacción lo que definen sus características. Sin embargo, es posible leer a Hall través del desarrollo teórico que se ha planteado en este texto y utilizar su tipología para señalar los puntos críticos que definen al 'último vagón'. Dado que la herencia teórica de Hall está más o menos emparentada con las disertaciones que han surgido en las escuelas de pensamiento microsociológicas, no considero que este uso de la teoría se convierta en un obstáculo insalvable para entender este tipo de espacios.

Ahora bien, habiendo aclarado este posible escollo teórico, puedo comenzar a sugerir aquellas clasificaciones tipológicas que son pertinentes para este caso de estudio. Hall enuncia una serie de elementos involucrados en la conformación de un espacio a partir de la fisicalidad efectiva del entorno y la toma de decisiones de los individuos que interactúan con ella y con otros individuos circundantes (Hall, 1966, 2003). A estos elementos se refirió como **elementos fijos**, que hacen referencia al estado situacional del espacio, dependiente de los aspectos culturales que ordenan los objetos físicos de un lugar; los **elementos semifijos**, que hacen referencia a la fisicalidad que puede ser alterada por los individuos de manera circunstancial; y por último, los **elementos dinámicos**, totalmente dependientes de la interacción de los individuos con los elementos fijos y semi-fijos para comunicarse con otros individuos (Hall, 1966).

Al trasladar esta tipología al ‘último vagón’ es posible ver como estas descripciones ya han sido tratadas hasta cierto punto en los capítulos anteriores, aunque no desde la lógica proxémica que aquí presento. Si se atiende, por ejemplo, a la descripción detallada de la dimensión físico-geográfica del ‘último vagón’ que sugerí en el Capítulo 2, no es difícil imaginar que la tipología sugerida allí corresponde a los **elementos fijos** del ‘último vagón’ como espacio de homosocialización homoerótico dado. Es decir, la materialidad del último vagón del metro, compuesta por una serie de asientos distribuidos de una manera puntual, por pasillos, por barandales y por el mismo tren que se mueve por unos rieles específicamente diseñados para que dicha carrocería pase por allí, tiene un sentido social específico —*cultural*, en términos de Hall— que contesta a la manera en la que la sociedad contemporánea ha decidido que debemos desplazarnos de un lugar a otro; de manera eficaz, masiva y ordenada bajo supuestos teóricos de movilidad urbana que dictan por dónde deben moverse aquellos trenes.

Aunque el ‘metreo’ como práctica se aleja del propósito del diseño inicial de aquellos elementos fijos —y, sin ir más lejos, significa una contravención a su uso cultural pretendido—, Hall concibe que, en retroalimentación con los otros elementos capaces de conformar un espacio, existen múltiples maneras de configurarlo a un uso particular de acuerdo con las necesidades y deseos de los individuos que lo habitan, además de coexistir con otros usos de manera simultánea (Hall, 1966). Esta es, justamente, una de las premisas principales de este trabajo de investigación y es algo que se ha demostrado en los dos capítulos anteriores. En términos proxémicos, los usos concretos que le dan los ‘metreros’ a la fisicalidad disponible en el ‘último vagón’, como la preferencia por los vagones cerrados o el ‘salón VIP’ con las sillas de la distribución tradicional

del vagón que mencionaba Corinto, constituyen los **elementos semi-fijos** de este espacio. Es decir, cuando por iniciativa propia de los individuos habituales en un espacio dado comienzan a interactuar con los elementos fijos para modificarlos a su conveniencia, es posible hablar de la emergencia de los elementos semi-fijos de este.

Por último, Hall habla de los **elementos dinámicos**, que son los elementos que se desprenden del uso de aquellos fijos y semi-fijos con el fin de comunicarse con otros individuos. Esto ocurre muy a menudo en el transporte público de la ciudad y, por supuesto, en el sistema metro. Un acto tan sencillo como ceder el puesto exclusivo (mobiliario del vagón de metro codificado culturalmente para ser cedido cuando alguna persona con discapacidad, un adulto mayor o una mujer embarazada lo requiera) a una persona que lo necesita resulta en la creación de un elemento dinámico, que comunica a la otra persona —y al resto de pasajeros que están viendo la acción en el metro— que quien cedió el puesto es capaz de seguir las normas básicas de convivencia, alentadas por las autoridades del sistema y por los mismos usuarios, y portarse con cortesía respecto a sus pares.

En este caso, la configuración de los elementos dinámicos del ‘metreo’ es algo más compleja, toda vez que riñe con los usos paralelos del ‘último vagón’, que a su vez comportan elementos dinámicos propios (Nava Sánchez, 2019). Como pude mostrar en algunas de las viñetas del Capítulo 3, el mantenimiento de estos elementos dinámicos es vital para la consolidación del espacio social sobre estos lugares de encuentro móviles. El uso del espacio dentro y fuera de los vagones —como apunté al hablar sobre los espacios adjuntos en el Capítulo 2— está irremediabilmente atado a cómo los practicantes interactúan con el entorno que los circunda. Una estrategia tan fundamental en el ‘metreo’ como lo es la conformación de la ‘casita’ para evitar que agentes externos a la práctica puedan verla y poner en sobreaviso a otras personas o directamente interrumpirla, está basada justamente en esta premisa. Hay un interés por parte de los practicantes en utilizar la materialidad disponible a su alrededor de manera proactiva a favor del mantenimiento de la práctica. Sobre ello me extenderé en la siguiente subsección, que tratará justamente sobre las cadenas de rituales de interacción que constituyen al ‘metreo’ como práctica.

Sin embargo, esta no es la única tipología aportada por Hall que se muestra relevante para entender las dinámicas microsociológicas que intervienen en el ‘metreo’. Al igual que sus contemporáneos de la escuela microsociológica, Hall hizo un gran esfuerzo por entender los alcances y los límites de la interacción interpersonal, a la cual asignó diferentes tipos de rangos de

acción según la intimidad que media en cada interacción. Entonces, ver a esta práctica bajo el lente de la proxémica es útil para entender los diferentes rangos de acción que operan en este tipo de lugares y sobre todo cómo se acomoda el aspecto de la intimidad en ellos. Es importante resaltar que Hall habla de estos rangos de acción como espacios; es decir, como áreas de influencia en las que son posibles ciertos tipos de acercamientos íntimos según su tipo. Por supuesto, estos espacios divergen conceptualmente de aquellos que he tratado en esta monografía, que son de otro orden escalar y que suponen otra manera de tratamiento teórico para analizarlos. En este caso, Hall se refiere a espacios inmediatos y contextuales, dependientes de la naturaleza de la interacción que se esté presentando en ese momento.

A grosso modo, se puede hablar de cuatro tipos de espacios según Hall: aquellos que son **públicos**, en donde las personas que están reunidas allí no tienen ningún tipo de relación directa, fundiéndose con el contexto social que les rodea; los **habituales**, en donde hay una coincidencia en la acción y el lugar de las personas que lo frecuentan, y no hay roles concretos que se asignen a los usuarios del espacio; los **de interacción**, en donde ya hay roles definidos y la acción se dirige su cumplimiento, además de compartir un mismo ámbito de acción, codificado de tal manera que sea entendible para todos los usuarios del espacio; y, por último, los **corporales**, que se refieren a la esfera más íntima y de mayor confianza y afecto y se permite el contacto físico constante (Hall, 1966). Como el lector podrá inferir, cada uno de estos espacios tiene rangos diferentes de proximidad física: en los espacios públicos, la distancia es la máxima posible que puedan mantener sus usuarios entre sí, mientras que los espacios corporales comportan el mayor nivel de cercanía física posible (Hall, 2003).

Esta idea de Hall, como se puede suponer, no se aplica de manera estricta a lo que se ha observado en la práctica del ‘metreo’. De entrada, podría decirse que los vagones de un metro son espacios habituales, en donde nadie tiene un rol específico asignado, más allá que el ser pasajeros que comparten a fuerzas una misma espacialidad física porque buscan desplazarse de un lugar a otro; por tanto, siempre y cuando haya espacio disponible, estos buscarán alejarse físicamente los unos de los otros lo más que puedan para evitar un contacto físico involuntario (Nava Sánchez, 2019). Sin embargo, como he descrito anteriormente, el ‘último vagón’ exhibe prácticas que convierten ese espacio habitual en un espacio corporal cuyo objetivo es facilitar las prácticas homoeróticas entre hombres desconocidos. Esto implica que 1) se rompe el supuesto en que los espacios corporales se basan exclusivamente en un ambiente de intimidad y confianza previo entre

quienes lo habitan⁵⁵ y que 2) diferentes tipos de espacios proxémicos pueden convivir en un mismo lugar: el último vagón del metro es un espacio corporal pero también es un espacio habitual, y estas realidades coexisten con no pocas fricciones. Al respecto, apunta Fez:

Pienso que es algo bien interesante [*al ser preguntado por la estigmatización del 'metreo'*] porque puede hablar de cierta manera de una homofobia internalizada o de muchas otras cosas, no lo sé. Pero a mí me parece súper interesante porque al final [el 'metreo'] está en la clandestinidad, en el anonimato de muchas maneras, en lo efímero, porque al final muchas veces ni siquiera vuelves a ver a la persona o a lo mejor te la vuelves a encontrar porque es el mismo trayecto que usan los dos, pero eso no quiere decir ni que sean amigos, ni mucho menos, pero hay un vínculo que existe [y se crea en ese momento] (Fez, mayo de 2023).

Tal dilatación de los supuestos proxémicos es propia en la subversión de los espacios urbanos, la cual por definición desnaturaliza sus usos típicos y enfrenta las nuevas prácticas que llegan en su reemplazo a su realidad. Así ocurre también con los espacios públicos que han sido utilizados como puntos de *cruising* por décadas (Langarita Adiego, 2019). Por esta razón, aquellos espacios tienen una sensibilidad mayor a ser alterados debido a la disputa constante entre las personas que hacen un uso típico y aquellas que optan por dar un uso 'clandestino' para aprovecharlos. Ciertamente es que estas disputas no son siempre abiertas, pero llegan a serlo cuando la contravención es lo suficientemente notoria como para alterar la aparente 'normalidad' del espacio. Es por eso que, en el caso del 'metreo', el espacio se ve forzado a fragmentarse incluso por los mismos practicantes para evitar esta situación. Con tácticas de separación física como la 'casita' hay una apuesta por aislar el espacio corporal del espacio habitual y de esta manera permitir que los dos coexistan en el mismo lugar. Por esta misma razón conviene entender el funcionamiento de las tácticas de interacción que facilitan el 'metreo', porque mediante ellas se asegura que las interacciones sexuales puedan darse y, por consiguiente, se asegura la pervivencia del 'último vagón' como un lugar de encuentro móvil.

4.1.2 Cadenas de rituales de interacción: ¿cómo se concreta el 'metreo'?

De acuerdo con este marco analítico, las interacciones entre practicantes son fundamentales para entender cómo se sostiene el 'último vagón' como lugar de encuentro. Este tipo de interacción homoerótica sirve, en este caso, para traer seguridad ontológica al practicante —como bien

⁵⁵ Esto es igualmente cierto en otros lugares de encuentro homoeróticos como saunas, baños o cabinas, que tampoco entran en la definición estricta de Hall de espacios de interacción debido a que no hay roles determinados que se cumplan siempre que hay un encuentro allí.

expliqué en el Capítulo 3— y para mantener vivo el espacio mediante los usos prácticos de su materialidad, sea para concretar algún tipo de actividad sexual o para delimitar el espacio y protegerlo de agentes externos.

Esto significa que un usuario, por ejemplo, del metro, no solo debe preocuparse por sostener las dinámicas habituales de movilidad intrínsecas del transporte público de la ciudad (Connolly, 2018), también debe tomar una serie de decisiones basadas en sus afinidades electivas e implementar estrategias efectivas que le permitan cumplir a cabalidad su objetivo al desplazarse en la ciudad (Amin & Thrift, 2002; Juan, 2000). En el caso de los ‘metreros’, a estas estrategias pueden sumarse el despliegue de otras adicionales dirigidas a concretar interacciones homoeróticas con otros pasajeros. Aunque en muchas ocasiones el acto de movilidad solo se circunscribe a desplazarse para llegar a espacios ya establecidos de homosocialización homoerótica —como, por ejemplo, el uso intensivo de la Línea 1 para llegar a la Zona Rosa (Lanzagorta, 2018)—, muchas veces se aprovecha el viaje para incluir prácticas homoeróticas, que se muestran complementarias a otros aspectos de su vida cotidiana, y que funcionan para satisfacer algún deseo puntual coincidente con sus afinidades sexoafectivas en ese momento, como el *cruising* (Bayart, 2014; Langarita Adiego, 2019):

No sé cómo sea para otras personas, pero para mí estar consciente de que el *cruising*, de que el metro existe, era para mí solo como un plus. Cada que me trasladaba como desde mi casa a casa de cualquier amigo que fuera a visitar o a un museo o el cine— no sé, cualquier lugar que sea como un punto de encuentro en la Ciudad de México, entonces podía ser que yo [quien] quedara incluso de verme con alguien a tener una cita y yo aprovechaba que tenía que recorrer casi toda la línea [del metro] para irme en el último vagón y tener como algún encuentro ahí. Entonces para mí era como matar dos pájaros de un tiro [risas] (Berna, febrero de 2023).

Como argumenté en el Capítulo 2, puede decirse con seguridad que parte de las interacciones que ocurren *entre* las rutinas de movilidad de hombres que realizan prácticas homoeróticas están relacionados con encuentros sexuales clandestinos en otros espacios públicos como centros comerciales, parques, transporte público, entre otros, explicitando así la relación entre el último vagón del metro y sus subespacios (área de encuentro, área de posibilidad y el pasillo) con los espacios adjuntos. Otra parte de esas rutinas se insertan en la cotidianidad más básica de cada practicante, en la que el ‘metro’ es accesorio a sus desplazamientos cotidianos. En cada caso, aquel que se disponga a ‘metrear’ tendrá que tener una disposición psicológica y corporal específica, de acuerdo al contexto, que lo haga *visible* frente a otros en el lugar en el que se

encuentre. Esto es especialmente relevante en el ‘metreo’, ya que, al estar situado en un espacio público, el practicante que desee tener una interacción deberá buscar la manera de ‘hacerse ver’ entre todos los pasajeros del vagón para comunicar a los otros que efectivamente está dispuesto a sostener un encuentro.

