

Vagoneros Sordos en el Metro de la Ciudad de México

Trabajo móvil y la construcción de lugares lineales



Gabriel Tolentino Tapia

gabtotap@gmail.com

Foro Latinoamericano de Antropología del Derecho (FLAD), sección México, México.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0453-5910>

Recibido: 2 de febrero de 2022. Aceptado: 10 de mayo de 2022.

RESUMEN

Comerciantes de negocios fijos, músicos, vagoneros (vendedores al interior de los trenes), colectivos feministas y transeúntes forman parte de la densa red de actores que coexisten y disputan su presencia en el Metro de la Ciudad de México. Entre tal vicisitud, el objetivo del presente artículo es examinar el papel que el trabajo en movimiento de los vagoneros Sordos juega en la construcción de un “lugar” en el Metro, un “espacio” esencialmente oyente. El escrito refleja resultados de una investigación etnográfica más amplia y pretende abrir un punto de diálogo entre los estudios Sordos, los estudios sobre movilidad y los estudios acerca del trabajo ambulante.

Palabras clave: *Vagoneros Sordos. Movilidad. Trabajo móvil. Metro de la Ciudad de México. Lugares lineales.*

Deaf vagoneros, mobile work and the construction of linear places in the Mexico City Metro

ABSTRACT

Sedentary vendors, musicians, *vagoneros* (vendors inside trains), feminist collectives and passengers are part of the dense network of actors who coexist and dispute their presence in the Mexico City Metro. Among such vicissitudes, the objective of this article is to examine the role that mobile work by Deaf *vagoneros* plays in the construction of a place in the Metro, an essentially hearing space. The text reflects results of a broader ethnographic research and aims to open a point of dialogue between Deaf studies, mobility studies and studies on itinerant work.

Keywords: *Deaf vagoneros. Mobility. Mobile work. Mexico City Metro. Linear places.*

Palavras-chave: *Vagoneros Surdos. Mobilidade. Trabalho móvel. Metrô da Cidade do México. Lugares lineales.*

INTRODUCCIÓN

Se dice que al poco tiempo de que el Metro de la Ciudad de México abrió sus puertas en septiembre de 1969, ya había personas comerciando en sus instalaciones, aumentando considerablemente a partir de la crisis económica de los años ochenta (Serna, 2020). Entre otros grupos, llegaron habitantes de colonias populares de la ciudad, personas provenientes de comunidades rurales e indígenas y personas con distintos tipos de discapacidad. El Metro pasó a ser no sólo una infraestructura para agilizar la movilidad de la población, sino también un sitio de trabajo ocupado por amplios sectores sociales, muchos desplazados de la llamada economía formal.

Las personas Sordas forman parte de los colectivos que arribaron al Metro.¹ Varias llevan dos o tres décadas laborando en los vagones vendiendo dulces, chocolates, libros para colorear o lapiceros. Abrirse paso en un sitio a veces hostil como lo es este medio de transporte, llevó años de negociación. A lo largo de su historia han transitado por la persecución, detenciones, extorsión policial, encarcelamiento y apropiación de su mercancía, hasta llegar a una etapa de mayor estabilidad derivado de acuerdos con las autoridades. La lucha les ha permitido hacerse de un “lugar Sordo” en el Metro. Actualmente la permisibilidad se sostiene en una difusa política gubernamental que oscila entre el asistencialismo y las contemporáneas políticas del reconocimiento. A pesar de la legitimidad, según algunos Sordos basada en su antigüedad en el Metro y por afirmarse como “grupo prioritario para el gobierno”, se mantienen en un estado permanente de incertidumbre; Javier López, uno de ellos, reconoce que su estatus puede cambiar de un momento a otro en función de la agenda y gestión de cada gobierno en turno. Recientemente la pandemia por coronavirus (COVID-19) se ha manifestado como otro factor que afecta su continuidad.²

Además de pelear el lugar ante las autoridades, en la práctica la legitimidad requiere de una asistencia constante que permita reclamar la permanencia. La construcción del lugar es constante. En esta tesitura, el objetivo del artículo es examinar el papel que el trabajo en movimiento de los vagoneros Sordos juega en la construcción de un lugar en el Metro. Laborar en movimiento al interior de los vagones mientras éstos recorren la línea ferroviaria, es un acto que no se reduce a un simple desplazamiento de venta; constituye una práctica que se vincula vigorosamente con la definición colectiva de este lugar lineal, objeto de apropiación, delimitación, control y significado. De igual forma, supone el despliegue de un conjunto de aprendizajes y de disposiciones organizativas, comunicativas, espacio-temporales, corporales y sensoriales que integran su oficio. Por tal razón, sugiero poner énfasis en las reglas, creatividades, arreglos y singularidades experienciales como parte de su trabajo. Abreviar de esta perspectiva conduce a reflexionar sobre la manera en la que los vagoneros Sordos se superponen a un “espacio” usualmente oyente, sonoro, oral y escrito, construyendo lógicas de movilidad y de “lugar” desde su condición sensorial, identidad y comunicación a través de la lengua de señas.

Actualmente el Metro se conforma por doce líneas distribuidas entre la Ciudad de México y en parte del área metropolitana del Estado de México. En la mayoría se encuentran trabajando organizaciones de vagoneros Sordos. La etnografía aquí presentada se centra en la experiencia de los vagoneros de la línea tres (verde olivo), aquella que recorre

1 Dentro de los “estudios Sordos” se diferencia entre “sordo” como condición orgánico-sensorial y “Sordo” como revelación identitaria, cultural, comunitaria y lingüística. En el texto me inclino por emplear la “S” infiriendo que las personas con las que trabajé participaban de dicha identidad.

2 Los nombres de los vagoneros han sido cambiados.

la ciudad de norte a sur y viceversa: entre la estación Indios Verdes y Universidad.³ En menor medida recoge puntos de encuentro con los vagoneros de la línea nueve (café) que transita de oriente a poniente y viceversa: entre la estación Tacubaya y Pantitlán.



Figura 1. Mapa del Metro de la Ciudad de México. Fuente: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/la-red/mapa-de-la-red>.

El estudio se inscribe en los intersticios de tres campos académicos: el denominado “paradigma de la movilidad”, los citados estudios Sordos y las investigaciones sobre trabajo y comercio informal. Por un lado, permite abordar la interrelación entre los conceptos de movilidad y de lugar. En segundo lugar, da pauta para discutir la naturaleza móvil del trabajo/comercio ambulante/informal y particularmente del ser vagonero. Finalmente, el estudio abona a la discusión acerca del papel que los conceptos de movilidad y de lugar pueden desempeñar en el terreno de los estudios Sordos, concretamente en el sub-campo emergente de la denominada geografía Sorda surgida en el contexto anglosajón, cuyo objetivo es analizar cómo las personas constituyen “espacios Sordos” (Gulliver y Kitzel; 2016; Gulliver y Fekete, 2017).

³ De las doce líneas, la de más reciente construcción (la 12, “la dorada”) se encuentra clausurada y en reparación debido al fatídico accidente que terminó con la vida de 26 personas el pasado 3 de mayo de 2021. Debido a las políticas higienistas, en esta línea, la más “moderna”, no había comerciantes ambulantes, incluyendo vagoneros.

El escrito comienza con una breve revisión de la literatura existente. La finalidad es ubicar el presente estudio en la intersección de los campos de investigación evocados. De igual modo, resaltar los aportes de los trabajos precedentes. Enseguida se discute la conexión entre los conceptos de lugar y de movilidad. Después se abre un espacio para debatir el sustrato móvil del ambulante y particularmente del ser vagonero. En la cuarta sección expongo algunas contingencias del trabajo de campo y su vínculo con la orientación metodológica adoptada. Destaca el paso de los métodos sedentarios a un enfoque etnográfico más móvil y el aspecto comunicativo con relación a las personas Sordas.

Luego de las aproximaciones de carácter teórico y metodológico, se presentan tres apartados de corte etnográfico. El primero comienza mostrando la forma en la que se fue revelando la organización entre los vagoneros Sordos conforme a las líneas del Metro. El segundo examina cómo el trabajo en movimiento se relaciona con la gestión de las líneas del Metro. En el último presento determinados aprendizajes y disposiciones que se enmarcan en el oficio de vagonero Sordo. En las conclusiones se busca redondear los someros aportes del artículo, además de comentar algunas posibles y futuras indagaciones.

VAGONEROS SORDOS EN LA INVESTIGACIÓN SOCIAL

Dentro de los estudios Sordos alrededor del mundo existen contadas referencias sobre la movilidad y el trabajo o comercio informal/ambulante. En cuanto al primer tema sobresalen los trabajos de Kusters y de Harold, ambos ubicados dentro de la geografía Sorda. Las investigaciones de la primera autora (Kusters, 2017, 2019) enfatizan la manera en la que personas Sordas pasajeras ocupan los trenes en Bombay, India como espacios de encuentro y de socialización. Igualmente advierte que el diseño de los trenes en función de categorías distinguibles por género, edad, discapacidad y clase social se vinculan con las estrategias de movilidad y los sitios que las personas Sordas ocupan en los trenes. Por su parte Harold (2013), bajo la intención de analizar cómo la arquitectura sonora y oral de ciudades de Irlanda y Londres, Inglaterra contrasta con la experiencia visual de las personas Sordas, plantea tangencialmente algunos problemas afines a la movilidad. Por ejemplo, el autor subraya las habilidades de comunicación que despliegan en el espacio público y el modo en el que se enfrentan a la ausencia de señalamientos visuales.