Esto se logra, en palabras de Erving Goffman, mediante su “presentación personal” o su “faceta”, que debe ser codificada de tal manera que le permita obtener la interacción deseada (Goffman, 2009). La elaboración de esta fachada puede determinar en buena medida el éxito o el fracaso de la acción pretendida. La ‘visibilidad’ no depende únicamente de la facha del individuo en el lugar en el que se encuentra, también de los símbolos o de las señas que haga para iniciar una interacción nueva (Sancén, 2020), además del entorno circundante. Al ser el espacio público una *arena* que se comparte con otros desconocidos, emitir códigos específicos para iniciar una interacción de corte clandestino puede no encontrar una respuesta si no hay nadie cerca que los entienda:

O sea, yo creo que es como una codificación muy sutil donde hay ciertas cuestiones del consenso que se están jugando ahí. O sea, porque también creo que hay una cosa, [y es que] entendemos que probablemente la mayoría de las personas que suban a ese espacio entienden la lógica de ese espacio. Pero también me parece que [eso hace] parte del consenso o como del acuerdo que tenemos ahí, y no necesariamente eso pasa [siempre]. Entonces yo creo que por eso hay toda una lógica de juegos de, “Bueno, paso mi mano”, “¿Querrá o no querrá?”, “Bueno, no se quita, entonces sí quiere ...” Entonces, no sé, [si se da puedo decir], “Ah, bueno, ya le restregué el pito, ¿no? Entonces ya meto la mano”. Esas son las cosas que creo que podrían leerse así (Denver, mayo de 2023).

Un desajuste en la emisión o en la recepción del mensaje, podría derivar en el fin de la interacción y propiciar un momento incómodo entre los participantes. Incluso puede dar a lugar a una reacción hostil, porque la malinterpretación de cualquiera de esos signos —sea por alguien que ya está familiarizado con el ‘metreo’ o alguien que no sabe de la existencia de la práctica, pero fue abordado imprudentemente por otra persona que sí— puede generar un malentendido y por consiguiente una ruptura del pacto de comunicación tácito en el espacio público, es decir una *comunicación impropia* (Goffman, 1979). Denver me comentaba que suele ser difícil que, aunque existe un código compartido que los ‘metreros’ entienden, el mensaje llegue sin mayor problema a su destinatario porque hay una presencia ineludible de agentes externos, como otros pasajeros que no van a ‘metrear’, policías, personal del metro, entre otros, y que por esta razón hay que tener cuidado en la manera en la que se comunican esas señales. Una señal que sea recibida por un

hombre que no está interesado y que desconoce de la existencia del ‘metreo’, o hacer la práctica lo suficientemente visible como para que un policía, que la entiende como una contravención grave al orden público, puede derivar en una respuesta violenta, como han experimentado Argel o Estoril:

Entonces él se pasó a los de al lado y empezó a tocar al otro güey, pero para su mala suerte-- Yo creo que el otro chico no era gay ... Si él no te va haciendo la seña como de decir de que quiere, entonces no se la agarres. Y por eso te digo, [eso] no cualquiera lo sabe hacer. Entonces este se le cuadra y le dice “¿Qué te pasa? ¿Qué quieres? ¿Qué traes conmigo?” Pero ya estaba así con la mano levantada para soltarte el golpe. Y el otro [apenas le dice], “No, no pasa nada, todo tranqui, todo bien.”. [Y el otro le contesta], “¿Cómo que todo bien? ¿Qué estás haciendo?” Y el otro estaba como de “trágame tierra”, ya no sabía qué hacer ... Por suerte no pasó a mayores, pero imagínate, o sea, la pena ajena. Todos lo voltearon a ver, o sea, el chico estaba como empapado en sudor, como de “¿qué hago?” Yo creo que pensó que, si se quedaba, quería decir que no hizo nada y si se bajaba quería decir que sí hizo algo, [entonces] se quedó todo el viaje. Y ya el otro estaba de “puta madre, este güey aquí se quedó” y ya se volvió como a dormir y yo no más volteé a ver y en sus ojos vi como de “cómo te hubiera hecho caso a ti”, y yo, así como de “I’m sorry for you”, es como qué puedo hacer por ti, tú la cagaste solito (Argel, octubre de 2022).

También creo que por parte del sistema del metro hay un conocimiento de la situación y a veces no lo permiten. Mandan policías. O sea, me tocó ver policías que solo están en el último vagón, que solo están en el último vagón. Estos policías que de repente llega el metro y de imprevisto [entran al vagón]. Están esperando a que abran las puertas y luego luego sabes. Sacaron a unos chavos el otro día, uno de los chavos, traía una mochila pegada, que es también como una práctica [para ocultar la práctica]. O sea, que te pones la mochila como para tapar y el policía le entró. Entró, abrió las puertas, entró el policía rápido y le quitó la mochila y a mí se me hizo un acto gravísimo de autoritarismo. Y al otro día igual, o sea, la misma dinámica de los policías, otros diferentes, pero igual, o sea, como esperando ya en el último vagón. Y eso sí, lo que te digo de la mochila a mí se me hizo muy autoritario. Hasta me dio miedo porque no sé, a lo mejor a veces buscan inculpar [a quienes viajamos] o no sé, no entiendo qué es lo que pasa (Estoril, mayo de 2023).

Además de las experiencias que he recolectado de mis entrevistados, tuve la oportunidad de presenciar una de estas ‘emboscadas’ cuando hacía observación de una de las líneas más concurridas del metro. En la estación terminal, cuando esperaba el tren para abordarlo de regreso, un par de policías se apresuraron a detener el tren cuando iba llegando. Incluso, detuvieron al conductor y le exigieron que no abriera las puertas del vagón para evitar que dos muchachos que se encontraban adentro pudieran salir. Al parecer, otro pasajero había tocado el botón de emergencia a la llegada para poner en sobreaviso a las autoridades. Los dos jóvenes, que estaban departiendo en el vagón, fueron rápidamente detenidos por los policías, quienes empezaron a

requisarlos con rudeza en contra del andén opuesto al que estábamos los pasajeros esperando abordar el tren (diario de campo, abril de 2022). Por esta razón, los practicantes deben tener un mayor cuidado para proteger las interacciones de agente externos que podrían ponerlos en peligro a ellos y a la existencia de la práctica misma.

Es verdad que existe, por parte de las autoridades del sistema metro, cierto tipo de tolerancia —aunque no aprobación— hacia este tipo de prácticas, debido a la naturaleza deslocalizada de este fenómeno y por ende se vuelve difícil de controlar por parte de las autoridades (El Universal, 2023; Excélsior TV, 2017). Esta permisividad, empero, no significa que no exista una actitud hostil por parte la fuerza pública hacia estas prácticas. Como he evidenciado y han resaltado mis entrevistados, no es raro ver merodeando a algunos policías o funcionarios del metro en el último vagón para ejercer algún tipo del control sobre el ‘metreo’. Estos patrullajes suelen ser más frecuentes en las líneas periféricas, como me comentaba Berna en nuestra conversación previa a la entrevista grabada que tuve con él (Berna, febrero de 2023); sin embargo, no se limitan a ellas. En otras líneas más concurridas y en zonas más centrales de la ciudad, por ejemplo, se ha optado por reversar el sentido de los vagones exclusivos de mujeres y desplazarlo al ‘último vagón’ o directamente vallar los andenes que dan entrada al último vagón en las últimas horas de operación. Este tipo de trabas físicas ha tenido efectos parciales en la articulación de la práctica en esos corredores, aunque sin eliminarla por completo⁵⁶:

No sé si tú has visto que, a cierta hora, en ciertas estaciones ponen ya vallas en los últimos vagones. Siento que es para evitar que [la gente use] el ‘último vagón’ [después de las] 10 de la noche. La afluencia ya no es tanta, entonces cierran esa zona. Eso prácticamente te quita la dinámica, porque ya no puedes hacer nada. En la línea uno, [los del metro] invirtieron la zona de mujeres. Entonces cuando recién lo invirtieron, se quitó. No hace mucho que lo hicieron, tendrá unos ocho años ... Pero la zona de las mujeres que era hasta el frente la pasaron atrás. No sé por qué pasó eso. Fue algo que hicieron, pero eso también como que le rompió la dinámica a la Línea 1, porque no es en toda la línea, sólo en ciertas estaciones está ... Y en las estaciones en la noche, por ejemplo, ya para cerrar el ‘último vagón’ me ha tocado ver a policías que [hacen ronda] ahí (Estoril, mayo de 2023).

De hecho, como he apuntado en el Capítulo 3, esta actitud está coligada también con la posición de otros hombres en las líneas que cruzan por sectores de la ciudad periféricos, que tienden a tener

⁵⁶ En el Capítulo 2 hablo un poco con más detalle como estas disposiciones físicas pueden alterar la realización de la práctica, aunque no la disuelvan por completo.

una posición más homofóbica respecto a esas prácticas, por lo que desincentiva —hasta cierto punto— la realización del *cruising* allí. Este estado de cosas ilustra la manera contradictoria en la que opera la homosocialización en este espacio. Así como se erige una complicidad masculina para proteger la práctica de agentes externos, esta también puede hacerse presente para dismantelar la interacción apelando a valores arquetípicamente masculinos, en colusión con la fuerza pública (conformada mayoritariamente por hombres)⁵⁷ y con el objetivo de restituir la ‘fachada’ masculina que pueda verse afectada por un contacto homoerótico *visible* en público (Flood, 2007; Vásquez del Águila, 2012):

[Una vez iba viajando y en una estación] se abrieron las puertas se bajó un chavo, empujó a otro y le empezó a decir “¡No soy puto, que ya te dije!” ... Es un proceso de ridiculización porque lo exagera, lo hace visible, y esta persona [reaccionó] con una homofobia ni siquiera internalizada, sino muy expresiva. Le empezó a dar de empujones y el chavo como que se enojó. Yo creo que no vi qué pasó porque no estaba pendiente de eso, sino que me tocó ver ya por el altercado y por los gritos y pues la gente volteó. Me tocó eso, ver que el chavo lo empuja, salen ya al andén y le empieza a decir de palabras “¡Que no soy puto! ¡Que ya te dije que no [me] estés tocando!” y el otro chavo pues decía “¡No hice nada!”, pero muy rojo. Y ya después como que el chavo incluso no dijo nada, sólo dijo “No, yo no te hice nada”, y se fue, pero el otro [chavo] estaba con una rabia muy fuerte y se le veían las venas en los puños apretados como para soltarle un golpe en cualquier momento. Afortunadamente no lo hizo y el otro chavo se fue todo apenado, cabizbajo (Estoril, mayo de 2023).

Este rompimiento ocurre si hay una comunicación impropia, si uno de los participantes es incapaz de leer el rechazo inicial, lo cual lo expone a ser agredido. Pero en el caso de que el acercamiento inicial sea recibido satisfactoriamente y haya disposición por parte de la otra persona para establecer un primer contacto, se tiene todo lo necesario para comenzar un *ritual de interacción* cuyo resultado dependerá directamente del mantenimiento de la *energía emocional* por parte de los participantes. Este par de conceptos que acabo de mencionar fueron propuestos por Randall Collins, a partir del *interaccionismo simbólico* goffmaniano, como elementos indispensables para el relacionamiento social de las personas. Es decir, todas las personas que estamos insertas en un espacio social específico realizamos rituales de interacción a diario, en nuestra vida cotidiana, para poder satisfacer nuestras necesidades, no solo sociales, sino también prácticas (Collins, 2009).

⁵⁷ Puede profundizarse más sobre cómo opera el ‘pacto homosocial’ entre civiles hombres y agentes policiales en el completo trabajo de Romit Chowdhury (2020).

Para que un ritual de interacción exista, es obligatorio que al menos dos personas estén en cohabitación en el mismo espacio proxémico y al menos una de ellas inicie una acción social frente a la otra con la intención de establecer contacto, la cual puede ser aceptada o rechazada. Si es rechazada, como he expuesto en el ejemplo anterior, en el mejor de los casos, el ritual termina ahí mismo y ambas personas quedan libres para iniciar nuevos rituales con otras personas; en el peor, existe el riesgo de una agresión por cuenta de la mala comunicación. Si es aceptada, el ritual se inicia y es en donde cada uno de los participantes debe emplear las herramientas que le otorga su *campo social*⁵⁸ específico y el contexto espacio-temporal en el que están para mantenerlo. El combustible del ritual de interacción es, como mencioné anteriormente, la *energía emocional*. Ésta es el conjunto de emociones, sentimientos y procesos cognitivos que se organizan de manera racional con el fin de otorgar algún grado de seguridad ontológica en la interacción y, por ende, un nivel de confianza suficiente para permanecer en el ritual (Collins, 2009).

En el caso del ‘metro’, el componente móvil de la práctica y el hecho de compartir un emplazamiento físico con personas que no la llevan a cabo obliga a los participantes a invertir una gran cantidad de energía emocional para sostener el ritual y que este dé el resultado esperado para cada uno de los participantes. No poner demasiada atención a esto podría derivar en un peligro para los involucrados. Entonces, volviendo al supuesto en el que la primera señal solicitando una interacción es aceptada y comienza el ritual, van a ser las palabras, la acción física del uno sobre el otro, la personalización del ritual y el establecimiento de un espacio diferenciado frente a otros rituales de interacción que se estén dando simultáneamente en el mismo lugar lo que va a suscitar una serie de emociones en cada uno de los individuos y les empujarán a tomar decisiones racionales sobre si mantener el ritual y hasta qué punto (Rizo García, 2015). Desde decidir con quién interactuar hasta la manera menos disruptiva de disolver una interacción puntual.