El otro tema repasado ha sido el ambulante (*peddling*), aunque los estudios también son contados. Quizá el único en su tipo, es el libro autobiográfico de Buck (2000) quien describe su periplo como ambulante Sordo vendiendo llaveros o pidiendo dinero con tarjetas de presentación en diferentes aeropuertos de Estados Unidos. El autor cuenta a detalle cómo se introdujo en este trabajo, los dilemas éticos y morales de su ocupación, la organización de los grupos a los que se adhirió, las interacciones con los clientes oyentes y otras eventualidades que acompañan el trabajado de vendedor ambulante Sordo.⁴

Por otro lado, tanto Buck (2000) como Robinson (2015) narran el desenvolvimiento histórico de la venta ambulante por parte de personas Sordas en Estados Unidos desde el siglo XIX. Ambos autores ponen de relieve la ejecución de campañas públicas y políticas ejercidas a lo largo del siglo XX desde las asociaciones de personas Sordas y sus líderes

4 Si bien se aborda desde un enfoque de la justicia y no de la movilidad y la dimensión espacial, en un capítulo elaborado en coautoría (Toleentino y Sierra, 2021) hemos descrito el caso legal de vagoneros Sordos mexicanos ilegales en Metros y otros espacios públicos en Estados Unidos.

en contra del ambulante. Enlazada con la mendicidad, la caridad y la dependencia, esta actividad iba en contra del discurso que encumbraba los principios de educación, trabajo y autosuficiencia promovidos por las asociaciones. Las campañas de erradicación buscarían la eliminación de aquellas personas “impostoras” que se hacían pasar por Sordas y posteriormente también recayeron sobre los Sordos “verdaderos”.⁵

Desde el campo de estudios acerca de la discapacidad y movilidad cotidiana, es sugerente que se bosqueje simultáneamente la situación de personas Sordas y grupos con otros tipos de discapacidad en diversas regiones del mundo (Casas, 2007; Porcelli et al., 2014; Rattray et al., 2008).⁶ Varias de estas investigaciones concuerdan en que dentro de contextos donde la información tiende a ser principalmente sonora, se producen problemas de comunicación y entendimiento para las personas Sordas. De acuerdo con Rattray et al. (2008), las necesidades de accesibilidad para quienes tienen discapacidades de tipo auditivo y psicosocial comúnmente permanecen invisibles.

El otro factor que se enuncia como una complicación en el grueso de los trabajos citados, es la comunicación con las personas oyentes y las trabas actitudinales (Porcelli et al., 2014). En suma, la sonorización del espacio público y la comunicación oral se presentan como los elementos principales que tienden a dificultar la movilidad de personas Sordas en situaciones específicas. Estos resultados son similares a los que presenta Harold (2013). En mi opinión la movilidad es otro terreno, aunado a los sitios institucionales y cerrados, donde se pone de manifiesto cómo las personas Sordas se confrontan con el dominio de las lenguas orales y la sonoridad. Por ejemplo, las discusiones recientes entre diversos colectivos de la comunidad Sorda sobre los sismos, como el ocurrido el 19 de septiembre de 2017 en México, han puesto en evidencia otras contingencias y vulnerabilidades que se desprenden de la producción de espacios bajo una lógica predominantemente oyente.

En el ámbito mexicano la investigación social referente a las personas Sordas se ha centrado en el estudio lingüístico de las señas, la identidad sociopolítica, el acceso a la educación y su historia comunitaria. Prácticamente el tema de la movilidad se halla limitado en este campo de estudios y la experiencia de los vagoneros ha sido captada en un par de referencias.⁷ En cuanto a la movilidad, Pfister y Vindrola (2018) establecen una suerte de analogía entre los extensos viajes físicos que niños y jóvenes Sordos deben realizar para acudir a una escuela especializada en la Ciudad de México y los viajes de orden más simbólico que realizan junto a sus familias como parte de la formación de identidad Sorda. Más allá de este reconocimiento enunciado al inicio de su exposición, las autoras se inclinan por el análisis del viaje vinculado con la identidad.

⁵ Aunque no es un tema de esta investigación, vale la pena señalar que, pese a las distancias geográficas e históricas, actualmente en el Metro de la Ciudad de México persiste la presencia de oyentes entre los vagoneros Sordos, algunos en calidad de familiares y otros de “impostores”. Las personas con las que trabajé de cerca todas se identificaron como sordas o hipoacúsicas.

⁶ Nótese la distinción entre estudios Sordos y estudios de la discapacidad. Si bien en este segundo campo se ha incluido a las personas Sordas como parte de la pluralidad al interior del movimiento social de discapacidad, los estudios Sordos se han erigido como un terreno relativamente autónomo forjando a partir del estudio de las lenguas de señas, la identidad, su historia, la educación y la cultura.

⁷ Al inicio del trabajo de campo en 2018 comenté por separado el proyecto de estudio a un investigador social asociado a la comunidad Sorda y a una persona Sorda postlingüista o postlocutiva (que perdió la audición luego de haber aprendido un idioma oral). Ambas llegaban a la conclusión de que “las personas Sordas no tienen problemas de movilidad”. La coincidencia en el comentario manifiesta la reiterada asociación que hacemos entre “problemas de movilidad” y personas con discapacidad, especialmente física y visual. El esfuerzo académico y político desde los estudios en torno a la movilidad en cualquier escala geográfica debe ser, pues, plantear la movilidad y la inmovilidad como un atributo humano transversal realizable, o no, debido a factores orgánico-sensoriales, económicos, culturales, políticos, ambientales, arquitectónicos y urbanísticos.

Por otro lado, en su tesis de grado sobre el examen de algunos de los lugares donde las personas Sordas se reúnen en la Ciudad de México, Ochoa (2010) comienza con una breve narración de su encuentro con vagoneros Sordos en el Metro, aunque después de esta mención no se dice más al respecto. Muy recientemente Arellano (2022) acude al relato personal (como persona Sorda que anteriormente se dedicó a la venta ambulante), entrevistas con vagoneros Sordos y revisión de algunos materiales historiográficos para dar cuenta del oficio ambulante. El autor comienza narrando cómo algunos vagoneros trabajan de manera grupal o individual, los productos que venden y cómo es que solían pedir donativos. Enseguida se remonta a la década de los años treinta del siglo XX para describir los antecedentes de la venta de «tarjetas con el alfabeto manual» en el espacio público. La última parte de su trabajo retoma entrevistas con vagoneros de las líneas 2, 3, 4 y 7. Por medio de este acercamiento relata rutas, horarios de trabajo, puntos de reunión, número de integrantes, pugnas con las autoridades, las ganancias que alcanzan por semana y diversas experiencias negativas que enfrentan con usuarios del Metro. Como se apreciará, varios de estos tópicos tienen eco en la etnografía que presento.

Desde los estudios urbanos y los estudios sobre trabajo informal, ambos con amplia tradición en el país, se hallan diversas alusiones a los vagoneros Sordos. La cuestión que surge es: ¿qué papel ocupan y de qué maneras son representadas las personas Sordas dentro de la literatura académica centrada en el Metro de la Ciudad de México? Las aproximaciones pueden dividirse en dos niveles de análisis. En primer lugar, lo usual es relatar la vida social del Metro a partir de su heterogeneidad y su contenido “popular”. Esta visión incluye a las personas Sordas en su rol, según distintos autores, de “mendigos”, de “pedigüeños” o de vagoneros (Aguilar, 2013; Álvarez, 2010; Domínguez, 2019; Vergara, 2019; Alonso, 2015; Serna, 2013, 2020). Algunos de los modos de presentación son:

Ciegos de múltiples ocupaciones —aunque destaque, significativamente, la venta de discos de música— faquires, poetas, payasos, sordomudos, activistas, músicos que interpretan la amplia variedad musical nacional e internacional —entre la que destaca el rock y la música andina— indígenas —los de la Sierra de Puebla son ya parte del metro— enfermos, discapacitados y un etcétera muy largo. Es una vitrina de la diversidad popular, su condición clasista no impide esa exposición, al contrario, la estimula (Vergara, 2019:20).

Mendigos. Otro tipo de presencia son aquellas personas que solicitan dinero a los viajeros, sea a través de mostrar algún defecto físico (ceguera, malformaciones, enfermedades), o bien a partir de ofrecer algún espectáculo efímero: cantantes invidentes, faquires, payasos, músicos indígenas. Igualmente deambulan por los vagones personas sordomudas que reparten tarjetas a partir de las cuales piden alguna cooperación voluntaria (Aguilar, 2013:105).

Las descripciones de este tipo expresan una distancia entre el que observa y el que es objeto de la representación. Por otro lado, la ocupación de términos hoy cuestionados como “discapacitado”, “sordomudo” o “invidente” revela la necesidad de abrir un mayor diálogo entre los estudios urbanos y los estudios críticos de la discapacidad y los estudios Sordos. En un segundo nivel de análisis, algunas investigaciones han profundizado en la descripción de las actividades que realizan los vagoneros Sordos, aunque también desde la observación no participante. Domínguez (2019) se propone relatar la labor de diferentes actores, entre ellos las personas Sordas. Así, en una escena breve explica cómo es su ejercicio al interior de los vagones, la manera de vender, lo que ofrece (dulces y tarjetas de San Judas Tadeo) y cómo interactúa la persona Sorda con

los pasajeros.⁸ Por su parte, en la tesis de grado, Pérez (2013) analiza la organización de los vagoneros de la línea dos (azul), cuyo tramo recorre desde Cuatro Caminos hasta Taxqueña y viceversa, pasando por el centro de la ciudad. Pérez identifica que un grupo de Sordos forma parte de una de las dos organizaciones de vagoneros oyentes que controlan la línea. El autor pasa a detallar los artículos que venden (paquetes de dulces, plumas para escribir, libretas u hojas con el abecedario dactilológico) y sus rutas: en qué punto de la línea comienza, dónde culmina y regresan.

Un ejercicio similar efectúa Castillo (2009) al exponer en un recuadro cuáles son las estaciones del Metro, también de la línea dos, donde trabajan los vagoneros Sordos. Pérez (2013) y Castillo (2009) comparten el interés por observar la misma línea donde los vagoneros Sordos son un grupo más; sus trabajos se centran en mostrar dónde comienza y termina su ruta. En sus tesis de maestría y de doctorado Serna (2013, 2020) ha trabajado a detalle las formas de organización y de gestión del Metro por parte de diferentes colectivos, como el de ciegos. En ambos proyectos ha habido oportunidad de enunciar la presencia de vagoneros Sordos, aunque no son parte central de las investigaciones. En su última tesis, expone cuál es el estatus que diferentes colectivos como músicos, vendedores de discos “pirata”, quienes piden dinero, entre otros, ocupan frente a las autoridades.