Es posible entender mejor de qué trata todo esto si ofrezco un ejemplo que ilustre la manifestación de la *energía emocional* de los ‘metreros’ en el contexto de la movilidad urbana. Este ejemplo que ofrezco es genérico a partir de mis observaciones de campo y entrevistas que he realizado, pero será complementado con viñetas aportadas por mis informantes para añadir

⁵⁸ Este concepto bourdiano lo traigo a colación, toda vez que los estudios microsociológicos son enfáticos en resaltar el carácter contextual y social de las interacciones uno-a-uno. En este caso, me refiero a todo el sistema de valores, creencias y relaciones sociales que puede adjudicársele a un grupo social contenido y que comparte un mínimo de características que une a sus integrantes en cuanto a la obtención de un tipo de capital específico (Bourdieu, 2012).

contexto a partir de los datos empíricos. Como he explicado antes, el último vagón del metro encuentra mayor actividad sexual en las horas punta, cuando los convoyes están atestados de pasajeros, o bien tarde en la noche cuando los trenes no tienen una gran ocupación (Graham, 2018; Sancén, 2016; Viscaya, 2016). También, como he resaltado en los capítulos anteriores, la ocupación del tren comportará en cada caso una manera distinta de desarrollar la práctica para los ‘metreros’.

Teniendo esto en cuenta, piénsese entonces en un hombre que entra en una estación, camino a una fiesta o a su casa y escoge deliberadamente el último vagón porque sabe, por el ‘secreto a voces’, que allí normalmente hay interacciones sexuales espontáneas y dentro de su estrategia de movilidad es compatible el deseo sexual que tiene en ese momento con el acto de desplazamiento que debe hacer para llegar a su destino. Como he relatado anteriormente, buena parte de las prácticas del ‘metreo’ se dan simultáneamente con el acto de desplazamiento habitual de los practicantes. Ellos consideran el *cruising* en el metro como un ‘plus’, como una oportunidad de obtener momentáneamente placer mientras se dirigen a un lugar al que deben llegar. Sin embargo, al menos dos de mis entrevistados admitieron que en más de una ocasión se han subido a ‘metrear’ sin tener un rumbo fijo; es decir, porque simplemente querían dar vueltas por las líneas a ver qué interacción podían tener:

I: ¿Te has montado alguna vez solo para ‘metrear’?

E: Sí, sí, claro. Más de una vez.

I: ¿Por qué decides hacerlo cuando lo haces? Porque entiendo también que algunas veces lo haces como de manera adjunta el hecho de que te desplazas ...

E: Es el plus que te da la movilidad en la ciudad. ... Puede ser por ocio porque no tengo nada que hacer y voy y quiero un encuentro sexual. Así como voy a lo mejor algún lugar de encuentro sexual o a otro, también el metro creo que es parte de [esos lugares]. También creo que es un lugar de encuentros sexuales, entonces no solo sexuales, sino también de incluso de para tú ser como observador o algo así. Entonces, en concreto respondiendo tu pregunta que por qué lo decido, por qué lo detona, creo que lo detona literal el estado de caliente que estás. Y se suman esas otras series de causas. No sé. Tengo tiempo libre, estoy ocioso, tengo cercano el metro a alguna zona y me voy a subir a ver qué pasa (Estoril, mayo de 2022; I: Investigador, E: Estoril).

Aunque esta no sea la manera más habitual de que una interacción homoerótica en el ‘último vagón’ se dé, la viñeta pone de manifiesto el carácter circunstancial y espontáneo de la práctica. Se resalta la facilidad y el alcance de poder iniciar interacciones nuevas, al suponer el metro un gasto

económico mínimo comparado al de otros lugares de encuentro y, en el caso de Estoril, la proximidad de una estación de metro en la cual puede iniciar su recorrido. Esta idea de practicidad es extensiva a las afinidades electivas al escoger con quién interactuar. Continuando con el hombre del ejemplo, puede que al subirse al vagón no encuentre a nadie con quien le interese iniciar una interacción, pero una o dos estaciones más adelante se sube otro hombre que sí llama su atención por la manera en la que se está *presentando* frente al público. Esto es, principalmente, por su aspecto físico, que, como bien menciona Goffman, es un aspecto que se controla deliberadamente con el fin de asegurar un mayor éxito en las interacciones sociales de la vida cotidiana (Goffman, 2009). En este punto comienza a gestarse lo que Viviana Zelizer llama ‘negociación’ (2009) entre las personas interesadas en interactuar. Cada persona involucrada va a traer consigo las que ella llama “monedas de cambio”, que es un término que escoge la autora para describir los atributos personales que son valiosos contextualmente (Zelizer, 2009).

En el caso del ‘metreo’, como se ha sugerido desde el principio del texto, buena parte de estas ‘monedas de cambio’ se sostienen en atributos masculinos, que son bien apreciados por no despertar sospechas frente a los agentes externos. Si bien existen hombres cuyas expresiones de género no se apegan de manera estricta a lo que se entiende por una ‘actitud masculina’ y pueden ‘metrear’ sin mayor inconveniente, para algunos habituales de la práctica, como Argel, si aquella presentación personal se aleja mucho de la imagen convencional del ‘metrero’, su simple presencia puede poner en riesgo el espacio y exponerlo innecesariamente frente a las personas ajenas a él:

O sea, cuando llega una ‘jota loca’ a los otros entonces ya no les gusta, no les gusta estarse tocando porque ver a ese tipo de personas les apaga la calentura o son muy mironas, muy metiches. O sea, lejos de hacerte ‘casita’ o de hacerte el paro, esos son los que se te pegan como una garrapata y no se van de ahí ... Si participan quieren meterse entre tú y tu cacería, y es aquí en donde está el pedo, cuando los heteronormados dicen “No sea, güey, ábrete, porque lo que no quiero es que piensen que soy como tú” y tú vienes y te acercas y es como “No, güey, ábrete, ábrete”, pero luego ahí están de insistentes ... Es como si vinieras con un gran letrero que dice “amo venir a tocar penes al metro” y es lo que no quieren porque también muchos de los que se suben a hacer *cruising* son hombres casados, son hombres con hijos, son gais de closet, son gais reprimidos. Digamos que estar ahí para algunos es su lugar seguro, para los otros es como equis, güey, lo haga o no, me vale (Argel, octubre de 2022).

Esta segregación hacia otros hombres que no comparten los atributos masculinos que son relevantes para el mantenimiento del espacio también explica en parte la simplificación de las afinidades electivas que concurren en la práctica del ‘metreo’. Debido a la inmediatez inherente a

este espacio, los practicantes no tienen una real posibilidad de extender esta negociación de la interacción más allá de los segundos que permite el tren en movimiento para tomar una decisión. A esto se suma que el foco de atención está compartido entre la interacción directa y en el resto del espacio, con el fin de evitar una intrusión que pueda disolver la práctica. Buena parte de esta simplificación se reduce a la presentación del practicante frente a los demás, para hacerles dejar claro que están disponibles para iniciar una interacción. En la mayoría de mis observaciones, y en concordancia con lo que se discutió con algunos de mis entrevistados, pude evidenciar el uso habitual de indumentaria deportiva para abordar el ‘último vagón’. Prendas como pantalones cortos, camisillas sin mangas o *shorts* de correr son muy socorridos para facilitar la práctica. Esta elección puede explicarse por dos razones principales: la primera, este tipo de vestimenta es capaz de resaltar los atributos masculinos que son preciados en este espacio; en segundo lugar, el hecho de que sea ropa que puede ser elástica y deja accesible y visible el cuerpo frente a los demás, facilita el contacto físico producto de una interacción:

Yo podría decir que los que se suben buscando son los que van con la ropa entallada. Como los que van con la camisa abierta, *short* pegado, *short* cortito. Ellos son como los que [tú dices], “Güey, yo vengo buscando”. A los que tú ves con ropa deportiva son los que van buscando. Porque tú dices, obviamente no vas para el trabajo y no usarías el metro para ir a correr, te irías corriendo. Entonces como que si estás aquí es como para aparentar que vienes o vas a algún lado. Pero vienes buscando ... O también la ropa, cuidan mucho la ropa. Literal llegan en *short* súper pegado, el *pants* holgado. Si se les marca el ‘bulto’⁵⁹ es porque buscan [*cruising*]. Obviamente no todos siempre quieren contigo, no siempre quieres con todos. ... Lo chido de esto es que yo puedo querer contigo, pero solo basta con que te cubras el pene y con eso ya estás diciendo no quiero, no quiero contigo y ya la otra persona se aleja [e intentas] con el siguiente, ¿no? (Argel, octubre de 2022).

En la declaración de Argel también se puede leer entre líneas otra de las maneras en las que opera la simplificación electiva en el ‘último vagón’: la compresión espacio-temporal adyacente a este tipo de prácticas no da demasiado lugar a una elección concienzuda de las personas con las cuales se quiere interactuar, además de resaltar el carácter eminentemente instrumental —orientada al placer masculino— de la práctica. Esto se traduce a que buena parte de los ‘metreros’, si bien tienen afinidades electivas de acuerdo a sus gustos personales, no suelen ponerlas en juego al momento del ‘metreo’ dadas las limitaciones en espacio y tiempo que se interponen en la práctica. Varios de

⁵⁹ Expresión castiza para referirse a cómo se marca el contorno de los genitales de los hombres y se notan a través de la ropa que lleven puesta.

mis entrevistados afirmaron que cuando se suben al ‘último vagón’ no reparan demasiado en la apariencia física de los otros hombres que están ahí presentes y más bien aprovechan si existe un roce y si hay ánimo suficiente para iniciar una interacción:

Fíjate que nunca he tenido un proceso como [para elegir con quién fajo] ... O sea, como no, lo que sale [risas]. Ajá, o sea, vulgarmente aquí en México se dice “hoyo, aunque sea de pollo”. Y digo, no al 100% eso, pero, o sea, soy muy flexible en ese sentido. O sea, creo que con que me sienta caliente o dispuesto en ese momento es casi más que suficiente. O sea, creo que la persona tendría que ser muy desagradable o yo tendría que estar como muy poco dispuesto para que solo no sucediera nada. Pero usualmente era más común que la persona no me agradara para que no sucediera porque pues claramente si entraba al ‘último vagón’ era porque me sentía dispuesto (Berna, febrero de 2022).

Sin embargo, esto no quiere decir que nunca medien las afinidades electivas al momento de interactuar. Aunque, como señaló Berna, buena parte del ambiente propicio lo aporta el mismo hecho de estar dentro del ‘último vagón’, otros practicantes pueden adoptar una posición más proactiva en la elección de una potencial interacción, aunque esto pueda significar no tener ninguna en algunas ocasiones. En estos casos, debe sumarse la ‘calentura’ del momento con la presentación de una persona atractiva para el que quiera iniciar una interacción. Al fin y al cabo, como menciona otro de mis entrevistados, “uno usa el metro para ir de un lugar a otro” (Fez, mayo de 2023) y realmente en muchas ocasiones el ‘metreo’ se configura como una práctica adicional al uso principal del metro como sistema de transporte masivo:

I: ¿Tienes alguna manera de escoger a la persona con la que quieres interactuar?

E: Creo que físicamente me tiene que atraer. No sé si eso responde un poco a la pregunta que me estás haciendo.

I: Sí, digamos, además de la atracción que puedas sentir por la persona, ... ¿qué te motiva como a dar el paso?

E: Creo que el detonante es que tienes que estar caliente, muy *horny*. Es eso. Y sí, sí tienes que estar *horny*, porque a fin de cuentas es un lugar de *cruising* con su propia dinámica, en su propio espacio. Entonces si necesitas [interactuar], yo creo que [tienes que] tener esa ímpetu sexual de que quieres hacer algo y con estos códigos que te digo. Yo creo que el detonante es que estás caliente, entonces lo haces o [te] lo hace la otra persona ... (Estoril, mayo de 2023); I: Investigador, E: Estoril).

Ya he bosquejado las condiciones que pueden propiciar una interacción al interior del ‘último vagón’. Ahora, volviendo al desenvolvimiento de la interacción como tal, y, por ende, la configuración propia de los rituales de interacción en el ‘metreo’, conviene volver al ejemplo

generalizado que he propuesto desde el principio de esta sección. Si se dan las condiciones para que la interacción pueda iniciar, el hombre que tenga la iniciativa puede hacer una señal X — que puede ser variada, como tocarse sus genitales, hacer una señal visual con su mano para indicar que se acerque, un juego de miradas, etcétera— esperando a que el segundo hombre le vea y comprenda que quiere iniciar una interacción. Éste último, quien también puede estar interesado en iniciar un contacto homoerótico, quizá no tenga en mente ningún tipo de interacción más allá que la necesaria para poder llegar a su casa, y se ha subido al ‘último vagón’ por costumbre o esperando que alguien tome la iniciativa. Sin embargo, al ver la señal X comprende —gracias a que ambos tienen un sistema de códigos compartido por el reconocimiento mutuo del espacio en cuestión— que el primer hombre desea tener algún tipo de interacción, aunque no le conozca de nada. Entonces acepta y se acerca, enviando una señal Y para confirmar que no hubo ningún malentendido y que está interesado en tener algún tipo de contacto. En esta fase, pueden emitirse señales de ida y vuelta, las necesarias para ratificar sin duda alguna la intención de iniciar una interacción. De lo contrario se corre el riesgo de una comunicación impropia, algo que puede tener serias consecuencias inmediatas sobre la integridad social de los participantes, como he mencionado anteriormente:

A: Digamos yo llego al metro, obviamente ya hay gente, y tú vas viendo, “Este me gusta, este no”, y tratas de colocarte cerca de esa persona [que te gusta]. Obviamente también están las miradas, [y dices,] “Ah, me está viendo”, “Ah, me está haciendo señas”, o se está agarrando el ‘paquete’⁶⁰. Entonces tú vas como que acercándote. Si esa persona se quita, es como de, “Ya, no insistas, espero al siguiente”. O, “acomódate, ahorita llega alguien para ti”. [Incluso] puede que no llegue [y sigues tu camino].

I: Entiendo, depende de quién esté en ese mismo lugar y en ese momento ...

A: Ajá. Entonces tú te subes, te acomodas. Al principio tú no haces nada, simplemente vas viendo. Se cierran las puertas, comienza el viaje y en chinga te comienzas a mover, empiezas a agarrar, empiezas a hacer miradas ... También una seña es, estamos como lejos, pero yo noto que tú me vas viendo, entonces yo lo que hago hacer esto hacia abajo [*señala hacia abajo con la mirada, haciendo un gesto y señalando el suelo con la punta de la nariz*] es como decir “Ay, ven”, o “Espérate aquí”, o si estás como de frente entonces [haces así] [*mira de frente y desvía la mirada hacia un costado varias veces, como señalando el espacio vacío de la mesa en la que estamos*] [y eso significa] como “Vamos a bajarnos” (Argel, octubre de 2022; I: Investigador, A: Argel; anotaciones propias en cursiva).

⁶⁰ Otro término del argot popular que hace referencia a los genitales masculinos.

En este punto, ya se inició un ritual de interacción. Emocionalmente, ambos sujetos están implicados el uno con el otro, unidos por un hipotético deseo común (que, en realidad, puede ser diferente en cada quien, pero es la *ilusión* de que sea común lo que logra mantener la interacción). Para que la interacción se sostenga, ambos deberán aplicar estrategias para elevar o al menos mantener las emociones positivas en el otro, lo que Collins llama mantener el *foco de atención coincidente* (2009). En este escenario, el mantenimiento de este foco de atención puede incluir caricias, besos, o incluso palabras, miradas y gestos que aseguren una retroalimentación compartida de la emoción. Buena parte de la conservación del buen ambiente y la camaradería depende de pequeñas cortesías que generan confianza y facilitan la interacción, que van desde cubrir a otros⁶¹, prestar o dar objetos que borren el rastro de lo que ha pasado allí o den algo de comodidad al otro en medio de las limitaciones físicas que impone un vagón de tren en movimiento o comunicar verbalmente las necesidades puntuales de los participantes. En este punto, la energía emocional crece mediante la retroalimentación de todos los implicados:

Mira, a mí me ha tocado también, por ejemplo, una como una acción de, no creo que compañerismo sea el adjetivo para calificar esta situación, pero me ha tocado cuando hay mucha gente y voy hasta atrás y hay alguien teniendo alguna práctica. Incluso yo me paro atrás como para, uno, para para ver y dos, para evitar que otros vean ... No creo que lo veamos como solidaridad, en algunos casos sí, pero yo ahorita que lo estoy pensando, sí puede llegar a ser una acción de solidaridad porque evitas que otras personas vean que estás haciendo eso. Me ha tocado ver también una vez me tocó ver que alguien estaba masturbando [a otro] y se vino la persona, entonces el chavo quedó todo manchado y alguien le dio gel sanitizante y una toalla (Estoril, mayo de 2023).

Luego hay güeyes que me dicen, “Para, porque me voy a venir” o, “No, no me quiero venir” y yo como “Ay, ya, güey, o sea te limpias y ya”, o “Échalo aquí en mi mano” y así. Entonces ya no más es como tirarlo, te limpias, y el que sigue, y así. Me ha pasado que hay veces que voy con dos güeyes y con los dos güeyes voy así [*hace un gesto con ambas manos simulando la masturbación*]. Voy así, y se hacen amigos, y es como “Ay, qué onda, pues sí vi, iba aquí, me la están jalando”, [Y el otro contesta], “No pues a mí también” [risas] ... Y así. También [puedo estar con alguien], pero si llega un güey que me gusta [más] y me dice “Güey, vete conmigo”, lo voy a dejar al güey [anterior] con otro [que esté ahí]. Esto es como que todos son de todos, y a la vez nadie es de nadie (Argel, octubre de 2022, anotaciones propias en cursiva).

⁶¹ Como expliqué en el Capítulo 3, estas estrategias también hacen parte de la construcción del espacio social. Sin embargo, hay pequeñas acciones orientadas exclusivamente a la interacción que también buscan proteger el espacio, como las que menciono aquí.

Por otro lado, los implicados deben asegurar una demarcación del ritual segura frente a otros sujetos en el entorno, ya que una intromisión no solicitada o una comunicación impropia visible hacia afuera del ritual puede provocar su fin. Esto último es muy importante en el caso de rituales de interacción clandestinos porque su existencia es considerada como una profanación de espacios que son considerados *sagrados* para lo colectivo, como el espacio público en la ciudad. El quiebre consciente de estas pautas de moralidad, si bien puede mantener elevada la energía emocional en el interior del ritual (Sancén, 2020) degrada las reglas de convivencia establecidas en el lugar en el que se ejerce el ritual, exponiéndolo a ser interrumpido con una subsiguiente sanción social a quienes participan en él.

Como he apuntado en el Capítulo 3, la protección del ritual dentro de este espacio social conformado consiste en tácticas colectivas de orden proxémico, como la ‘casita’, pero a niveles prácticos pueden darse otras estrategias individuales orientadas a ocultar la identidad de los practicantes y, en general, la práctica, de los agentes externos. Esto puede adjudicarse al efecto de los dispositivos de vigilancia, como las rondas policíacas sorpresa en el ‘último vagón’ y la instalación de artefactos de control de público como cámaras y sensores. Cuando los viandantes o los usuarios de sistemas de transporte masivo están expuestos a este tipo de dispositivos, se suele cohibir su flujo normal de interacciones e incluso genera un estado de nerviosismo en las personas que son objeto de esta observación (Bauman & Lyon, 2013; Goold, 2009). Esto tiene una especial relevancia en el *cruising*, ya que la exposición a estas formas de vigilancia puede poner a sus practicantes en riesgo de ser identificados y perseguidos por realizar una práctica que es considerada una contravención en el ordenamiento urbano (Kenyon, 2022):

En [una de las líneas], en algún momento pusieron cámaras. Me tocó ver a ver a mí como rayaban la cámara, cómo le ponían con un marcador de estos negros permanentes al lente de la cámara o con un cuchillo la rayaban. Me tocó ver eso. Y creo que es eso, que la vigilancia [puede disolver] la situación (Estoril, mayo de 2023).

Si el ritual se ha protegido correctamente, entonces puede continuar hasta que alguno de los dos participantes decida terminarlo, sea porque alguno de los dos ya llegó a su destino o porque se agotó la energía emocional interior del ritual por falta de estímulos. En otras ocasiones, también es posible que el ritual esté abierto a que otras personas presentes en el vagón participen en él, y con ello aumentar el flujo de energía emocional disponible. Cuando el ritual se termina, no necesariamente implica una finalización de la interacción entre las personas que participan. Es

posible que las sensaciones que el ritual dejó en cada uno sean tan positivas que los anime a continuar y establecer una relación social fuera de él, como he explicado en el Capítulo 3. El lector podrá entonces notar la importancia de los rituales de interacción en la vida cotidiana: son instigadoras de relaciones sociales. De hecho, en la ciudad contemporánea, aquellas subjetividades abyectas, normalmente negadas del disfrute pleno de los espacios urbanos, encuentran en este tipo de rituales una fuente importante de consolidación de su círculo social (Aguilar Galindo, 2015):

[Cuando me enteré del ‘metreo’ fue] como por amigos o por gente [en común], y mi primera experiencia fue subirme [al vagón], ya sabes, como en la parte [de] hasta atrás. Era subirme, así como *random*, y yo creo que de las primeras experiencias incluso fue como subirme con un amigo así, ahí para que ver qué pasaba, y como que nos subíamos nada más y nos bajábamos, nos mirábamos a subir y nos bajábamos, y ya, o sea, era como de hecho muy inocente un poco. Yo creo que esas fueron como mis primeras experiencias que tuve en términos del ‘metreo’, o sea, muy incipientemente. Ahora también lo uso de manera habitual, pero creo que muchas de las veces, creo que más por costumbre, ni siquiera como por una intención per se sexual, solo como que me subo al ‘último vagón’ y ya. Otra de las cosas que a veces me gusta también, es que como que literal a veces me encuentro con amigos así [y nos preguntamos], “¿Cómo vas?”, “¿A dónde vas?”, “¿Qué haces?”, [y me contestan], “Nada, ¿Y tú?”, [y así]. [Esa es una] de las cosas que [también] me suele gustar (Denver, mayo de 2023).

En este caso, incluso los prolegómenos del ritual de interacción suponen también una vía expedita para el reforzamiento de las relaciones interpersonales con el círculo social cercano del practicante. No en pocas ocasiones, durante mis observaciones etnográficas, pude notar cómo el ‘último vagón’ también funcionaba como un *hub* relacional para muchas personas sexualmente diversas, al margen de las prácticas homoeróticas clandestinas que se dan en su respaldo. Esta puede llegar a ser una afirmación contradictoria, toda vez que he argumentado antes que uno de los incentivos para el uso de este espacio es la facilidad de mezclarse con otros pasajeros y evitar ser asociados con lugares de encuentro “propiamente gais”. Sin embargo, considero que la construcción de este “espacio seguro” de socialización es simultánea a la emergencia del lugar de encuentro móvil dedicado al ‘metreo’ y al uso habitual del vagón como medio de transporte. Sin duda, es un tema que amerita ser tratado con mayor profundidad en una investigación posterior.

He ofrecido este breve ejemplo, compuesto a partir de diferentes observaciones etnográficas en campo, para trazar un punto de partida para entender la relación entre la movilidad urbana y la dimensión fenomenológica que exhibe el espacio que estoy estudiando. Es claro que aquí no he agotado todo el análisis fenomenológico que puede extraerse de una práctica como el

‘metreo’, pero quienes quieran ahondar más en las vicisitudes microsociológicas de la práctica pueden consultar los completos trabajos de José Octavio Sancén (2016, 2020) y Carlos Viscaya (2016, 2019) que se concentran más en discutir esta dimensión del ‘último vagón’. Mi intención en este capítulo ha sido trazar los elementos básicos que intervienen en la interacción, dirigidos a la construcción del ‘último vagón’ como un lugar de encuentro móvil.

Siguiendo esta línea, he buscado analizar la importancia de la proxemia en una práctica como el ‘metreo’, y de manera superlativa, la manera en la que ésta termina teniendo un peso muy relevante en la configuración total del espacio social como lo entiendo para el último vagón del metro. En síntesis, esta línea de argumentación busca develar la convergencia final entre las configuraciones físicas y sociales de este lugar para intentar responder cómo trabaja a favor de una potencial emergencia de un lugar de encuentro móvil. Es cierto que esta monografía se ha ocupado mayoritariamente de explicar los mecanismos espaciales que posibilitan la creación y el mantenimiento de espacios de homosocialización homoeróticos en movimiento, pero considero que al momento de entrar a desanudar las maneras en las que se imbrican aquellos mecanismos ayuda en sobremanera entender cómo estos emergen a partir de la socialización interpersonal entre los practicantes.

5. Conclusiones

Las dimensiones físico-geográficas y subjetivo-fenoménicas del ‘último vagón’: flujos de movilidad en el ensamblaje del ‘metreo’ como práctica situada

Un sector no menor del espacio urbano está de manera constante bajo el influjo de lo que es la concentración y movilización de las llamadas *subalternidades urbanas* (Roy, 2011). Estas se erigen como respuesta a la presión causada por una segregación y una exclusión cada vez más creciente. Como he señalado en capítulos anteriores, esto es especialmente cierto en las configuraciones espaciales que he descrito: hay un punto de quiebre frente al desborde del espacio que se recoge en la formación explícita de espacios de homosocialización homoeróticos alternativos. La inquietud de los estudios urbanos por tratar el tema de las *subalternidades* en la ciudad se entiende porque los movimientos sociales surgidos de ellas han tenido algunas victorias en su empresa de desafiar el ordenamiento y la organización del espacio urbano imperante en la ciudad moderna (Caldeira, 2014) toda vez que este conjunto de expresiones colectivas e individuales que se apartan de la norma, de lo hegemónico y de las posibilidades de poder preestablecidas encuentran estrategias y formas de ocupar los espacios que anteriormente les eran negados (Brown, 2005; Jackson, 1989; Zibechi, 2008).

En el ‘último vagón’ esto ocurre en diferentes dimensiones de la práctica que alberga. Como en el *cruising*, la ruptura de esta hegemonía espacial se da a través de la disputa constante de los espacios gracias a la transgresión en el orden fenoménico-subjetivo de los lugares al subvertir sus usos originalmente pretendidos, como apunté en el Capítulo 4. No obstante, esta ruptura es doble en el ‘metreo’ por ser una práctica deslocalizada: también se da en su dimensión físico-geográfica, toda vez que el ‘último vagón’ emerge como un *no-lugar* en el espacio público mediante su extensión en todas las líneas de metro de la ciudad y en los *espacios adjuntos* que complementan al ‘metreo’ como práctica.

Esto puede darle una pista al lector acerca de lo especial que es esta práctica a partir de la convergencia de estas dos dimensiones que he mencionado dentro del contexto de los espacios de homosocialización homoeróticos actualmente existentes en la Ciudad de México. Además, podrá saber que este es efectivamente el objetivo de toda la monografía. Por un lado, para responder acerca de las razones estructurales que posibilitan este tipo de lugares, he sostenido que los espacios

estacionarios de homosocialización homoerótica se sostuvieron por décadas gracias a la combinación de luchas sociales desde el movimiento de liberación sexual en los sesenta y consiguieron establecerse a lo largo del último medio siglo de manera más o menos formalizada (Brown, 2005). Estos lugares de encuentro han beneficiado ampliamente la presencia pública de los hombres gays, aunque por su rápida gentrificación en las últimas dos décadas han terminado por privilegiar la presencia de aquellos hombres que no son racializados y que tienen una posición económica más favorable (Goh, 2017; Lanzagorta, 2018; Lewis, 2013). Por otro lado, están las manifestaciones de aquella población ahora rezagada del disfrute de estos lugares de encuentro, de una posición de clase menos favorecida, que ha sido relegada de esos espacios por los que lucharon en un principio al pertenecer a orientaciones sexuales e identidades de género que sufrieron y sufren una doble marginación, tanto exógena como endógena. Esta población, a la cual se suman aquellos hombres que no se identifican como gays o bisexuales, pero realizan prácticas homoeróticas, ha sido empujada a crear circuitos de interacción y manifestación de la vida pública alternativos, de corte clandestino, para salvaguardar su integridad personal y obtener un placer que se les niega en otras instancias espaciales de la ciudad (Hanhardt, 2013).