El autor identifica que los vagoneros Sordos, precisamente de la línea tres, se hallan en un espacio de tolerancia y de legalidad en términos administrativos. Esto es, son tolerados por otros comerciantes y por los usuarios del Metro, además de tener cabida jurídica en el marco de la normativa del Metro (Serna, 2020). Finalmente, más allá de la predominante orientación centrada en la cuestión económica y laboral, Álvarez (2010), ocupado en las experiencias de tipo sexual en el Metro, encuentra que algunos jóvenes Sordos suelen compartir el último vagón del Metro con *gays* y *lesbianas*. No obstante, luego de los señalamientos no se explica cuál es el papel o las interacciones de los jóvenes Sordos.

En resumen, dentro de los estudios sobre informalidad en el Metro, los vagoneros Sordos son mencionados de manera secundaria o tangencial. Al mismo tiempo las referencias son escasas en el cúmulo creciente de investigaciones acerca de las personas Sordas y su comunidad en México. La complejidad y la pluralidad, tanto del Metro como de la comunidad Sorda, no terminan de entenderse sin la consideración de los vagoneros Sordos, al menos en la Ciudad de México. Lo anterior conduce a múltiples interrogantes sobre su oficio y organización en torno al Metro; este trabajo pretende abordar algunos de esos cuestionamientos.

LUGAR Y MOVILIDAD: EN CONTRADICCIÓN O MUTUA CONSTRUCCIÓN

En la teoría social el concepto de “lugar” hace referencia a una larga lista de propiedades subjetivas, culturales, simbólicas, históricas y comunicacionales. Similar al concepto de espacio acorde a la tradición iniciada por Lefebvre (1991), dista de entenderse como simple contenedor (Rodman, 1992) de sujetos, de nexos y de objetos. Por el contrario, sobresale su carácter relacional: se construye socialmente (Rodman, 1992) a través de “una constelación particular de relaciones sociales” (Massey, 1991:28); simultáneamente

⁸ Como se describirá posteriormente, existe una importante afluencia de personas Sordas en el Templo Católico de San Hipólito, ubicado en el centro de la ciudad. A su vez, este recinto se ha convertido en el nicho más importante de San Judas Tadeo en México.

el lugar habilita el despliegue de tales relaciones sociales. Continúa Massey (1991), no es estático: deviene en proceso continuo a partir de la dinámica de las relaciones sociales. Finalmente, se reconoce que está atravesado por diversas identidades (Massey, 1991), disputas y conflictos constantes (Massey, 1991; Cresswell, 2008; Low, 2017).⁹

Pese a la importancia que el enfoque dinámico de la dimensión espacial (incluida la alusión al concepto de lugar) ha adquirido en las últimas décadas, para autores como Sheller y Urry (2006), todavía en años recientes predominaba una mirada “inmóvil” dentro de las ciencias sociales. Un problema de estudio es considerar cómo el lugar se construye por prácticas sociales y otro es prestar atención a la capacidad o incapacidad de movilidad y de inmovilidad de agentes sociales, de objetos y de elementos intangibles como las ideas, la imaginación, el dinero virtual y un sinnúmero de datos; todo moviéndose en múltiples intensidades y en diferentes escalas geográficas. Para los promotores de este paradigma, es fundamental atender a lo móvil y lo inmóvil, en tanto que procesos inmanentes a la constitución de las sociedades contemporáneas. En su concepción, no existen movilidades o inmovilidades insignificantes; éstas revelan procesos estructurales (D’andrea et al., 2011) y culturales (Jirón e Imilan, 2016; Bastos et al., 2021).

El problema es que, para algunos autores, el exceso de movilidad pareciera terminar por socavar el sentido o las cualidades del lugar (Cresswell, 2002). Esta afirmación se vislumbra especialmente en los estudios antropológicos de la globalización al discernir que las actuales y densas migraciones o desplazamientos debilitan o transforman al lugar (Gupta y Ferguson, 1997; Marcus, 2001; Appadurai, 1988). En consecuencia, es común que las nociones de lugar y de movilidad se conciban en forma de contraposición (Cresswell, 2006; Simonsen, 2008). Tal como puntualizan varios autores, todavía es frecuente asociar el lugar con lo estático y a la movilidad con lo dinámico (Simonsen, 2008).

En contextos de escala local o geográficamente acotada, la conjunción entre movilidad y lugar es más difusa. Por principio, existen al menos tres maneras elementales en las que se asume su vínculo. La más simple es pensar que la movilidad sucede sobre la superficie terrestre de los lugares. En segundo lugar, definir que los lugares están delimitados por el movimiento (Ingold, 2011). Visto de este modo, los alcances físicos y simbólicos del lugar están dados por la acción de la movilidad. Después de este límite, hasta donde llega nuestra movilidad, lo demás es imaginado o cubierto de representaciones producidas a través de la interacción con la demás gente y los medios de comunicación. En tercer lugar, Cresswell afirma que la movilidad implica desplazarse; “es el acto de moverse entre ubicaciones” (2006:2). Es llamativo que introduzca el término “desplazamiento” porque, en su lógica, el des-plazamiento significa dejar un emplazamiento con la finalidad de llegar a otro emplazamiento.

Aunado a las tres nociones descritas, es posible proyectar perspectivas de mayor intersección. Massey estipula que el viaje no sólo consiste en moverse o desplazarse por el espacio, sino que en ese acto se le está alterando “un poco” (2008:118). Aunque no son sinónimos respectivamente, el viaje y el espacio son trasladables a la discusión acerca de la movilidad y el lugar. Massey añade: “el espacio y el lugar emergen a través

⁹ Es vigente la discusión acerca del encuentro y distancias entre los conceptos de espacio y de lugar. La inclinación en este trabajo por el segundo se debe a su cercanía o familiaridad con la antropología y el interés de la disciplina por analizar el vínculo entre los grupos sociales, los lugares y sus propiedades previamente enunciadas. En esta dirección, diversos autores (algunos a favor y otros en contra) distinguen entre el espacio como dimensión más abstracta y general y el lugar como dimensión más situada y experimentada desde lo vivido (Agnew, 1993; Cresswell, 2008; Ingold, 2011; Jirón e Iturra, 2011; Low, 2014; Massey, 2008; Nogué, 1989; Sen y Silverman, 2014; Tuan, 1977; Vergara, 2013) acorde a las perspectivas de la antropología y la geografía humana.

de prácticas materiales activas” (2008:118) en las que se puede incluir a aquellas relacionadas con la movilidad.

Bajo la misma línea de pensamiento se entiende que los lugares se fundan mediante la movilidad (Sheller y Urry, 2004). La formación del lugar, en cualquier escala, es económica, política o cultural en función de movibilidades del capital, personas, objetos, símbolos o información (Sheller y Urry, 2004). Simonsen (2008) avanza en este punto al sugerir que no sólo la movilidad afecta al lugar, sino que el lugar también influye sobre la movilidad; para este autor su nexo debe entenderse como un complejo entrelazado que actúa en su mutua conformación. De acuerdo con las apreciaciones conceptuales expuestas, es plausible abreviar de un enfoque más relacional para comprender la intersección entre movilidad y lugar independientemente de la escala geográfica.

Los medios de transporte (en particular el Metro para este caso) parecen hallarse en el cruce de los lugares y las movibilidades. Por un lado, el Metro condensa y es condensado por distintas movibilidades; está lejos de ser una trama de redes ferroviarias fijas. En primer lugar, forma parte de las infraestructuras que gestionan la movilidad de la gente (Graham y Marvin, 2001; Sheller y Urry, 2006). En el caso de la Ciudad de México esta movilidad sucede a nivel metropolitano, llegando a múltiples municipios colindantes del Estado de México. En segundo lugar, el Metro también se conforma por vagones que pueden pensarse como “lugares móviles o en movimiento” (Hetherington, 1997; Sheller y Urry, 2006; Jirón e Iturra, 2011) atravesados por interacciones, percepciones, sensorialidades y actividades. Finalmente, ocurre una intensa movilidad de transeúntes y de gente que labora en sus inmediateces. Justamente los vagoneros son parte de quienes ahí trabajan en movimiento.

Por otro lado, la actividad social en el Metro y su historia, se vinculan con lo que Low (2014, 2017) define como la “producción” y la “construcción” del lugar. La producción refiere al conjunto de procesos históricos, económicos, políticos e ideológicos (no pocas veces armónicos) involucrados en su materialización. Según esta posición, a primera vista, su edificación parece ser una respuesta a los problemas de movilidad que comenzaban a manifestarse en la segunda mitad del siglo XX, pero la planeación, la ejecución, las pugnas y la gestión de una obra de tal magnitud es algo que, hasta la fecha, se resuelve “arriba” y no en lo profundo del Metro, en función de los intereses, las tensiones y las negociaciones entre grupos de poder económico y político. Los trabajos de Davis (1986, 1991, 1998) y recientemente el de Ulin (2017), justamente han apuntado a examinar los conflictos políticos y económicos detrás de esta infraestructura en la Ciudad de México.

Acorde a la distinción de Low, la “construcción” del lugar, en este caso el Metro, se relaciona con las maneras en que es ocupado, significado, forjado por el lenguaje, socializado, representado e imaginado. Desde luego, el trabajo en movimiento como el de los vagoneros, forma parte de las prácticas que construyen lugar. En consonancia con Massey (2008), Lara (2010) tiene razón cuando explica que el trabajo móvil posee la cualidad de transformar a los sitios que antes u originalmente no poseían una orientación laboral. Sin duda, el Metro es uno de estos sitios. La movilidad de naturaleza laboral se liga con la construcción de lugares que, en este caso, los Sordos han urdido definiendo sus reglas y fronteras.

Ambulante y vagonero: hacia la recuperación del sustrato móvil

Antes de proseguir a la discusión metodológica y la exposición de la etnografía, es preciso abrir un espacio para discutir la condición de movilidad como parte del trabajo ambulante y particularmente de vagonero. Dentro de los estudios referentes a la movilidad, específicamente urbana y cotidiana, se ha estipulado cómo los sujetos

explayan diversos aprendizajes y estrategias (Jirón et al., 2013). Continuamente las personas ponen en juego múltiples tácticas que les faculta moverse. Existen conocimientos y destrezas corporales, espaciales y sociales que articulan la movilidad (Jirón et al., 2013). Los viajeros y choferes aprenden y ponen en marcha maneras de utilización de la infraestructura ligada a la movilidad: estaciones, medios de transporte, dispositivos tecnológicos, horarios y así sucesivamente. El conocimiento en torno a la auto-movilidad vaticina saber gestionar tiempos, espacios y relaciones sociales (Jirón et al., 2013). Además, movernos significa comprender y responder a la complejidad de situarse en el entorno, de ubicarse frente a los “otros” en contextos de proximidad corporal (Jirón e Imilan, 2016).