Por esta razón, es legítimo preguntarse si este proceso progresivo de gentrificación de los espacios de homosocialización homoeróticos puede llegar de alguna manera al ‘último vagón’. He argumentado que el ‘metreo’ responde parcialmente a la ausencia de lugares de encuentro asequibles para hombres, especialmente en zonas periféricas. Algunos de mis entrevistados mencionaron durante nuestras conversaciones que algunos baños o saunas pueden cobrar de media unos 350 pesos mexicanos, además de imponer a sus asistentes códigos relativos a los valores identitarios que se suelen asociar a este tipo de lugares (Brown, 2005). En todo caso, la “gentrificación”⁶² se aplicaría sobre la *experiencia* asociada al ‘metreo’ y no al ‘último vagón’ como espacio dado, toda vez que este lugar está contenido dentro de un espacio público, abierto y móvil. Un ejemplo de esto lo da Estoril al mencionar que uno de los lugares de encuentro más frecuentados de la ciudad, que puede llegar a cobrar hasta 500 pesos por visita, tiene una recreación

⁶² Nótese que uso comillas para describir la gentrificación en este punto del párrafo. La razón para hacerlo es porque la gentrificación como tal se refiere a procesos de elitización, aburguesamiento y desplazamiento relativos a zonas geográficas contenidas y estacionarias (Blanco et al., 2014; Janoschka, 2016), por lo que utilizar el término de manera indiscriminada para este caso sería impreciso.

muy fiel del ‘último vagón’ en sus instalaciones y es una de las ‘atracciones’ más apreciadas del lugar:

Incluso hay un lugar de encuentros sexuales que tiene un vagón ... A mí me dio mucha curiosidad porque veía en videos que estaba representado el metro como una escenografía. Y fui y es curioso ver cómo es el lugar donde hay más erotización de ese lugar de encuentro. Incluso está iluminado, tiene los vagones, están los asientos representados a la exactitud y una bocina donde te dice próxima parada. con la misma voz del metro. Es una grabación yo creo de YouTube del metro. Y te sientes como, no sé, te aumenta el libido. A mí me aumentó el libido en ese momento cuando fui a ese lugar y vi el metro, fue como de, “güey, pues es el metro”. No va a pasar nada de que llegue alguien, de que te corte con la dinámica porque el lugar es para eso. Entonces me pareció muy curioso ver cómo se abstraigo esa idea, ese concepto de lo que es el ‘metreo’ en este tipo de lugares (Estoril, mayo de 2023).

En cuanto a las manifestaciones de la vida pública de hombres sexualmente diversos, se puede decir con seguridad que estas se han sostenido en parte gracias a los circuitos de interacción del segundo, es decir no se trata de dos ámbitos completamente excluyentes entre sí, sino que cohabitan en un mismo *campo social*⁶³, lo que implica que para garantizar las manifestaciones más prominentes de los hombres con orientaciones sexuales diversas en la vida pública algunas de sus prácticas se dan también en circuitos de interacción de corte clandestinos. De igual manera, como he sugerido, este espacio también cumple un rol muy importante en la homosocialización de hombres que no se enuncian a sí mismos como sexualmente diversos, pero realizan prácticas homoeróticas. En este sentido, existe una apropiación orgánica y temporal de algunos mecanismos de socialización de este campo social, pero nunca llega a darse una integración completa de este grupo de practicantes en él.

En consonancia con lo anterior, buena parte de estos circuitos, en contraste con aquellos que ya están establecidos, como las Zonas Rosas, no son estacionarios: dependen de la movilidad en el espacio urbano para concretarse. Se alinean mejor con las dinámicas propias de las movilidades urbanas que he explicado a lo largo de la tesis. El ‘metreo’ como práctica en movimiento no alude simplemente a la capacidad de desplazamiento de un lugar a otro en la ciudad, sino todo lo contrario, hace referencia a toda una serie de acciones sobre el espacio urbano que buscan la satisfacción de necesidades personales y el establecimiento de relaciones sociales

⁶³ Este término, acuñado por Pierre Bourdieu, hace referencia a un espacio social en que confluye una red de interdependencias conformada por relaciones objetivas de poder, mediadas a su vez por diferentes tipos de capital que determinan la posición ventajosa o desventajosa de los individuos en él (Bourdieu, 2012).

(Connolly, 2013; Söderström & Crot, 2010). Por tanto, el ambiente en el que se desencadena esta práctica no es un medio, sino un fin en sí mismo (Sheller & Urry, 2006; Urry, 2000), y esto hace que el espacio en el que desarrolla la práctica tenga un sentido de uso propio; es decir, significa que el **‘último vagón’ del metro es un espacio de homosocialización homoerótica móvil, con características propias de los espacios dados y establecidos, pero que posee elementos que lo diferencian de los espacios estacionarios por estar en constante movimiento**. En consonancia con esto, me gustaría sugerir algunas conclusiones de este trabajo de investigación viendo cada capítulo de elaboración empírica a la luz de los flujos de movilidad que intersecan al ‘último vagón’ como un lugar de encuentro móvil.

En el Capítulo 2 he explicado esto a partir de la configuración físico-geográfica del ‘último vagón’. He analizado la manera en la que el espacio se erige al interior y al mismo tiempo se desborda de su contenedor físico mediante los espacios adjuntos. He sugerido, de igual manera, una tipología para marcar una diferencia entre el uso habitual que se le da a los vagones y el uso ‘clandestino’ que se alberga en el ‘metreo’ y las maneras en las que las diferentes áreas disponibles del último vagón suscitan diferentes tipos de interacciones. En cada caso, he demostrado que la configuración de este espacio es especial en cuanto las características móviles del tren influyen en su conformación. El hecho de que buena parte de las interacciones solo pueda darse mientras el tren “está en movimiento” es muy dicente de cómo opera físicamente el ‘patio de juegos’ para proteger y facilitar la práctica al mismo tiempo. Al momento de abrir las puertas, la interacción que se da en el **área de encuentro** se suspende para permitir la entrada de nuevos pasajeros y para evitar que los no-practicantes puedan saber qué es lo que está sucediendo allí:

Por ejemplo, puede ser que yo voy viajando, veo a un chavo, a un chico que me gusta, y pues nos empezamos a mirar, después quizá nos acercamos, empezamos a tocar, incluso si la situación lo permite, quizá alguno intercambie sexo oral con el otro ... Pero en eso llegamos a la estación, creo que es algo que uno que lo ha vivido lo da por sobreentendido, [y todo para]. Generalmente la acción, por decirlo de esa manera, sucede entre estaciones, ni siquiera estando dentro de la estación, precisamente porque se aísla al cerrarse las puertas, y solamente es un espacio cerrado, que al menos por los siguientes 60 segundos, 45 segundos, está aislado de todo lo demás, y en la siguiente estación se sube una mujer o una pareja o una familia, lo que sea, o un policía incluso. Entonces no hay una necesidad de que yo le diga a él, así como de, “Oye, ya no te la saques”, o , “Oye, ya no me la voy a sacar”, o, “Oye, ya no vamos a besarnos”, por decir algo, porque están ellos, sino simplemente porque quizá tiene algo que ver el pudor, o incluso el miedo, porque incluso aunque no estés actuando sexualmente, el simple hecho de estarte besando con una persona de tu mismo sexo ya es ponerte un blanco, de cierta manera, y es objeto de violencias ... Entre el

pudor, entre el nervio, entre la adrenalina y el sentido de autopreservación, es que se detiene [la interacción], y se regula de esa manera (Fez, mayo de 2023).

Además, existe una dinámica de movilidad ‘interna’, que he sugerido al momento de explicar los espacios adjuntos, que permite que haya una rotación entre los espacios relacionados al ‘metreo’. El ‘último vagón’ no es, per se, un espacio que se circunscriba únicamente a su delimitación física dentro del tren. Las prácticas que se dan en su interior se retroalimentan de lo que ocurre en los andenes, en las correspondencias de las estaciones y en otros espacios cercanos en los que también se han instalado prácticas de *cruising* directamente relacionadas con el ‘metreo’ y son parte integral de él. En este sentido, afirmé que esta configuración espacial alude al concepto de *no-lugar* de Augé (2017) por su manera de sostenerse como espacio dado sin estar localizado en un área espacial predefinida.

De esta manera se resalta el carácter móvil de este lugar de encuentro en su dimensión físico-geográfica. Característica que también es visible en la dimensión subjetivo-fenomenológica del ‘metreo’. Como he desarrollado en el Capítulo 3, el ‘último vagón’ no podría sostenerse solo con directrices explícitas —pero vagas— que indiquen el uso alternativo de cada una de las partes que lo conforman. De hecho, para que el espacio pueda funcionar como lo hace, es necesario construir un espacio social que acompañe a esta distribución física y fije algunas ‘reglas’ colectivas sobre el uso de este espacio. Así como los espacios móviles exhiben una notoria flexibilidad en la construcción de su espacio físico, de la misma manera lo hacen en la construcción del espacio social. Hay una asignación orgánica de los roles para los participantes en este espacio; roles que no se aprenden en ningún otro lugar que allí mismo, mediante el ensayo y el error, a través de la experiencia misma. Y estos roles no son, de ninguna manera, fijos. Además de ser cambiantes por la disponibilidad física en el espacio para poder ejercer el ‘metreo’, también lo son de acuerdo al ambiente social que allí se instale en ese momento determinado, siendo muy dependiente de los actores internos y externos a la práctica que estén cohabitando el lugar en ese instante. Como mencionaba Corinto en ese mismo capítulo, “los acuerdos se mueven” (Corinto, marzo de 2023), y esto es así para cada oportunidad en el que el ‘metreo’ pueda darse dentro del ‘último vagón’.

Esta premisa apunta, entonces, a que 1) como en todos los espacios, estacionarios o móviles, el ‘último vagón’ es una composición entre la materialidad del lugar que lo conforma y las formas de socialización que se desarrollan allí (Massey, 2005) y a que 2) los acuerdos derivados del pacto de socialización, en este caso, un ‘pacto homosocial’ basado en las formas de socialización

arquetípicamente masculinas, son aún más sensibles a cambiar y a transformarse en el contexto móvil del ‘último vagón’. Cabe anotar que esta última consecuencia no es exclusiva del ‘metreo’. Suele ocurrir en otros espacios de intercambio homoerótico masculino, como en otros puntos urbanos de *cruising* (Atkins & Laing, 2012; Langarita Adiego, 2019) y en lugares de encuentro dedicados (Teutle & List Reyes, 2015), pero aquí se intensifica más por la multiplicación de factores externos (otros pasajeros no-practicantes, agentes de policía, dispositivos de vigilancia, etcétera) dependientes de *qué tanto y a dónde se mueve* el tren y que deben ser tenidos en cuenta para garantizar que la práctica se lleve a cabo sin interrupciones.

La responsabilidad de operacionalizar toda esta estrategia general recae en los practicantes mismos y es por esta razón que las formas de interacción uno-a-uno son importantes para entender la manera de desplegar esta lógica sobre este espacio móvil. En el Capítulo 4 me he ocupado de tratar las vicisitudes microsociológicas que atañen al ‘metreo’ como práctica para dilucidar este último paso. Allí expliqué la importancia que tiene la presentación de la persona al momento de interactuar y las estrategias que median para iniciar, mantener y terminar una interacción homoerótica en el momento, así como el compás que esta debe seguir para ser llevada a cabo satisfactoriamente para las partes involucradas. No era mi intención volver sobre los pasos de mis colegas que ya han tratado este tema desde la óptica microsociológica para redundar sobre esta dimensión del ‘metreo’ (Nava Sánchez, 2019; Sancén, 2016, 2020; Viscaya, 2016, 2019). Por esta razón quise traer a la discusión el concepto de **proxemia** para sugerir un puente epistemológico entre los niveles meso y microsociológicos del fenómeno y entender en términos generales cómo se retroalimenta la interacción interpersonal con la configuración físico-geográfica y social del ‘último vagón’.

De esta manera, he utilizado la tipología de Hall —es decir, su clasificación de los espacios en públicos, habituales, de interacción y corporales— de manera crítica para delimitar con mayor precisión cómo se organizan y conviven los diferentes tipos de interacción posibles en el transporte público para servir al propósito del ‘metreo’. Este hallazgo no es menor, porque derriba la idea preconcebida del transporte público como un tipo de espacio urbano en el que se evita a toda costa el contacto con los otros (Nava Sánchez, 2019) y lo emplaza como una arena pública disponible para ser subvertida y puesta al servicio de prácticas que están proscritas de él. Es gracias a esta abstracción de la teoría de Hall que es más clara la comprensión de la construcción de espacios de

homosocialización de corte homoerótico y móvil como un *continuum* desde la disponibilidad física de los lugares hasta las interacciones más íntimas que se dan dentro de él.

Es decir que, como la mayoría de los espacios establecidos en la ciudad contemporánea, el ‘último vagón’ existe gracias a su co-construcción, a la retroalimentación que recibe de quienes lo habitan con su materialidad, así sea temporalmente y en un contexto de fugacidad implícito en la naturaleza de la práctica que alberga. Esta realidad no hace más que resaltar el carácter móvil de su erección y de igual manera implica que este espacio es producto del **ensamblaje** de sus partes. Esta aproximación teórica al problema de la tesis está también muy presente en el **nuevo paradigma de las movilidades**, que como mencioné en la Capítulo 1, es uno de los pilares principales que sostienen este trabajo de investigación. Es una manera novedosa de entender la ciudad, no como un ente monolítico que dirime el destino de sus habitantes mediante fuerzas estructurales inescrutables, sino como un ente dinámico, que es la suma de sus partes, que a su vez operan con lógicas internas que desbordan los usos habituales del espacio público urbano (Farías, 2010; Sheller & Urry, 2006; Söderström & Crot, 2010).