Las características citadas no parecen restringirse a los viajeros o a quienes operan los medios de transporte; pueden trasladarse al ámbito concreto de los vagoneros. Esto supondría que entre ellos se aprende a usar y a trabajar en el Metro desde la sordera, en tanto que condición fisiológica, y la Sordedad, entendida ontológicamente y vinculada a la construcción de identidad. Su ocupación implica incorporar la esencia móvil a categorías laborales socio-espaciales como lo son la de ambulante y vagonero. Sin embargo, no es exagerado señalar que el atributo de la movilidad se diluye, carece de importancia analítica o llega a desaparecer cuando se habla de ambas categorías. En principio, sobre el ambulante, al situarse en buena medida dentro del campo de la politología y la economía, lo que se coloca en el centro del análisis es su presumida condición de informalidad y de ilegalidad (Ávila, 2018; Molinero y Avallone, 2020) según la visión hegemónica del Estado y la sociedad.

El ambulante es visto como un problema estructural derivado de las crisis económicas y de la incapacidad de absorber la mano de obra por parte de las empresas formales (Lezama, 1991). Posee un carácter moral dado que se vincula con “un estilo de vida y la cultura de la pobreza” (Lezama, 1991:123). Este modo de trabajo se contrapone espacial e ideológicamente al trabajo y el comercio “establecido” y legal; lo fijo o sedentario se sitúa frente a lo aparentemente errante. Asimismo, del lado de los estudios urbanos, el ambulante se vincula con una forma social de hacer espacio público (Lezama, 1991; Stamm, 2007).

Entre lo ambulante y lo fijo existen, por supuesto, otras tantas categorías espaciales y móviles intermedias. Se dice que es una actividad cuyo desarrollo sucede por medio de puestos fijos, semifijos, móviles o sin puesto (Stamm, 2007). Entonces, los ambulantes tienen grados variables de “deambulación”. El cuestionamiento es acerca de cómo se indaga e interpreta la experiencia misma de ser ambulantes, es decir, móviles. Reconocer su dimensión espacial, empero, no significa que se destaque analíticamente su cariz móvil. En América Latina ha sido fundamental ubicar el ambulante dentro de las discusiones sobre pobreza, marginación urbana, desigualdad social e ilegalidad. Si bien estas dimensiones son de suma relevancia y han sido abordadas ampliamente, interesa subrayar la encarnación móvil del trabajo ambulante.

El oficio de vagonero es considerado acertadamente como una forma en la que se ejerce el ambulante (Ruiz, 2009). Similar a la discusión referente a esta categoría, en la de vagonero también se precisa la necesidad de un análisis más detenido en cuanto a su naturaleza o cualidad móvil.¹⁰ Hasta los empleos más sedentarios (cajeros de bancos o tiendas de autoservicio, operadores telefónicos o gente que trabaja en la maquila

¹⁰ Recientemente han surgido otras categorías que vinculan el trabajo con la movilidad pero que están apuntando hacia otros fenómenos específicos, a menudo desprovistos de un análisis social, como sucede con el denominado “comercio móvil”, el cual hace referencia a la presencia de empresas y de negocios en Internet (Medina y Gómez, 2010).

de costura) corresponden a determinados regímenes sociales, políticos, económicos y culturales de movilidad e inmovilidad.

En términos espaciales, se ha reconocido la apropiación y la defensa del lugar de trabajo al interior del Metro por parte de los vagoneros (Castillo, 2009; Serna, 2020). Desde un talante más móvil, algunas investigaciones citadas en las que se ha hecho referencia a la presencia de vagoneros Sordos (Arellano, 2022; Castillo, 2009; Pérez, 2013), así como en estudios sobre vagoneros oyentes (Alonso, 2015), es posible hallar algunas referencias sobre sus patrones de movimiento. Por ejemplo, Alonso (2015) inscribe los desplazamientos de los vagoneros en el marco de la repetición y la rutina. Pese a estas referencias, el movimiento no se presenta como el objeto de estudio central, apenas se hace alusión, queda reducido a la automatización y, por lo tanto, parte de marcos teóricos distintos a lo que ofrece el denominado paradigma de la movilidad. El movimiento como parte cardinal del trabajo de vagonero queda a la espera de un examen más problematizado y detallado.

Recientemente se han realizado varios esfuerzos por conectar los conceptos de trabajo en general y de movilidad. Luego del tradicional análisis centrado en el gasto económico, tiempo, medios de transporte utilizados y distancias entre la residencia y el lugar de trabajo, hemos pasado a enfoques más diversos. Lara (2010) propone distinguir entre: “movilidad como trabajo”, “movilidad para el trabajo” y “trabajar con aparatos móviles”. La primera modalidad se presenta cuando el fin de la ocupación es el movimiento: transportar mercancías, personas o información. Movilidad para el trabajo significa tener que desplazarse para llegar al lugar de actividades. La tercera manera refiere al trabajo que se ejecuta en cualquier lugar vía remota a través aparatos como los celulares y las computadoras. La recuperación etnográfica ulterior pondrá a discusión cómo el trabajo de vagonero (Sordo) oscila entre las categorías laborales móviles propuestas por Lara.

DE LOS MÉTODOS SEDENTARIOS A LOS MÓVILES

En mis recorridos por la línea tres del Metro (línea Indios Verdes-Universidad y viceversa) para hacer etnografía con diversas organizaciones de personas Sordas (asociaciones civiles, organizaciones religiosas, escuelas y equipos deportivos), comencé a encontrarme esporádicamente con gente uniformada de negro que vende dulces. Cada paquete tiene adherida una pequeña etiqueta con la figura *Mickey Mouse* y un mensaje concreto: “HOLA, SOY SORDO. \$10.00. Gracias, por tu comprensión”. Como indicaré, ubiqué esta etiqueta en distintos puntos de la ciudad, lo que me permitió ir reconociendo una suerte de acuerdos entre vagoneros Sordos más allá de la línea tres. Durante los encuentros fortuitos llegué a comprar sus productos, sin dejar pasar la oportunidad de practicar y poner a prueba el repertorio de señas que iba agregando a mi acervo lingüístico. Aquellos primeros cruces sucedieron en agosto de 2018, pero para noviembre del mismo año las interacciones se hicieron más frecuentes, ya no por casualidad sino por consenso.¹¹

Durante los encuentros convenidos accedí a los líderes de la organización mediante las primeras personas que conocí en los vagones. La propuesta que hice fue trabajar con todo el colectivo para incluir su trama organizativa en la etnografía que ya estaba

¹¹ El diseño de la investigación comenzó en 2017 y el periodo de trabajo de campo a tiempo completo fue realizado entre septiembre de 2018 y agosto de 2019. Posteriormente he sostenido encuentros más esporádicos hasta 2021.

llevando a cabo.¹² La respuesta fue ambigua, aunque en la práctica era evidente que no había interés. Respetando esa decisión no exclamada abiertamente, opté por ceñirme al subgrupo que conocí primero y que me abrió las puertas. En 2018 se integraba por un núcleo de cinco personas quienes mantienen lazos consanguíneos y de amistad: Manuel García y Javier López son primos; Esther Ramírez y Laura Ramírez son hermanas; Julio López es hijo de Javier y de Laura; participan en la misma organización y espacio de trabajo, pero ya no son pareja. El subgrupo también se compone de amistades cercanas que igualmente son vagoneras de la línea tres: Maribel Rojas y Silvia Cruz son de las más allegadas. Luego están otras amistades más distantes.¹³

El trabajo de los vagoneros transcurre todo el tiempo en movimiento, lo que supuso aprender a identificar los momentos etnográficos pertinentes. En primera instancia, comenzamos a socializar y a tener momentos de ocio y comida en el puesto de libros que atendía David Castillo (nombre verdadero) en la estación Universidad. Él solía ayudarles resguardando su mercancía mientras se iban a los vagones. En distintos momentos llegaban para cargar nuevamente sus mochilas, platicar, tomar un refresco y luego regresar a la venta subterránea. Tiempo después aprendí a ubicar los momentos idóneos para bajar con el grupo a las escaleras que dan directo a los trenes. Noté que era más apto cuando los jefes se habían ido (lo que sucedía por las tardes) de modo que no afectara sus relaciones con ellos. Fue como las tardes-noches en las escaleras se convirtieron en un breve pero recurrente espacio de encuentro. Sentados ahí, permanecía en quietud socializando mientras unos vagoneros llegaban y otros se iban en el tren. Desde esa posición alcanzaba a registrar sus movimientos de ida y de regreso. Paulatinamente, conforme el lazo se reforzó con el colectivo, comencé a acompañarlos realizando su actividad de venta al interior de los vagones, dando lugar a una “observación participante en movimiento”. Tiempo después la etnografía trascendió las instalaciones del Metro para acompañar al grupo en otras de sus actividades.¹⁴

Este tipo de acercamiento implica concatenar la teoría con la práctica metodológica en función de la movilidad (Novoa, 2015), “incorporar” las teorías y los métodos en el ejercicio de la movilidad (Jirón e Imilan, 2016), así como poner atención e involucrarse en la quietud y el movimiento de las personas (Büscher y Urry, 2009; Sheller y Urry, 2006; Novoa, 2015). Una vez prestada la atención al movimiento, las nociones de fijeza entran en cuestionamiento (Jirón, 2011). La observación participante móvil ocurre “siguiendo a” (Czarniawska 2007; Novoa, 2015), como “sombreo” (Jirón e Imilan, 2016; Jirón, 2011) o “caminando con” (Evans y Jones, 2011; Büscher y Urry, 2009). Estas tres modalidades guardan similitudes, pero también peculiaridades. Comparten el hecho de que quien investiga encarna ciertas interacciones y sensaciones de la gente que se mueve (Novoa, 2015). La noción de “seguir” sugiere el registro de lo que sucede en la movilidad de las personas, pero no necesariamente involucra una interacción y diálogo entre quien observa y quien desarrolla su movilidad habitual. De hecho, “seguir” implica que alguien va por delante y alguien por detrás. Por el contrario, el “caminar con” se presenta como una relación más “horizontal” en la que de igual manera se participa en la experiencia.