Así mismo, entender al ‘último vagón’ como producto de un proceso de ensamblaje urbano, permite ilustrar de manera nítida los flujos de movilidad que intervienen en su construcción y la convergencia entre las dimensiones físico-geográficas y subjetivo-fenómicas que he mencionado. Entender, por ejemplo, que el ‘último vagón’ no es solo aquel carro en la cola de un convoy de trenes en el que se dan prácticas homoeróticas entre sus pasajeros, sino que también se extiende a otros vagones, a los andenes, a las correspondencias e incluso a otros lugares de encuentro cercanos a las estaciones es resaltar que todos estos lugares físicos no solo coexisten y refuerzan el ‘metreo’ sino que también conforman entre ellos **un mismo espacio**. El tránsito de los practicantes entre estos lugares extiende la práctica más allá de los confines del tren y así mismo reconfigura sus trayectorias y desplazamientos cotidianos dentro de la traza urbana. Aunque exista un ejercicio de desplazamiento físico consciente entre estos espacios, el hecho de que estos se ensamblen entre sí dentro de una misma experiencia de orden metropolitano quiere decir que **cada uno de ellos hace parte indivisible del ‘último vagón’**. Esto hace del ‘metreo’ una práctica situada, independientemente de que se trate de un *no-lugar* y de que los subespacios que se desprenden de él no siempre estén presentes en todas las interacciones.

Esta ambivalencia ontológica del ‘último vagón’ se traslada igualmente al conflicto entre lo público y lo privado que es inherente al ‘metreo’ como práctica. Más que suponer un conflicto,

en este espacio se puede evidenciar como lo último se contiene en lo primero. El mecanismo social de este ‘secreto a voces’ hace posible al practicante permanecer completamente anónimo a la vista de todo el mundo. Le permite no encasillarse identitariamente a través de su práctica, como sí podría sucederle si fuera a lugares de encuentro estacionarios dedicados exclusivamente al intercambio sexoafectivo entre hombres, como baños, saunas o bares gays. De esta demostración de “lo anónimo en lo público” es de donde emergen las diferentes posibilidades que ofrece el ‘metreo’ al practicante en este espacio. Esta expresión la tomé de Corinto en nuestra entrevista, cuando menciona con emoción esta potencialidad que detecta en la práctica:

[S]ucede también esta otra cosa, que es la que [te] decía al principio, que me parece teóricamente más interesante, que es el tema de la visibilidad, ¿no? De lo anónimo en lo público, o sea, cómo lo más anónimo está en lo más público, ¿no? Como también en el momento en el que estamos rodeados de personas, de repente ya no somos esta unicidad, esta identidad [propia], este ser único, sino [que] nos volvemos más [como] una masa colectiva que nos permite devenir imperceptibles, devenir anónimos. [Como] sucede en una marcha, [como] sucede en otro tipo de manifestaciones. Creo que es algo que es muy similar a lo que pasa en el metro, ¿no? Cuando estamos en este grupo grande de personas ya no somos ubicables, ¿no? Nos volvemos un poco, pues eso, el devenir imperceptible, por decirlo [así] (Corinto, marzo de 2022).

Es claro que este trabajo de investigación no trata todas las posibles aristas de análisis que se desprenden de la emergencia del ‘último vagón’ del metro como un espacio de homosocialización homoerótico móvil. Sin embargo, deja sugeridas múltiples áreas de oportunidad para seguir insistiendo en la investigación de los intersticios de la ciudad y la configuración de lugares de encuentro en la Ciudad de México. Para futuros desarrollos de este tema puede considerarse profundizar con más ahínco en las características específicas de los flujos de movilidad inherentes al ‘metreo’, en el análisis del sustrato social de los hombres que frecuentan este espacio, en el desenvolvimiento de los diferentes tipos de masculinidad allí o en la tensión con las diferentes fuerzas del orden que toleran por incapacidad, pero no condonan la práctica. Para ir más allá, investigaciones futuras pueden utilizar el marco teórico que aplico en esta tesis para estudiar otras posibles formas en las que estos espacios pueden emerger en la Ciudad de México o en otras ciudades. Es posible pensar en este trabajo como un marco para entender aquellos espacios de homosocialización homoeróticas, no necesariamente móviles, que se sostienen en la liminalidad, especialmente en áreas urbanas en donde la tolerancia a las interacciones homoeróticas entre hombres es mucho menor que en esta ciudad. De igual manera, el proceso de reflexividad concerniente al diseño metodológico (ver Apéndice A) aquí aplicado puede ayudar a cualquiera

que decida retomar este u otros temas similares a resolver la tensión entre la ética y el quehacer científico en favor de una sana curiosidad por tocar temas considerados ‘vedados’ o ‘delicados’ en no pocos ámbitos de la investigación cualitativa.

Considero, entonces, que he ofrecido una investigación relevante para el desarrollo de los estudios de las movilidades y los espacios de homosocialización en la ciudad contemporánea, que ayudará a alimentar el acervo teórico y empírico de un paradigma en los estudios urbanos que, aunque presente desde hace más de dos décadas, hasta ahora es incipiente como tema de discusión generalizado. Espero así que el lector que tenga esta tesis en sus manos pueda sacar el máximo provecho de ella, que se acerque con curiosidad para encontrar los caminos y lugares a los que no llegué —como he hecho con los referentes teórico-metodológicos que están aquí presentes— y que encuentre valiosos mis aportes a la discusión sobre el tema para seguir avanzando en el entendimiento de las prácticas homoeróticas, de los espacios que las albergan y del rol central de estos en la conformación de la experiencia urbana.

Bibliografía

- Aguilar Galindo, J. E. (2015). *Los espacios públicos y privados en Bogotá: hablando sobre la ciudad gay*. https://www.researchgate.net/publication/302876868_LOS_ESPACIOS_PUBLICOS_Y_PRIVADOS_EN_BOGOTA_HABLANDO_SOBRE_LA_CIUADAD_GAY
- Ahlm, J. (2017). Respectable promiscuity: Digital cruising in an era of queer liberalism. *Sexualities*, 20(3), 364-379. <https://doi.org/10.1177/1363460716665783>
- Albert, S. (2011). Spontaneous pleasures: Sex between women in public places. *Sexualities*, 14(6), 669-680. <https://doi.org/10.1177/1363460711422307>
- Albet, A., & Benach, N. (2012). *Doreen Massey: Un sentido global del lugar* (1.ª ed.). Icaria.
- Alexander, J. C. (2006). *Cultural pragmatics: social performance between ritual and strategy* (J. C. Alexander, B. Giesen, & J. L. Mast, Eds.; pp. 29-90). Cambridge University Press.
- Alexander, J. C., & Giesen, B. (1994). *De la reducción a la vinculación: la visión a largo plazo del debate micro-macro* (J. C. Alexander, B. Giesen, R. Münch, & N. J. Smelser, Eds.; pp. 9-61). Gamma.
- Amin, A., & Thrift, N. (2002). *Cities: Reimagining the Urban*. Polity.
- Atkins, M., & Laing, M. (2012). Walking the beat and doing business: Exploring spaces of male sex work and public sex. *Sexualities*, 15(5-6), 622-643. <https://doi.org/10.1177/1363460712445984>
- Atuk, T. (2022). Cruising in-between immunity and community: A virtual ethnography of cruising in Istanbul. *Sexualities*, 25(5-6), 523-545. <https://doi.org/10.1177/1363460720973893>
- Augé, M. (2017). *Los no lugares*. Gedisa.
- Bauman, Z., & Lyon, D. (2013). *Liquid Surveillance: A Conversation*. Polity.
- Bayart, J.-F. (2014). *Le plan cul: ethnologie d'une pratique sexuelle*. Librairie Arthème Fayard.
- Biber, K., & Dalton, D. (2009). Making art from evidence: Secret sex and police surveillance in the Tearoom. *Crime, Media, Culture: An International Journal*, 5(3), 243-267. <https://doi.org/10.1177/1741659009346048>
- Blanco, J., Bosoer, L., & Apaolaza, R. (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de geografía Norte Grande*, 58, 41-53. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022014000200003>
- Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*. Anagrama.
- Bourdieu, P. (2012). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Taurus.
- Bourgois, P. I. (2010). *En busca de respeto: vendiendo crack en Harlem* (1.ª ed.). Siglo Veintiuno Editores.
- Bowen, G. A. (2009). Document Analysis as a Qualitative Research Method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27-40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>
- Briggs, C. L. (1983). Questions for the ethnographer: A critical examination of the role of the interview in fieldwork. *Semiotica*, 46(2-4). <https://doi.org/10.1515/semi.1983.46.2-4.233>
- Briggs, C. L. (1984). Learning How to Ask: Native Metacommunicative Competence and the Incompetence of Fieldworkers. *Language in Society*, 13(1), 1-28. <http://www.jstor.org/stable/4167483>
- Brown, M. (2005). *Closet Space: Geographies of Metaphor from the Body to the Globe*. Routledge.
- Brown, M., & Knopp, L. (2008). Queering the Map: The Productive Tensions of Colliding Epistemologies. <http://dx.doi.org.biblioteca-colmex.idm.oclc.org/10.1080/00045600701734042>, 98(1), 40-58. <https://doi.org/10.1080/00045600701734042>
- Caldeira, T. P. R. (2014). *Gender Is Still the Battleground: Youth, cultural production and the remaking of public space in São Paulo* (S. Parnell & S. Oldfield, Eds.; pp. 413-427). Routledge.
- Carrillo, H., & Hoffman, A. (2018). 'Straight with a pinch of bi': The construction of heterosexuality as an elastic category among adult US men. *Sexualities*, 21(1-2), 90-108. <https://doi.org/10.1177/1363460716678561>
- Castells, M. (1977). *Movimientos sociales urbanos* (3.ª ed.). Siglo XXI Editores.

- Chowdhury, R. (2020). Homosocial trust in urban policing. *City*, 24(3-4), 493-511.
<https://doi.org/10.1080/13604813.2020.1781410>
- Chowdhury, R. (2021). The social life of transport infrastructures: Masculinities and everyday mobilities in Kolkata. *Urban Studies*, 58(1), 73-89. <https://doi.org/10.1177/0042098019875420>
- Chowdhury, R., & McFarlane, C. (2022). The crowd and citylife: Materiality, negotiation and inclusivity at Tokyo's train stations. *Urban Studies*, 59(7), 1353-1371.
<https://doi.org/10.1177/00420980211007841>
- CLANDESTINOGAY. (2022). *ENTRE MAS LLENO MEJOR (REPORTAJE ESPECIAL)*.
<https://www.youtube.com/watch?v=SeK9CXLwECI>
- Coleman, J. S. (2011). *Fundamentos de teoría social*. Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Collins, R. (2009). *Cadenas de rituales de interacción*. Anthropos.
- Connolly, P. (2013). *La ciudad y el hábitat popular: paradigma latinoamericano* (B. R. Ramírez Velázquez & E. Pradilla Cobos, Eds.; pp. 505-552). Universidad Autónoma Metropolitana.
- Connolly, P. (2018). *¿Qué se gobierna en materia de transporte y movilidad? El caso de la Ciudad de México* (P. Le Galès & V. Ugalde, Eds.; pp. 371-428). El Colegio de México.
<https://doi.org/10.2307/j.ctv8bt1pt>
- Crossa Niell, V. (2018). *Luchando por un espacio en la Ciudad de México: comerciantes ambulantes y el espacio público urbano* (Primera edición). El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales.
- Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. Siglo XXI Editores, Universidad Autónoma Metropolitana.
- El Universal. (2023). *Crónica de una noche en el último vagón del Metro... con todo y Guardia Nacional*.
<https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cronica-de-una-noche-en-el-ultimo-vagon-del-metro-con-todo-y-guardia-nacional>
- Excélsior TV. (2017). *Cajita feliz en el último vagón del metro en la Ciudad de México*.
<https://www.youtube.com/watch?v=6rRDTB--KyA>
- Farías, I. (2010). *Introduction: Decentring the Object of Urban Studies* (I. Farías & T. Bender, Eds.; pp. 1-24). Routledge.
- Flood, M. (2007). Men, sex, and homosociality: how bonds between men shape their sexual relations with women. *Men and Masculinities*, 10(3), 339-359.
<http://jmm.sagepub.com/cgi/content/abstract/10/3/339>
- Flores Dávila, J. I. (2020). Mujeres y usos de los espacios públicos en México. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 65(240), 293-326.
<https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.2020.240.76630>
- Gallego Montes, G. (2010). *Demografía de lo otro: biografías sexuales y trayectorias de emparejamiento entre varones en la Ciudad de México* (1. ed). Colegio de México.
- Gallego Montes, G. (2011). Primera experiencia homoerótica en varones en la Ciudad de México. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 9(2), 913-928.
- Gallego Montes, G., Giraldo Aguirre, S., Jaramillo Ángel, C. P., & Vasco Alzate, J. F. (2016). Homoerotismo en hombres y mujeres en el Eje Cafetero colombiano: una interpretación desde el enfoque biográfico. *Revista Colombiana de Sociología*, 39(1), 167-189.
<https://doi.org/10.15446/rcs.v39n1.56346>
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Island Press.
- Goffman, E. (1979). *Relaciones en público - Microestudios del orden público*. Alianza Editorial.
- Goffman, E. (2009). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Amorrortu.
- Goh, K. (2017). Safe Cities and Queer Spaces: The Urban Politics of Radical LGBT Activism. *Annals of the American Association of Geographers*, 108(2), 463-477.
<https://doi.org/10.1080/24694452.2017.1392286>
- Goold, B. (2009). *Technologies of surveillance and the erosion of institutional trust* (K. F. Aas, H. O. Gundhus, & H. M. Lomell, Eds.; pp. 207-218). Routledge-Cavendish.
- Graham, D. (2018). *The Last Car: Cruising in Mexico City*. Kehrer.