12 La organización de vagoneros Sordos de la línea tres ha cambiado de tamaño, pero se mantiene en un promedio de veinticinco personas. Algunas salieron cuando comenzó la pandemia por COVID-19.

13 Laura tiene otra pareja, también Sorda, que no trabaja en el Metro. Javier se encuentra soltero. Manuel recientemente me habló de su nueva pareja, Sorda. Esther también tiene pareja Sorda que no se desempeña en el Metro, pero sí vendiendo dulces en medios de transporte en otra ciudad cercana a la capital del país. En ocasiones nos vistió en el Metro. Antes de que comenzara la pandemia, Julio abandonó el grupo en búsqueda de otro empleo. Él también tiene pareja que al parecer es oyente.

14 Principalmente compartir los alimentos o momentos de ocio acompañados de una cerveza cerca de las instalaciones del Metro. También los acompañé a una peregrinación religiosa a Chalma, Estado de México. Finalmente, acudí a fiestas familiares, aunque como invitado y padrino de uno de sus hijos, ya no en mi papel de investigador.

“Caminar con” acontece en silencio, sólo observado o conversando. Comúnmente la gente que camina en compañía también va dialogando. El “sombreado”, parecido al “seguir”, conlleva observar el movimiento, pero igualmente compartir y tratar de comprender la trama de movilidad de la gente (Jirón, 2011; Jirón e Imilan, 2016). El “sombreo”, sin embargo, no supone sólo quedarse atrás (como en el “seguir”) o sólo en silencio, sino acompañar, conversar con las personas e incluso crear registros audiovisuales según las posibilidades (Jirón, 2011; Jirón e Imilan, 2016). Ahora bien, el diálogo en movimiento más “horizontal” no significa que se esté llevando a cabo una entrevista. Esta técnica puede ser formal o informal. En la práctica las tres aplicaciones móviles citadas llegan a entremezclarse. Además de permanecer en las escaleras, en ocasiones seguí y fui como una “sombra” mientras los vagoneros vendían los dulces, pero también hubo oportunidad de conversar y de efectuar entrevistas en movimiento e informales durante su trabajo. Otras tantas veces conversamos caminando dentro y fuera del Metro ya no trabajando.

Una última estimación metodológica refiere a la comunicación. En la etnografía la observación participante es cardinal, aunque en general los investigadores no sólo se valen de la observación, sino también de la “escucha y el habla participante”. Al trabajar con personas Sordas, la observación no se reduce a registrar las acciones; incluye a la comunicación. Las lenguas de señas son idiomas manuales, gestuales, espaciales y visuales. Situados en los andenes o al interior de los vagones, la comunicación (incluidas entrevistas formales e informales, individuales o grupales) transcurrió intensamente del lado de lo visual. El desafío consistió en tratar de comprender las complejas intersecciones entre gestos y señas estando en las escaleras del Metro o en movimiento adentro de los vagones. En contadas circunstancias me valí de esquemas en papel y sólo con Javier y Julio (padre e hijo respectivamente) ocupamos muy poco español escrito en hojas o en el teléfono celular. Para los demás integrantes el español no es habitual, lo que entendí casi enseguida.¹⁵

Es usual que en el espacio público la lengua de señas llame la atención de la gente. Especialmente al inicio de las interacciones, la mirada de las demás personas sobre nosotros se convirtió en un distractor, complicando aún más la comprensión de una lengua que domino parcialmente y que seguí aprendiendo a lo largo del trabajo de campo. Por el contrario, los vagoneros Sordos están acostumbrados a las miradas, de modo que no es difícil ignorarlas. Comunicarme en lengua de señas hizo pensar en muchas ocasiones a las personas, incluidos otros vagoneros oyentes, que yo también era sordo. Esta consideración es importante porque si bien existen relaciones de cordialidad entre los vagoneros Sordos y los oyentes que en general ocupan el Metro (personas que atienden negocios fijos, policías, conductores de los trenes y otros vagoneros) tienden a dibujarse claras fronteras identitarias y lingüísticas. En el Metro existen esfuerzos de parte de Sordos y de oyentes por comunicarse a través de mímica, gestos y “señas” casi universales (especialmente las groserías) pero la identidad Sorda y el manejo de una lengua de señas con una estructura gramatical particular, terminan por generar distancias con la alteridad oyente, especialmente con respecto de otros vagoneros con quienes comparten el mismo oficio y sitio de trabajo. Como describiré, estas distancias se manifiestan en la forma de organización y control de las líneas del Metro.

SIGUIENDO LA ETIQUETA DE MICKEY MOUSE

En buena medida los estudios sobre movilidad se esfuerzan por comprender su lógica, es decir, el modo en el que se organiza y estructura la movilidad de determinado grupo

¹⁵ El intérprete de Lengua de Señas Mexicana (LSM) Oscar Niño Bernal (nombre verdadero) me apoyó con la interpretación de los videos de una entrevista colectiva.

en un contexto específico. En el mismo tenor, buscan comprender la experiencia misma del movimiento en términos políticos y económicos, sociales, culturales, perceptuales, imaginativos, afectivos, sensoriales y comunicativos. En cuanto al primer enfoque de estudio de la movilidad, es preciso partir de considerar que, si la organización y la construcción de lugares fincados al Metro responde en gran parte a prácticas de movilidad de los actores, es necesario que quien investiga también se mueva siguiendo a sujetos y a objetos. Inicialmente consideraba que los vagoneros Sordos de la línea tres eran los únicos en el Metro, pero pronto me externaron que había organizaciones similares en otras líneas. Además, durante el trabajo de campo con otros colectivos de personas sordas más allá del Metro, comencé a ubicar a otros grupos de personas Sordas que vendían productos con la misma calcomanía de *Mickey Mouse*, incluso fuera del Metro. En varias ocasiones los vagoneros de la línea tres indicaron que las compraban a sus jefes, pero no tenían claro quién las producía.

En una ocasión, luego de acudir a una entrevista con una joven hipoacúsica, me la dieron en unos lapiceros sobre la línea dos (azul) cerca de la estación Cuatro Caminos. También en la línea uno (rosa) y en un microbús en la zona sur-oriente de la ciudad, en la Alcaldía de Milpa Alta. El encuentro y seguimiento de la calcomanía sugería que quizá había una organización más amplia, pero el dilema terminó por esclarecerse cuando conocí a los vagoneros de la línea nueve (café), la cual vincula el oriente y el poniente de la ciudad.

Cada año, entre marzo y abril, se coordina una peregrinación religiosa de personas Sordas. Inicia en el Templo católico de San Hipólito, situado en el centro de la ciudad, y termina en la Basílica de Guadalupe, emplazada al norte. Vale la pena abrir un breve paréntesis para señalar que el citado Templo formaba parte del circuito de lugares en los que me encontraba haciendo trabajo de campo. Dicho lugar se liga con la atención espiritual de los Sordos y la socialización de su comunidad en general desde principios del siglo XX. Es un sitio de encuentro esporádico entre vagoneros Sordos, al menos de la línea tres y nueve. En el pasado, algunos de ellos acudieron al Templo con más ahínco. Por ejemplo, Javier relata que asistió en su infancia y juventud para aprender LSM y estudiar en el edificio del Templo.

En la edición de 2019 coincidí en la peregrinación con Javier y su primo Manuel, ambos vagoneros Sordos de la línea tres. En esa ocasión también llegaron quienes están al frente de la línea nueve. A diferencia de Javier y Manuel que acudieron por su cuenta, los de la línea nueve hicieron su presencia como colectivo uniformado con playeras alusivas a las señas y el ser Sordos, las mismas que ocupan en el Metro. Javier me presentó brevemente con Leopoldo el líder de la línea nueve. Posteriormente, en un domingo común de misa para personas Sordas con intérprete de señas y de reunión de la comunidad, volví a encontrarme en el Templo de San Hipólito con Leopoldo y su esposa Josefina. Aquel día fueron a entregar unas playeras bordadas alusivas al grupo religioso Sordo del Templo.

Desde ese momento entablé contacto, aunque fue casi al final del periodo formal de trabajo de campo. En un par de oportunidades los visité en las reuniones que suelen tener los domingos en una estación a la mitad de la línea nueve. Por su parte, todos los vagoneros de la línea tres también acostumbran reunirse los domingos más o menos a la mitad de la línea. A comparación de los encargados de la línea tres, Leopoldo no tuvo objeción en que los frecuentara durante sus reuniones. Además de dialogar sobre la organización de su trabajo, también suele ser un espacio de intercambios económicos. Algunos vagoneros y amigos suyos, también Sordos, llevan catálogos de productos para el hogar o limpieza personal, otros ofrecen productos comestibles de cremería. Ahí conocí a Antonio, uno de los integrantes. Además de trabajar los fines de semana en el Metro, entre semana labora en una empresa dedicada a la impresión.

Es ahí donde produce las etiquetas y luego las vende a los diversos grupos de vagoneros Sordos. Como se describirá, más allá de este vínculo, cada colectivo es relativamente independiente. Los vagoneros de la línea tres adquieren las calcomanías por medio de los líderes de su grupo, quienes a su vez las obtienen de Antonio.¹⁶

TRABAJO MÓVIL Y LA CONSTRUCCIÓN DEL LUGAR

Si bien históricamente el Templo de San Hipólito ha sido un lugar de encuentro para muchas personas Sordas, incluidos los vagoneros, en la actualidad ellos no son muy recurrentes. Además, la coincidencia en el recinto religioso es independiente a la organización en el Metro. Actualmente la distribución espacial del Metro se correlaciona con la organización social Sorda de las líneas. Cada agrupación se encuentra afianzada a una línea, no obstante, hay quienes individualmente han participado en más de una al mismo tiempo o han cambiado. Por ejemplo, anteriormente Javier, Maribel y Silvia habían trabajado en la dos (azul) y la nueve (café). En la actualidad sólo se desempeñan en la línea tres, teniendo como base de trabajo la estación Universidad ubicada al sur de la ciudad. Por su parte, Leopoldo coordina la línea café pero también trabaja algunos días, especialmente los sábados hasta el medio día, en la línea uno (rosa) donde lidera su hija. Mientras que algunas líneas como las tres son independientes, otras como la uno y nueve se vinculan por medio de lazos consanguíneos.

En varias ocasiones, luego de sus reuniones grupales de los domingos (a las que no tuve acceso por ser un agente externo) acompañé a los vagoneros de la línea tres a comer cerca del Metro Guerrero. En el camino y de regreso después de compartir los alimentos solíamos hablar acerca de su oficio e historia grupal:

Fíjate, fíjate en cada línea del metro uno, dos, tres y así sucesivamente, todos tienen un grupo de personas Sordas para poder trabajar y aparte cada línea tiene una persona responsable. No trabajamos juntos, somos independientes. Únicamente nos conocemos, pero no somos amigos, no somos amigos, nos conocemos algunos, no todos; ah, sí lo vi (en algún otro lugar) pero cada quien es aparte (entrevista con S. Cruz, 4 de abril de 2021).

Este punto de vista concuerda con las relaciones que había visto entre vagoneros de la línea tres y nueve en el marco del Templo de San Hipólito. De hecho, el que algunos integrantes de la línea tres no supieran exactamente quién estaba produciendo las etiquetas de *Mickey Mouse* era un indicador de las distancias. La independencia no sólo se ejerce con respecto de otros vagoneros Sordos, sino también de oyentes. A diferencia de Pérez (2013) quien encuentra que en la línea dos del Metro los vagoneros Sordos forman parte de una organización más amplia dirigida por oyentes, en la tres y en la nueve parecen agregarse de manera autónoma.

La segmentación de las organizaciones Sordas por líneas, sin embargo, no siempre fue tan clara. Aunado a las negociaciones frente a las autoridades, los vagoneros de la línea tres explican que hace tiempo comenzaron a establecer una gestión más rígida. Según sus anécdotas, parecía imperar una suerte de descontrol. En teoría el Metro es un lugar abierto; más allá de las autoridades no hay quien pueda restringir el acceso para

¹⁶ En mis visitas a los Testigos de Jehová, quienes dirigen una congregación de señas para Sordos en la Alcaldía de Milpa Alta, al sur-oriente de la ciudad, también conocí a Lilia, una mujer Sorda que vendía libros infantiles para colorear en la parada de microbuses. Ella me comentó que su novio, quien trabajaba como vagonero, se las proporcionaba. Su novio es Antonio.

entrar y de un momento a otro comenzar a vender entre los pasillos o los vagones. En realidad, como es sabido, bajo el Metro operan reglas producidas y gestionadas entre los diversos colectivos, incluyendo a los vagoneros:

Los Sordos no pedían permiso y había muchos conflictos, eran muy rebeldes, eran muy pesados, había mucha violencia, entonces mejor decidimos que no vinieran más personas Sordas porque eran muchos los que venían. Muchos Sordos nuevos venían porque otros Sordos los traían, pero eran muy conflictivos (entrevista con S. Cruz, 4 de abril de 2021).

Una vez validados frente a las autoridades, se suponía que de hecho los policías participaban del cuidado de la línea para los Sordos “reconocidos”. Javier mencionó haber interactuado con jefes de estación y policías que ya conocían a la organización (cuando él trabajaba en la línea azul) pero en ocasiones veían a personas Sordas externas y no “actuaban”, es decir, no los retiraban de las instalaciones. Dentro de la sociología, el trabajo de Elias y Scotson (2016) ha sido de ayuda para examinar los mecanismos que determinados grupos despliegan con el fin de auto-legitimarse y en la misma operación descalificar a los contrarios. En “Establecidos y marginados”, la obra de los autores citados, existe un elemento espacio-temporal de autenticación; ser “establecido” implica arraigo al lugar, el cual opera como dispositivo de distinción y desacreditación de los “otros”. Conjuntamente a la apelación de su condición como “grupo prioritario para el gobierno”, constantemente los vagoneros Sordos hacían referencia a su antigüedad en el Metro como criterio de legitimidad:

Ahorita a nosotros que nos ves, nosotros ya tenemos mucho tiempo aquí trabajando. Antes había muchos Sordos que venían y vendían, pero había muchos problemas, había discusiones y mejor decidimos ¡basta, hasta aquí! que se fueran. El grupo disminuyó, pero seguíamos trabajando bien porque había mucho menos problemas (entrevista con J. López, 4 de abril de 2021).

El juicio de antigüedad se ejerce como posición que los autoriza a determinar quiénes pueden permanecer en el Metro. Como he antedicho, algunos vagoneros llevan varias décadas trabajando ahí. Javier, Maribel y Silvia son de los más veteranos. Julio pasó su infancia junto a su padre y madre en los vagones acompañándolos a vender. Ya de joven comenzó a hacerlo por su cuenta, también como parte de la organización de la línea tres. Como pasa en otros colectivos de vagoneros oyentes, entre los Sordos la amistad y los lazos consanguíneos se consagran como el “pase de entrada” a los vagones, aunque con limitaciones si la organización considera que está saturada la línea.

Durante nuestras estancias en las escaleras de los andenes o al interior de los vagones, no pocas veces Javier me expresó con un gesto de seguridad y exaltando la señal de “permanecer”, que su antigüedad colectiva les proporcionaba el derecho a trabajar en el Metro. Entre los vagoneros de la línea nueve se comparte la posición. En una de sus reuniones, Leopoldo señaló que tiene más de veinte años en los vagones, los policías ya los conocen y, por lo tanto, no tienen ningún problema con las autoridades. Desde luego, no se trata de una inmunidad o tolerancia espontánea. Su aceptación ha corrido por un largo proceso de luchas con las autoridades y de acuerdos no necesariamente transparentes que circulan en los medios de comunicación o en las leyes escritas.

Actualmente la división de las líneas se establece como principio organizador y delimitador. En distintos momentos pregunté a vagoneros de la línea tres y al líder de la nueve si se metían a trabajar en otras líneas. La respuesta fue unánime en función de la señal “respeto”; en una ocasión que vagoneros de la línea tres y yo viajábamos por la línea uno (rosa) como simples pasajeros, pregunté a Esther si en ese instante podía

comenzar a vender ahí. Su respuesta fue negativa. No basta con ser Sordo y tampoco con ser reconocido en una línea:

Aquí (en la línea tres) somos un equipo y hay una persona encargada. Cada línea tiene su equipo y responsable, no somos todos juntos no, no. Por ejemplo, aquí somos de la línea tres y yo no puedo ir a trabajar en otra línea porque puedo tener problemas. Debo de seguir en esta línea, si me quedo en la tres tengo que seguir (entrevista con J. López, 4 de abril de 2021).

Puedes tener muchos problemas con los otros los Sordos, son muy envidiosos, te pueden agredir físicamente. Tú no puedes ir a vender; ¿me das permiso? y si el Sordo dice no, no, no porque hay muchos Sordos, “vete de aquí” y te quitan tus cosas que vendas si son dulces o son otras cosas te las pueden quitar. No puedes trabajar y no puedes trabajar, en verdad (entrevista con S. Cruz, 4 de abril de 2021).

Es sugerente que al interior del Metro el control y la vigilancia se ejerza desde la división orgánico-sensorial e identitaria. Esto es, a los vagoneros Sordos sólo les corresponde cuidar la línea de otros Sordos externos y ajenos, no de oyentes; cuando ingresa un vendedor oyente, se convierte en un problema de los vagoneros oyentes, comentó en algún momento Silvia. Por este motivo, en la práctica cotidiana de su ocupación, el colectivo disputa su lugar de manera permanente en función de la identidad Sorda. No es suficiente con tener un acuerdo más o menos duradero con las autoridades. En el Metro existen singularidades organizativas entre Sordos y oyentes y a su vez formas particulares de gestión según cada agrupación de vagoneros Sordos.

Ahora bien, de mantenerse en un sitio del Metro no sólo disminuye sustancialmente la capacidad de hacer llegar sus productos a los transeúntes, sino que debilita el control de las líneas con respecto de agentes ajenos y no reconocidos por el colectivo Sordo. El lugar ya no tiene (el mismo) sentido si deja de practicarse. Como se ha indicado, no existen movilidades o inmovilidades irrelevantes. Por el contrario, ponen de relieve procesos estructurales (D'andrea et al., 2011) que aquí se asocian con la disputa por el Metro. Es así que el trabajo en movimiento se consagra como un dispositivo de gestión del lugar (lineal). Uno de los mecanismos de trabajo y dominio es la división de la línea tres entre el grupo. Esta práctica parece atender a dos motivos. Por un lado, acotar los recorridos y regresar a su base para descansar. Por otro lado, en efecto, segmentar la vigilancia sobre la línea.

Del lado de la estación Universidad labora una parte, mientras que la otra lo hace desde la estación Indios Verdes. Usualmente de los dos lados hay por lo menos algún líder que está al frente de la organización. Con quienes trabajé de cerca tienen su “base” en la estación Universidad ubicada al sur de la ciudad. Algunos de ellos como Manuel vienen de la zona norte de la ciudad, pero el lazo de consanguineidad y de amistad con quienes trabajan desde Universidad lo llevan a llegar hasta ahí para comenzar a trabajar, aun cuando le quede más cerca la estación Indios Verdes.

Quienes se sitúan en el extremo de Universidad suelen llegar a la estación Eugenia y regresar, aunque, como describiré en el siguiente apartado, también existen criterios prácticos en la decisión del retorno. Asimismo, este principio de división se ocupa para realizar las reuniones grupales de fin de semana en una estación ubicada al centro de la línea. En la línea nueve las estaciones ubicadas más o menos a la mitad, también funcionan como sitio de encuentro gremial.

Si bien el servicio gratuito de Internet que provee el Metro es medianamente funcional, se ha vuelto un medio importante en la comunicación y el cuidado entre los vagoneros. Existen al menos dos grupos de *WhatsApp*: el de la organización en general y uno en

el que participan los integrantes del subgrupo con el que trabajé. De esta manera, el Internet gratuito, o en su defecto comprado cuando el público no funciona, sirve para informar en qué estación se van a detener y regresar a Universidad. También para avisar cuando el Metro comienza a saturarse en su recorrido o para notificar acerca de algún incidente en el que se requiera de la presencia del colectivo lo antes posible. Una de esas ocasiones fue, precisamente, cuando alguien de ellos detectó que habían ingresado otras personas Sordas a vender en el Metro.