- Guba, E. G., & Lincoln, Y. S. (2002). *Paradigmas en competencia en la investigación cualitativa* (pp. 113-145). El Colegio de Sonora.
- Guber, R. (2011). *La etnografía: método, campo y reflexividad* (1.^a ed.). Siglo Veintiuno Editores.
- Gutiérrez Martínez, A. P. (2016). Etnografía móvil: una posibilidad metodológica para el análisis de las identidades de género en Facebook. *Revista interdisciplinaria de estudios de género de El Colegio de México*, 2(4), 26-45. <https://doi.org/10.24201/eg.v2i4.50>
- Gutiérrez Martínez, A. P. (2022). *Atmósferas trans: sociabilidades, internet, narrativas y tránsitos de género en la Ciudad de México* (Primera edición). El Colegio de México, Centro de Estudios Sociológicos.
- Gutmann, M., & Viveros, M. (s. f.). *Masculinities in Latin America*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2293658>
- Habermas, J. (1999). *Teoría de la acción comunicativa, I. Racionalidad de la acción y racionalización social*. Taurus. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Hall, E. T. (1966). *The hidden dimension*. Doubleday.
- Hall, E. T. (2003). *Proxemics* (S. M. Low & D. Lawrence-Zúñiga, Eds.; pp. 51-73). Blackwell Publishing.
- Hanhardt, C. B. (2013). *Safe Space: Gay Neighbourhood History and the Politics of Violence*. Duke University Press.
- Harris, E. (2015). Navigating Pop-up Geographies: Urban SpaceTimes of Flexibility, Interstitiality and Immersion. *Geography Compass*, 9(11), 592-603. <https://doi.org/10.1111/gec3.12248>
- Harvey, D. (1990). *The Condition of Posmodernity*. Blackwell Publishing.
- Heaphy, B., & Hodgson, J. (2021). Public sex, private intimacy and sexual exclusivity in men's formalized same-sex relationships. *Sexualities*, 24(7), 874-890. <https://doi.org/10.1177/13634607211028108>
- Holmes, A. (2007). *City Fictions: Language, Body, and Spanish American Urban Space*. Bucknell University Press.
- hooks, bell. (1990). *Yearning: Race, Gender, and Cultural Politics*. South End Press.
- Hubbard, P. (2018). Geography and sexuality: Why space (still) matters: <https://doi-org.biblioteca-colmex.idm.oclc.org/10.1177/1363460718779209>, 21(8), 1295-1299. <https://doi.org/10.1177/1363460718779209>
- Humphreys, L. (1975). *Tearoom trade: Impersonal sex in public places* (Enl. ed. with a retrospect on ethical issues). Aldine Pr.
- Ingold, T. (2014). That's enough about ethnography! *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, 4(1), 383-395. <https://doi.org/10.14318/hau4.1.021>
- Jackson, P. (1989). *Maps of meaning: an introduction to cultural geography*. Routledge.
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación, desplazamiento, desposesión: Procesos urbanos en América Latina. *Revista del Instituto de la Vivienda*, 31(88), 27-71. http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582016000300002&lang=pt
- Jirón, P., & Iturra, L. (2011). Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *ARQUITECTURAS DEL SUR*, 44-57. <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/AS/article/view/805>
- Jirón, P., Lange V., C., & Bertrand S., M. (2010). EXCLUSIÓN Y DESIGUALDAD ESPACIAL: RETRATO DESDE LA MOVILIDAD COTIDIANA. *Revista INVI*, 25(68), 15-57. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002>
- Juan, S. (2000). *Las tensiones espacio-temporales de la vida cotidiana* (A. Lindón, Ed.; pp. 123-146). Anthropos.
- Kenyon, M. (2022). *The Knife's Edge of Visibility: Cruising, Surveillance, and Discursive Practices of Queer Communities in Ottawa* [Tesis doctoral]. <https://doi.org/10.22215/etd/2022-15257>
- Kim, A. M. (2015). *Sidewalk City: Remapping Public Space in Ho Chi Minh City*. University of Chicago Press.
- Koch, R., & Latham, A. (2014). *Representing and Imagining the City* (R. Paddison & E. McCann, Eds.; pp. 14-32). SAGE Publications.

- Langarita Adiego, J. A. (2019). On sex in fieldwork: Notes on the methodology involved in the ethnographic study of anonymous sex. *Sexualities*, 22(7-8), 1253-1267. <https://doi.org/10.1177/1363460717716581>
- Lanzagorta, J. I. (2018). *La Zona Rosa: un estudio socioespacial sobre género, sexualidad, sociabilidad e imaginario urbano en la Ciudad de México* [Tesis doctoral]. <https://repositorio.colmex.mx/concern/theses/44558d684?locale=es>
- Latham, A., & McCormack, D. P. (2010). *Globalizations Big and Small: Notes on Urban Studies, Actor-Network Theory, and Geographical Scale* (I. Farías & T. Bender, Eds.; pp. 53-72). Routledge.
- Lawhon, M., & Truelove, Y. (2020). Disambiguating the southern urban critique: Propositions, pathways, and possibilities for a more global urban studies. *Urban Studies Journal Limited*, 57(1), 3-20. <https://doi.org/10.1177/0042098019829412>
- Leap, W. (Ed.). (1999). *Public Sex/Gay Space*. Columbia University Press.
- Lefebvre, H. (1992). *The Production of Space*. Wiley.
- Lehtovuori, P. (2016). *Experience and Conflict: The Production of Urban Space*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315255682>
- Lewis, N. M. (2013). Ottawa's Le/The Village: Creating a gaybourhood amidst the 'death of the village'. *Geoforum*, 49, 233-242. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2013.01.004>
- Lewis, N. M. (2014). Moving "Out," Moving On: Gay Men's Migrations Through the Life Course. <https://doi-org.biblioteca-colmex.idm.oclc.org/10.1080/00045608.2013.873325>, 104(2), 225-233. <https://doi.org/10.1080/00045608.2013.873325>
- Light, B., Mitchell, P., & Wikström, P. (2018). Big Data, Method and the Ethics of Location: A Case Study of a Hookup App for Men Who Have Sex with Men. *Social Media + Society*, 4(2), 205630511876829. <https://doi.org/10.1177/2056305118768299>
- Lindón, A. (2000). *Del campo de la vida cotidiana y su espacio-temporalidad (una presentación)* (A. Lindón, Ed.; 1.ª ed., pp. 7-19). Anthropos Editorial.
- Lindón, A. (2002). Trabajo, espacios de vida y cotidianidad. La periferia oriental de la ciudad de México. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 6. <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/524>
- Lopes De Souza, M. (2016). Lessons from Praxis: Autonomy and Spatiality in Contemporary Latin American Social Movements. *Antipode*, 48(5), 1292-1316. <https://doi.org/10.1111/anti.12210>
- Low, S. M. (2010). *On the Plaza: The Politics of Public Space and Culture*. University of Texas Press.
- Lussault, M. (2015). *El hombre espacial: la construcción social del espacio humano*. Amorrortu.
- Martínez del Barrio, C. (2021). Gendered Urban Spaces and Strangeness in Jean Rhys' Good Morning, Midnight (1939). *Odisea*, 22, 137-149. <https://doi.org/10.25115/odisea.v0i22.5485>
- Massey, D. (1999). *Space of Politics* (D. Massey, J. Allen, & P. Sarre, Eds.; pp. 279-294). Polity Press; Blackwell Publishers.
- Massey, D. (2005). *For space*. SAGE.
- Matejskova, T. (2009). *Straights in a Gay Bar: Negotiating Boundaries through Time-Spaces* (K. Browne, J. Lim, & G. Brown, Eds.; pp. 137-150). Ashgate Publishing, Ltd.
- McFarlane, C. (2012). Rethinking Informality: Politics, Crisis and the City. *Planning Theory & Practice*, 13(1), 89-108. <https://doi.org/10.1080/14649357.2012.649951>
- Metro CDMX. (s. f.). *Manual para el usuario*. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/servicios/manual-usuario>
- Nava Sánchez, A. (2019). Interacción, construcción del espacio social y sexualidad en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 21, 524-545. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2019v21n3p524>
- Ortiz-García, J. M. (2006). Guía descriptiva para la elaboración de protocolos de investigación. *Salud en Tabasco*, 12(3), 530-540.
- Parker, S. (2004). *Urban Theory and the Urban Experience: Encountering the City*. Routledge.

- Parra, M. (2018). Crisol de Masculinidades. Una revisión visual de la masculinidad homosexual en la Ciudad de México. *MAGOTZI Boletín Científico de Artes del IA*.
<https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/ia/article/download/2731/2755?inline=1>
- Porrás-Santanilla, L. (2022). The game: Description and analysis of how street vendors keep working on the streets of Bogotá despite state intervention. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 23996544221094145. <https://doi.org/10.1177/23996544221094145>
- Richardson, M. (2003). *Being-in-the-Market Versus Being-in-the-Plaza: Material Culture and the Construction of Social Reality in Spanish America* (S. M. Low & D. Lawrence-Zúñiga, Eds.; pp. 74-91). Blackwell Publishing.
- Rizo García, M. (2015). Interacción y emociones: La microsociología de Randall Collins y la dimensión emocional de la interacción social. *Psicoperspectivas*, 14(2), 51-61.
<https://doi.org/10.5027/PSICOPERSPECTIVAS-VOL14-ISSUE2-FULLTEXT-439>
- Robledo Gómez, Á. M., & Rodríguez Santana, P. (2008). *Emergencia del sujeto excluido. Aproximación genealógica a la no-ciudad en Bogotá*. Pontificia Universidad Javeriana.
- Rose, G. (1999). *Performing Space* (D. Massey, J. Allen, & P. Sarre, Eds.; pp. 247-259). Polity Press; Blackwell Publishers.
- Roy, A. (2011). Slumdog Cities: Rethinking Subaltern Urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(2), 223-261. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2011.01051.x>
- Salazar Arenas, Ó. I. (2009). Paseo de olla. Etnografía mínima de una práctica social en el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera. *Antípoda*, 8, 35-59.
- Salazar Arenas, Ó. I. (2013). De liebres, tortugas y otros engendros: movilidades urbanas y experiencias del espacio público en la Bogotá contemporánea. *Revista Colombiana de Antropología*, 49(2), 15-40. <https://revistas.icanh.gov.co/index.php/rca/article/view/274/226>
- Sancén, J. O. (2016). "El último vagón". *El metro de la Ciudad de México: Heterotopías y prácticas homoeróticas* [Tesis doctoral].
<https://repositorio.xoc.uam.mx/jspui/bitstream/123456789/616/1/181399.pdf>
- Sancén, J. O. (2020). "El último vagón": sexualidad, cuerpo y espacio. Una aproximación a las prácticas homoeróticas entre hombres en el metro de la Ciudad de México. *RELIES: Revista del Laboratorio Iberoamericano para el Estudio Sociohistórico de las Sexualidades*, 3, 209-227.
<https://doi.org/10.46661/relies.4955>
- Sassen, S. (2001). *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Shoshan, N. (2015). MÁS ALLÁ DE LA EMPATÍA: LA ESCRITURA ETNOGRÁFICA DE LO DESAGRADABLE. *Nueva Antropología*, 28(83), 147-162.
- Simmel, G. (2005). La metrópolis y la vida mental. *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*, 4, 7.
- Small, M. L. (2009). 'How many cases do I need?' On science and the logic of case selection in field-based research. *Ethnography*, 10(1), 5-38. <http://www.jstor.org/stable/24047975>
- Söderström, O., & Crot, L. (2010). *The mobile constitution of society: rethinking the mobility-society nexus*. https://acad.colmex.mx/sites/default/files/pdf/Sesion%2010%20-%20S_derstr_m_Ola_-_The_mobile_constitution_of_society_rethinking_the_mobility_20100630.pdf
- Soja, E. W. (1999). *Thirdspace: Expanding the Scope of the Geographical Imagination* (D. Massey, J. Allen, & P. Sarre, Eds.; pp. 260-278). Polity Press; Blackwell Publishers.
- Spruce, E. (2020). LGBTQ situated memory, place-making and the sexual politics of gentrification. *Environment and Planning D: Society and Space*, 38(5), 961-978.
<https://doi.org/10.1177/0263775820934819>
- Strathern, M. (2002). *On Space and Depth* (J. Law & A. Mol, Eds.; pp. 88-115). Duke University Press.
- Teutle, A., & List Reyes, M. (2015). *Húmedos placeres: sexo entre varones en saunas de la ciudad de Puebla* (1.ª ed.). La Cifra.
- Thrift, N. (2008). *Non-Representational Theory*. Routledge.

- Tonkiss, F. (2005). *Space, the city and social theory: social relations and urban forms*. Polity.
- Tonkiss, F. (2013). *Cities by Design: The Social Life of Urban Form*. Polity.
- Tonkiss, F. (2018). *Gendering urban protest: Politics, bodies and space*. Routledge.
- Touraine, A. (1981). *The Voice and the Eye: An Analysis of Social Movements* (First Edition). Cambridge University Press.
- Touraine, A. (1992). Beyond Social Movements? *Theory, Culture & Society*, 9(1), 125-145.
<https://doi.org/10.1177/026327692009001007>
- Turner, V. (1982). *From Ritual to Theatre: The Human Seriousness of Play*. PAJ Publications.
- Turner, V. (2017). *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*. Routledge.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Routledge.
- Urry, J. (2007). *Mobilities* (1.^a ed.). Polity Press.
- Valentine, G. (1999). *Imagined Geographies: Geographical Knowledge of Self and Other in Everyday Life* (D. Massey, J. Allen, & P. Sarre, Eds.; pp. 47-61). Polity Press; Blackwell Publishers.
- Vásquez del Águila, E. (2012). 'God forgives the sin but not the scandal': Coming out in a transnational context between sexual freedom and cultural isolation. *Sexualities*, 15, 207-224.
<https://doi.org/10.1177/1363460711433751>
- Vásquez del Águila, E. (2014). *Masculine Capital, Homophobia and Homoeroticism* (A. L. Amodeo & P. Valerio, Eds.; pp. 9-23). Liguori Editore.
<https://researchrepository.ucd.ie/server/api/core/bitstreams/4f6ada95-454c-4363-8a9c-9f3a052bedbf/content>
- Verduzco, I. L., & Sánchez, T. E. R. (2011). La homofobia y su relación con la masculinidad hegemónica en México. *Revista Puertorriqueña de Psicología*, 22(1), 101-121.
<https://repsasppr.net/index.php/reps/article/view/193>
- Viscaya, C. (2016). *Técnicas corporales y rituales de interacción: cuerpos y erotismos, un acercamiento desde la dinámica del último vagón del Metro de la Ciudad de México* [Tesis doctoral].
- Viscaya, C. (2019). *Las miradas en el último vagón del metro: sociología del cuerpo y los sentidos en la interacción homoerótica* (1.^a ed., pp. 245-265). Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones de Estudios de Género.
- Wee, B. van (Ed.). (2013). *The transport system and transport policy: an introduction*. Elgar.
- Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Project for Public Spaces.
- Zeiderman, A. (2013). Living dangerously: Biopolitics and urban citizenship in Bogotá, Colombia. *American Ethnologist*, 40(1), 71-87. <https://doi.org/10.1111/amet.12006>
- Zelizer, V. (2009). *La negociación de la intimidad* (1.^a ed.). Fondo de Cultura Económica.
- Zibechi, R. (2008). *Las periferias urbanas, ¿contrapoderes de abajo?* (pp. 21-85). Lavaca.