Sobre aquel incidente tuve noticia horas después de haber ocurrido. Enseguida de que nos saludamos, Manuel mostró fotos y videos en los que él, Javier, Esther, Laura y otros vagoneros, incluido uno de los líderes, alegaban en señas con una mujer y un hombre, ambos Sordos. Acorralados por los vagoneros, la gestualidad y el movimiento acelerado de las manos presagiaban la presencia de una corporalidad beligerante, cuyo objetivo era que ambas personas desalojaran el Metro. Ellas como podían se defendían literalmente con las manos haciendo señas también de modo brusco. El grupo “establecido” logró su cometido; pregunté a Manuel: ¿qué pasa si no acuden al llamado? respondió que es una de sus obligaciones asistir cuando se les solicita para atender este tipo de inconvenientes. Partiendo del punto de vista Sordo y de la capacidad de gestión del lugar, en el incidente no intervinieron vagoneros oyentes. Apenas y se dejaban ver en el video algunas personas que, en espera del tren, se convirtieron en espectadores pasivos.

Al ser el Metro un espacio público abierto, es necesario mantener una vigilancia permanente. En la detección de los Sordos “indeseados”, moverse por la línea es esencial. Aquí debe recordarse que los lugares están franqueados por distintas identidades (Massey, 1991), disputas y conflictos recurrentes (Massey, 1991; Cresswell, 2008; Low, 2017). Estas características no sugieren que los conflictos ocurren exclusivamente entre distintos grupos identitarios. En el Metro la identidad (Sorda) se presenta simultáneamente como elemento unificador, pero también de conflictividad. En otras palabras, unifica el conflicto entre Sordos, generando una disparidad entre “establecidos y marginados” Sordos.

El altercado citado ocurrió un sábado, día en el que, de hecho, más vagoneros acuden a trabajar, igual que el domingo cuando acontecen las reuniones grupales. Algunas personas, especialmente mujeres como Esther y Laura, son menos asiduas entre semana porque se dedican al cuidado de sus respectivos hijos. Otros como Manuel son mucho más constantes, lo mismo que los líderes alojados en el extremo sur; ellos suelen retirarse por la tarde, pero Manuel y Javier son casi siempre los últimos en irse, incluso luego de las diez de la noche. Esta distribución temporal permite que por lo general haya alguien al pendiente de la línea, desde la mañana hasta bien entrada la noche.

En determinadas situaciones la tarea del cuidado no sólo se ejerce en torno a la línea con relación a los Sordos ajenos. También se forja en función de cierta presencia oyente “amenazante”. Hablando de temporalidades, el ambiente del Metro cambia por las noches, dando la sensación de que pudiese aumentar la inseguridad. La primera ocasión que atestigüé cómo Javier parecía ser intimidado por quienes probablemente eran indigentes o consumidores de droga en la estación Universidad, pensé que se trataba de desconocidos y que era la única ocasión. Luego de la escena Javier me comentó que ya los conocía y que sólo se trataba de “ignorarlos”. Su caso no era el único.

Esther también se ha enfrentado a situaciones en las que “jugando” una persona ya identificada por ella la ha acosado, pidiéndole dinero o tratando de meter la mano en su bolsa para sacar los productos que vende. Aunque este tipo de problemáticas se “resuelven” en ese momento con la evasión, su reiteración es signo de que ocupar un lugar como el Metro no está exento de momentos de tensión. Frente a episodios de tal naturaleza la comunicación grupal, a través del teléfono celular y cara a cara, también ha sido elemental para el cuidado del grupo.

APRENDIZAJES Y DISPOSICIONES EN TORNO AL TRABAJO DE VAGONERO

Entre otras cosas, los vagoneros Sordos, especialmente de la línea tres y nueve, se diferencian de grupos de oyentes por estar uniformados. Javier comenta que hace tiempo comenzaron a usar una playera que los distinguiera. Entendí que se trató de un mecanismo que les diera visibilidad como Sordos y “discapacitados” (según se lee en la playera). Al frente, del lado izquierdo a la altura del pecho, fijaron un logotipo de diseño propio. Éste se compone por un corazón y adentro dos abejas puestas a los costados de un vagón del Metro. Justo abajo una oreja alusiva a su condición sensorial. Sobre el corazón se alcanza a leer: “VAGONEROS SORDOS DEL METRO LÍNEA 3”. La colecta de polen y de néctar para luego producir miel, algo de sobremana dulce, se asemeja a su labor, la cual inicia con la compra de mercancía (dulces y chocolates) cerca de la estación Chabacano o La Merced para después distribuirlos entre los pasajeros. Más allá de esta analogía, los vagoneros y las abejas también comparten la característica de realizar un trabajo que es en movimiento. La importancia de esta apreciación radica en que permite subrayar que la práctica de movilidad de los vagoneros Sordos no sólo se vincula con su organización y gestión de estos lugares lineales; de igual forma, como se ha postulado en torno a la movilidad, manifiesta una serie de aprendizajes, estrategias y destrezas tanto corporales como sociales, espaciales y temporales (Jirón, 2011; Jirón et al., 2013). Vistas las pericias en su conjunto, ofrecen una visión más completa acerca de lo que implica vender en movimiento mientras los trenes se desplazan sobre la línea.

Los vagoneros Sordos parecen ubicarse en más de un tipo de trabajo móvil según la clasificación presentada por Lara (2010): “movilidad como trabajo”, “movilidad para el trabajo” y “trabajar con aparatos móviles”. En efecto, es evidente que su oficio articula la necesidad de trasladarse de la casa al Metro o acudir a comprar mercancía y luego dirigirse al Metro. Como he descrito, también trabajan con dispositivos tecnológicos e Internet, aunque no es ahí donde ofrecen su mercancía. El fin en sí mismo de su actividad es vender dulces y chocolates, pero si se reduce a esta característica, el sustrato móvil de su trabajo es proclive a borrarse. Ya he señalado que de permanecer en una sola estación perderían la capacidad de controlar la línea de agentes externos, la competencia “ilegítima”. Además, aglomerarse en un solo sitio aumentaría la competencia entre el mismo grupo. Vender en movimiento es, por tanto, una estrategia de trabajo. Permite aumentar la capacidad de venta aprovechando la fluctuación de los pasajeros.

Entre los vagoneros Sordos, los aprendizajes y las disposiciones fincadas al trabajo móvil se aglutinan en particularidades organizativas, comunicativas, espacio-temporales, corporales y sensoriales. Esther, por ejemplo, recuerda que durante parte de la niñez y juventud vivió apartada de su hermana Laura. Cuando se reencontraron, además de comenzar a aprender lengua de señas, también reconoce que empezó a aprender el oficio de vagonera junto a otros Sordos.

Su tarea como grupo comienza antes de vender en el Metro cuando adquieren los productos. Anteriormente solían ir cerca del Metro La Merced. Ahora acuden con más frecuencia al Metro Chabacano considerando la cercanía, la variedad de productos y los precios. Para comenzar, la selección de las mercancías depende de lo que consideran que se está vendiendo bien y se consigue a buen costo. Predominan los chicles, las pastillas de sabores y los chocolates, en general de importación norteamericana. Por un tiempo Javier y Manuel decidieron vender totopos (figura de maíz horneada) *light* de nopal, pero los abandonaron porque no tuvo mucho éxito el producto de “novedad”. La cantidad a comprar también está determinada por lo que cada uno pueda cargar y almacenar en algún local fijo del Metro, donde alguien les dé permiso como lo hacía David en el puesto de libros. Si no existe esta posibilidad, al final del día habrá que llevarse la mercancía a la casa y regresarla el día en el que se comience a vender de nuevo.

Luego de comprar los productos, en varias ocasiones me encontré con el grupo o algunos integrantes en Universidad o Eugenia, las estaciones donde respectiva y habitualmente comienza y termina su recorrido de venta. Sentados en las escaleras al interior de la estación Universidad, Manuel comenta que antes engrapaban a los productos pequeñas copias fotostáticas del precio y el dibujo de *Mickey Mouse*. Ahora que son adhesivas esta tarea se facilita. Han adquirido una velocidad notable de etiquetado. Los rollos contienen mil calcomanías y cuestan cien pesos. Una vez que todos los paquetes individuales tienen la etiqueta, una parte es guardada nuevamente en las cajas. La otra se acomoda cuidadosamente en la mochila que cada quien emplea para trabajar.

Cuando David tuvo que dejar el negocio de libros para ir en búsqueda de un mejor empleo, los vagoneros se vieron desprovistos de un sitio donde resguardar sus cosas por un tiempo. Erika, una amiga Sorda de ellos, acudió para apoyar cuidando las cajas en las escaleras de la estación Universidad, no obstante, era una actividad que absorbía mucho tiempo, exponía la mercancía a la gente y estorbaba. Luego encontraron a alguien más de un negocio fijo que les auxiliara. Generalmente la ayuda no está mediada por un arreglo económico. Se trata de un favor entre amistades, aun cuando los vendedores oyentes de los puestos fijos no suelen ser los dueños de los negocios que atienden.

En el Metro se entrecruzan distintas temporalidades que forman parte de los comencios y prácticas asociadas al trabajo. Mucho comienza desde las escaleras en la estación Universidad. Cada integrante se turna para tomar un tren y así recorrer sus vagones, de manera que no vayan a cruzarse en el camino. Compartiendo algunas tardes, identifiqué que entre las seis y ocho de la noche la venta se detiene totalmente o es intermitente debido al flujo de gente. Previo a la pandemia por COVID-19, la salida de estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) abarrotaba el Metro. Simultáneamente en ese horario mucha gente que trabaja o estudia en zonas centrales de la ciudad llega a la estación Universidad para tomar algún otro transporte hacia sus casas.