Apéndice A – Reflexiones metodológicas y éticas

A lo largo de todo el texto que precede a este apéndice, las prácticas, actividades y espacios descritos en este trabajo de investigación hacen referencia a interacciones sexuales explícitas entre hombres que se realizan en el espacio público, lo que implica un posicionamiento claro y firme de mi parte como investigador en cuanto a las consecuencias éticas del tratamiento de esta información y su posterior procesamiento metodológico. En este breve apéndice busco referirme a estas tensiones que fueron surgiendo a lo largo de la realización de mi trabajo de campo y el procesamiento de los datos, así como busco introducir al lector a mi propio flujo de pensamiento, a mi trasfondo personal y a las justificaciones de mis elecciones metodológicas para esta investigación. La existencia de este apéndice, apartada del resto del cuerpo de la investigación, está inspirada en una sección similar que la investigadora Ana Paulina Gutiérrez incluye en su gran trabajo sobre las sociabilidades *online* transfemeninas en la Ciudad de México (2022) y en el cual se enfrenta a contradicciones éticas y personales del mismo tenor.

Considero importante empezar relatando mis motivaciones para investigar este tema en específico; es decir, el ‘metreo’ como fenómeno y como instigador de espacios de homosocialización homoerótica en la ciudad. No pretendo extenderme en el compendio de decisiones epistemológicas e inspiraciones teóricas que justifican la existencia de este trabajo, puesto que esto ya fue tratado en la Introducción de este trabajo (ver Capítulo 1). Busco establecer una reflexión personal de mi posición como investigador de lo urbano y como hombre gay frente a este tema. Un tema, por cierto, que solo había notado de oídas, con lo que me compartían amigos personales que habían venido antes que yo a la Ciudad de México y que no comprendía muy bien. Venir de otro país y de una ciudad como Bogotá, que si bien grande, no comprende la enormidad del lugar que ahora me acoge, me enfrentó a formas de socialización que se escapaban de mi universo de sentido, de toda la vida queer que conocí en Colombia y que buenamente vine a expandir acá.

Sin embargo, saber que una práctica como el ‘metreo’ existe fue un incentivo suficiente para interesarme por el tema, toda vez que en los pequeños trabajos investigativos que conduje mientras estudiaba Sociología en la Universidad Nacional de Colombia siempre traté temas íntimamente relacionados con los usos alternativos del espacio público, las prácticas sexuales abyectas y el potencial de las movilidades urbanas para facilitar las formas de socialización en la

ciudad. Da la casualidad que el ‘metreo’ es una suerte de compendio de estas tres cosas en un mismo estudio de caso. Por eso mi objetivo, desde que supe de su existencia como práctica establecida, fue articular mi conocimiento teórico en servicio de entender el funcionamiento espacial de este fenómeno.

Pero no es suficiente con aludir a mis intereses de investigación porque, por más que se resalte su pertinencia, no resuelven mi conflicto directo frente a este tema. Desanudar esta tensión requiere de un proceso consciente de reflexividad y de plantar sin ambages la manera en la que me relaciono con este tema de estudio. Como mencionan autoridades de la investigación etnográfica como Rosana Guber o Tim Ingold, resulta realmente ingenuo pensar que uno como investigador puede abstraerse por completo de lo que está observando sin tener en cuenta que hay elementos subjetivos en común que nos interpelan de tal manera que nos sentimos seducidos a tratar el tema como una tarea casi personal (Guber, 2011; Ingold, 2014). Yo podría añadir que un trabajo de investigación que nos obligue a estudiarnos a nosotros mismos tiene un mayor valor epistemológico que cualquier otro que pretenda dejar al investigador al margen del fenómeno que busca describir. Esta razón, y no otra, es la que me motivó seriamente a investigar la conformación de este tipo de espacios de homosocialización en la ciudad.

Yo no crecí en la Ciudad de México, por lo que mi conocimiento acerca del ‘metreo’ era más bien precario. Pero sí conocí de primera mano el tipo de experiencias que comparto con los hombres a quienes entrevisté, especialmente aquellos relativos a la iniciación sexual con nuestros pares, que siempre requerían toda clase de estratagemas para poder ocultarse a plena vista de conocidos y desconocidos. Sin embargo, mi historia de vida me llevó por otro camino en el que asumí una posición casi que vergonzante frente a este tipo de actividades sexuales en público. Puedo decir que practiqué *cruising* en un par de momentos de mi vida, cuando era muy joven, pero definitivamente en un momento muy largo de mi adultez que incluso se mantiene hasta hoy decidí abandonar conscientemente cualquier búsqueda de relaciones sexoafectivas con desconocidos en lugares de encuentro o por las cada vez más omnipresentes aplicaciones de citas que existen en el mercado.

Por esta razón no tengo el mismo nivel de *know-how* o de *expertise* práctico de mi círculo de amistades quienes sí han contado con este tipo de experiencias de manera constante a lo largo de su vida sexual activa. Así pues, la intención que subyace frente a la elección de este tema, más que un conocimiento general de una práctica que en términos espaciales se presenta como

rompedora e interesante, es un proceso autocrítico de revisión y reconocimiento de mi vida sexual frente a un terreno que, antes de ser desarrollado en esta tesis, era completamente desconocido para mí. Por supuesto, esto de ninguna manera implica un juicio moral de mi parte frente a la práctica, porque tener esta posición perjudicaría irremediablemente el producto de este trabajo de investigación y, de todas maneras, creo genuinamente en que esta es una forma tan legítima de ocupación y aprovechamiento del espacio público como cualquiera de los cientos que emergen de los intersticios de la ciudad todos los días, a toda hora.

Debo reconocer que debido a estas limitaciones mi planteamiento metodológico es algo tímido en comparación a lo que pudo haber sido. No solo por las fricciones éticas que comporta describir prácticas homoeróticas en el espacio público sin delatar a los practicantes, sino porque entrar a hacer la observación etnográfica requiere “poner el cuerpo” en la escena. Con esto no me refiero a practicar el ‘metreo’ como herramienta autoetnográfica —aunque ya existen antecedentes de esta estrategia en el estudio del *cruising* (Langarita Adiego, 2019)— sino que mi cuerpo estaría sujeto a la objetivación de la mirada de los practicantes como un potencial ‘metrero’ más con el cual interactuar, porque como me dijo Corinto, uno de mis entrevistados, “la mirada también toca”. Esta situación, a la cual no estaba acostumbrado, me obligó a relajar mi estancia corporal y a estar dispuesto a tener interacciones breves con el fin de no romper el espacio que estaba observando (como explico en Capítulo 4). Estas interacciones no pasaron más allá de simples coqueteos mutuos que tuve que seguir en algunas ocasiones, porque una actitud rígida de mi parte podría entenderse como hostil, como cuando en una de mis primeras observaciones uno de los ‘metreros’ que estaba en el vagón y que había tenido una interacción minutos antes descubrió que yo no estaba allí para hacer *cruising* y decidió bajarse del tren y abordar otro al sentirse vigilado por mi presencia.

Aunque todos mis informantes no adoptaron en ningún momento una actitud vergonzante frente a la práctica sexual que realizan se hizo evidente a lo largo de las entrevistas y de las observaciones etnográficas en campo que hay una actitud de prevención generalizada frente a cualquier elemento externo que pueda poner en peligro la integridad de los ‘metreros’ y es por esa razón que se activan las estrategias de protección homosocial que describí en los Capítulo 3 y Capítulo 4. Mi responsabilidad ética como investigador es, entonces, asegurar que esta protección se mantenga desde el procesamiento de los datos crudos hasta la redacción de la tesis.

En compromiso con esta idea y gracias a la constante retroalimentación de la directora y el lector de esta tesis, así como en conversaciones informales con mis informantes y mis amigos con

quienes compartí esta preocupación, tuve que hacer profundos ajustes al diseño metodológico original, que incluía entre otras cosas, la aplicación de herramientas de sombreado y mapeo de desplazamientos entre estaciones. La literatura disponible que ha tratado este tema ha reflexionado sobre la responsabilidad del investigador en el uso de estas herramientas debido a que suponen cruzar una línea de privacidad que en el ámbito del espacio público se presente como difusa (Gehl & Svarre, 2013). En el caso de este tipo de espacios, en el que no solo confluyen hombres cuya orientación sexual es pública sino también aquellos que aún no han salido del ‘clóset’ o que incluso son heterosexuales, esta premisa es aún más importante para tener en cuenta en cuanto una indiscreción por parte del investigador puede exponerles y causar consecuencias en sus vidas personales (Vásquez del Águila, 2012) y también en cuanto se presentan riesgos inherentes a la descripción y a la geolocalización de lugares de encuentro que normalmente no se tienen en cuenta al momento de tratar estos temas (Light et al., 2018).

Por tanto, decidí prescindir del sombreado que había hecho y limitar el mapeo a la distribución del espacio al interior del último vagón del metro. En consonancia, me abstuve de tomar cualquier tipo de fotografía o de hacer grabaciones de audio o vídeo subrepticias *in situ* y también retiré cualquier referencia a lugares de encuentro concretos que pudieron haberse mencionado en las entrevistas⁶⁴, en el diario de campo o en los archivos y testimonios posteriores que los informantes hicieron llegar a mis manos. Únicamente he conservado referencias geográficas en el texto que sean ineludibles para soportar el argumento que esté presentando y siempre de manera en la que no se puedan asociar a ninguna persona en específico. Aunque ninguno de mis informantes tuvo reparo alguno en ser grabado y hablaron, en general, de manera muy abierta e interesada del tema, me apegué a los protocolos de anonimización tradicionales que se suelen usar en este tipo de trabajos: he asignado a cada informante un seudónimo para identificarlo frente al lector y he omitido o distorsionado detalles que puedan identificarlos pero que fueron tratados en la entrevista y en el análisis de actores como lugar de trabajo y de residencia, ocupación o edad.

He querido también trasladar estas medidas al momento de incorporar el relato etnográfico en la tesis de manera que detalles de las observaciones anotadas en el diario de campo serán

⁶⁴ Esta medida de protección es especialmente relevante en cuanto se habla, no tanto de las estaciones de metro o las líneas en las que ocurre el ‘metro’, sino de los *espacios adjuntos* que describo en el Capítulo 2, en donde mis informantes aportaron muchos detalles muy específicos de lugares de encuentro clandestinos cercanos a la infraestructura de transporte público.

trabajadas editorialmente sin tergiversar su significado principal con el fin de adecuar el lenguaje al estilo que manejo en toda la monografía, puesto que en las prisas de la documentación y el proceso del diario de campo pueden colarse no pocos prejuicios morales interiorizados que el autor no haya desenterrado aún y se evidencien al calor de la información empírica. No será así en el caso de los archivos externos y las entrevistas etnográficas ya que imponer ese filtro en el relato mismo de los informantes sería quitarles la voz y ocultar su propio universo de sentido (Briggs, 1983; Guber, 2011), el mismo que quiero presentar aquí.

Comprendo totalmente la dificultad que entraña escribir sobre temas vedados como este. Sin embargo, considero que la labor del etnógrafo no tiene que pasar por la ‘esterilización’ de sus observaciones. El etnógrafo también puede —y debería— meterse a describir cosas que pasan como desagradables o proscritas para el grueso de la población (Shoshan, 2015) o incluso cosas que lo confrontan a su propia condición humana más allá de su rol de investigador (Bourgois, 2010). Por esa misma razón, las descripciones que salgan de mi proceso de análisis y de mis observaciones etnográficas deben ser completamente respetuosas, no condescendientes y emplazar el foco a los sujetos centrales de mi investigación. Los lazos que el investigador crea con su entorno de observación no deberían ser desechados ya que en estas relaciones también se encuentra, no solo un mejor contexto descriptivo del estado de cosas, sino un sentido compartido genuino de alegría y cuidado, como efectivamente lo hice con mis informantes.

Soy consciente de las oportunidades investigativas que no exploté como hubiese querido en este trabajo, ora por cuestiones del cronograma institucional que rige esta investigación, ora por mi propio miedo a no ser capaz de desplegar un aparato teórico-metodológico que me permitiera llegar al objetivo original con el que empecé a diseñar el protocolo de investigación de este proyecto. Sin embargo, considero que el desarrollo que buenamente presento aquí tiene todas las características de ser una investigación sólida y éticamente responsable. Nada del trabajo editorial hecho a mi diario de campo altera el sentido original de las observaciones consignadas en él y confío plenamente en que su tratamiento incluye los detalles estrictamente necesarios para comprender el fenómeno sin incluir información gratuita, que, si bien sirve para alimentar todas las fábulas que hay alrededor del ‘metreo’, no hacen justicia a la verdadera complejidad de su dimensión espacial.

Después de todo este exhaustivo trabajo de reconocimiento, compilación, observación, análisis y redacción no tengo duda que he podido dejar atrás ciertas reservas que pude haber tenido

respecto a esta práctica y también fui capaz de reconocerme dentro de ella, aunque nunca haya ido de *cruising* al último vagón del metro. También hizo evidente el enorme potencial de muchas herramientas metodológicas que fueron subutilizadas en esta monografía y que quiero desarrollar con más ahínco para poder aplicarlas correctamente en el futuro. En este caso, exploro solo un par de dimensiones muy concretas de los lugares de encuentro móviles expresadas en una práctica como el ‘metreo’, pero aspiro a que en desarrollos metodológicos posteriores —y con la experiencia en tratamiento ético de las fuentes que me dejó este trabajo— pueda tratar casos de estudio más diversos, complejos e interesantes al interior del espacio urbano.