Indudablemente se requiere de gente en los vagones para que puedan ofrecer sus productos, pero hay límites. Se dice que en las “horas pico”, es decir, de saturación, el Metro de la Ciudad de México alcanza una densidad de seis personas por metro cuadrado (López, 2017). Como refieren Jirón e Imilan (2016), moverse implica saber ubicarse frente a los “otros” en contextos de proximidad corporal: los vagoneros requieren de una ocupación moderada que les permita recorrer el vagón sin que haya mucha gente obstruyendo los pasillos. Cuando el “camino” está liberado, es hora de volver a trabajar. Mientras eso no suceda, las escaleras se convierten en instante de socialización. Hasta hace poco tiempo los vagoneros Sordos hombres eran los únicos exentos para vender en el vagón exclusivo para mujeres, aquel que se encuentra en la parte del frente del tren; ahora ya no es posible. Entonces se introducen en el segundo que ya es mixto.

Apenas inicia el recorrido, los vagoneros comienzan en el extremo del frente del vagón para sacar los productos de sus mochilas colocadas sobre su pecho para manipular las cosas con facilidad. Sabiendo guardar el equilibrio ante los movimientos imprevistos del vagón, algunos como Javier ponen los dulces o chocolates en las manos, piernas u objetos de los transeúntes. Otros como Manuel son más prudentes y se detienen a ver si la gente recibe o no el producto. Luego de haber distribuido los dulces a lo largo del vagón, regresan al extremo donde iniciaron y desde ahí comenzar a recoger la moneda o el producto si es que las personas no lo quisieron. Ya en la otra punta del vagón salen rápidamente para ingresar al siguiente vagón cuando el tren ha llegado a la siguiente estación; todo esto ocurre de estación a estación, en promedio de dos a cinco minutos. En mi carácter de “sombra” debía adelantarme al extremo por el que salen del vagón para ingresar al siguiente, de modo que no estropeara su actividad y para ahorrar tiempo al seguirlos.

En una ocasión, también dentro de los vagones, Javier comentó que aprovechaba aquellos tramos más largos entre estaciones, como lo son de División del Norte a Zapata y de Zapata a Coyoacán. Unos cuantos minutos, incluso segundos, hacen la diferencia para realizar toda la operación con éxito. A veces no alcanzan a terminar y deben esperar una estación más para cambiar de vagón. En otros episodios la saturación de los vagones ocurre luego de emprender la ruta. La opción es bajarse en cualquier momento para esperar un vagón más vacío o, en su defecto, regresar a la base en la estación Universidad.

Para Lara (2010) en el estudio de la movilidad y el trabajo es necesario abordar la capacidad de los sujetos de gestionar su movilidad, los lugares, tiempos y relaciones sociales. El oficio de los vagoneros pone de manifiesto la relativa flexibilidad de su trabajo, aunque también las condiciones sociales, espaciales y temporales vinculadas al Metro terminan por hacer sentir su influencia. La capacidad de venta depende del tránsito de gente. A menudo los vagoneros miden la cantidad de producto en su mochila para calcular cuántas vueltas les tomará terminarlo. La hora del día es otro factor que influye en dicho cálculo. Luego de las diez de la noche el flujo de la gente comienza a descender y con ello también la rapidez de la venta.

Es recurrente discutir entre ellos cuánto falta para terminar y en qué tiempo es probable culminar con la venta. Aunque es regular hacer comparaciones, en mi opinión, no se percibe una competencia negativa por ver quién vende más en menor tiempo. Además, la intención de “deshacerse” del producto en el menor tiempo posible no sólo es económica. También existe un atributo corporal asociado al peso y el cansancio. Una y otra vez los vagoneros hacían mención acerca del peso de sus grandes mochilas: quizá cuatro, cinco o más kilos cargando al frente sobre su pecho y hombros.

Opuesto a los vagoneros oyentes no autorizados por las autoridades, que deben ser discretos y por lo tanto ocultan la mercancía en bolsas negras de menor tamaño, los Sordos pueden vender sin tener que esconderse. Entonces acuden a las mochilas y así la posibilidad de mover más producto, pero el peso aumenta. El cansancio físico se atenúa con estrategias como esperar a un tren que llega para cruzar hacia el lado de donde salen los trenes y no tener que subir y bajar las escaleras. El atuendo también es esencial: los tenis y los pants son básicos.

Desde el punto de vista comunicativo se halla otro conjunto de aprendizajes y de disposiciones, quizá comenzando por la forma en la que se vinculan con los pasajeros. Los vagoneros oyentes comienzan su acto de venta anunciando las cualidades de sus productos. Los ciegos ponen música con su bocina y mientras uno canta el otro mueve un vaso con monedas para que se escuche y la gente deposite el dinero. Personas de pueblos indígenas piden dinero dejando un papelito con su mensaje y luego lo recogen. En cierta medida las estrategias de comunicación entre gente de los pueblos indígenas y los Sordos se asemejan. Pareciera que la diferencia lingüística, aunque también auditiva y oral en los Sordos, los hace inclinarse por ocupar mensajes escritos.

Los vagoneros Sordos pasan de asiento en asiento repartiendo los dulces con la etiqueta pegada de *Mickey Mouse* que tiene por objetivo indicar el costo del producto y que se trata de una persona Sorda. Entre los vagoneros Sordos, sin embargo, la maniobra no es idéntica. Existen diversos estilos de venta. Ubicados en la estación Universidad, Javier discute con Manuel la modalidad en la que él y otros integrantes de colectivo suelen vender. Continuamente se le recrimina a Javier que llega tarde a trabajar y que incluso deja de asistir algunos días. Se defiende y señala que en menos tiempo logra vender más que los otros. La clave está, según él, en la manera de ofrecer el producto. Imitando los gestos y corporalidad de sus compañeros, transmite la idea de que ellos “piden permiso” como si tuvieran pena o miedo de vender. En cambio, Javier se mueve rápido dejando los productos sobre las manos, piernas u objetos de la gente sin preguntar.

Para Manuel se trata de un método intrusivo. Efectivamente, durante mis recorridos con ambos tuve oportunidad de captar los dos estilos. No existe, pues, un consenso acerca de cuál es el mejor modo de vender.

Aunado a la distinción comunicativa, la sensorialidad y la memoria juegan otro rol dentro de su ocupación. Generalmente se dice que los Sordos son sujetos primordialmente visuales y en el Metro esa característica no es la excepción. Si se considera que las movibilidades expresan cuestiones culturales (Jirón e Imilan, 2016; Bastos et al., 2021), en este caso la movilidad de los vagoneros revela lo que algunos autores han denominado como la “cultura visual” de los Sordos (Mirzoeff, 1995). En uno de los acompañamientos pregunté a Javier si no es que en el movimiento de ir y venir al interior del Metro le habrán robado mercancía. Comentó que sí ha ocurrido, pero por ese motivo es necesario moverse lo más rápido posible y tratar de recordar cuántos productos y a quiénes se los dejó, lo que implica memorizar de sus características físicas. Por esta razón la observación cumple un papel central, aunque evidentemente este recurso sensorial es compartido entre los vagoneros oyentes.

El contraste es que los vagoneros Sordos dependen cardinalmente de la vista para permanecer alerta, aunque también ponen en juego otros sentidos como la percepción táctil o mediante la piel. No pocas veces Javier y Manuel se adelantaban a anunciarme que el tren estaba por arribar y no porque vieran las luces a lo lejos, sino porque sienten cómo el tren genera viento. En realidad también yo lo sentía, pero lo comencé a hacer más consciente desde que me lo dijeron. Por su parte, Serna (2013) anota que es una característica perceptual usual entre los ciegos que trabajan en el Metro.

En los últimos meses la pandemia por COVID-19 ha impuesto un nuevo régimen de la vida social en el espacio público. Desde luego, el Metro no está exento de cambios. Cuando comenzó la pandemia fueron retirados y regresaron medio año después, pero bajo otras medidas. Ocupar cubrebocas, usar constantemente el gel para manos y meter los dulces y chocolates en bolsas de celofán, forman parte de las nuevas orientaciones de su faena. Durante mis últimos acompañamientos en los vagones, pude percatarme de pocos cambios en torno a la aceptación de sus productos (la gente los sigue recibiendo), especialmente entre vagoneros como Javier que los colocan entre las personas sin preguntar. Tal vez en el corto plazo el nuevo orden de corporalidad, distancia, higiene y contacto obligue a un cambio de estrategia menos “invasiva” o, por el contrario, la “nueva normalidad” permita que se siga vendiendo como en el pasado.

CONCLUSIONES

El propósito en este artículo ha sido examinar cómo la movilidad en el Metro por parte de los vagoneros se relaciona con las prácticas de construcción de lugares, lo que incluye explicitar algunas de las pericias móviles fincadas al desarrollo de su trabajo. En resumen, lo que se ha buscado es comprender la “intimidad” de un trabajo en movimiento que se desenvuelve en pleno espacio público. La mirada aquí adoptada estimula un acercamiento entre las movibilidades, la construcción de lugares y el trabajo desde la experiencia Sorda dentro del Metro.

Se ha procurado poner de manifiesto la mutua afectación entre lugar y movilidad, como advierte Simonsen (2008). Por una parte, la práctica del trabajo en movimiento construye un lugar que, según expresa Lara (2010), adquiere un sentido distinto al original: el metro pasando de una infraestructura de transporte a un sitio de trabajo, socialización, disputa y control. Al mismo tiempo, las condiciones del lugar, es decir, el metro (estructuración por líneas, horarios de servicio, saturación de los vagones

en determinados momentos del día, distancias entre las estaciones y otros factores) actúan vigorosamente sobre la práctica del trabajo móvil.

Las geografías Sordas exploran las maneras en que los sujetos forman “espacios” Sordos a través de las prácticas cotidianas (Gulliver y Kitzel; 2016; Gulliver y Fekete, 2017), aunque todavía bajo una perspectiva predominantemente estática desde el punto de vista de la movilidad. Por un lado, la inclinación antropológica hacia el concepto de lugar, más que por el de espacio, puede contribuir en el futuro a reflexionar sobre el conjunto de rasgos económicos, sociales, políticos y centralmente culturales que se hallan inmersos en la formación de lugares de adscripción Sorda. Además, es preciso sostener que tal tipo de lugares no siempre son autónomos y cerrados. Por el contrario, son abiertos, expuestos a las múltiples identidades y tensiones. En este caso las tensiones ocurren no única y exclusivamente entre Sordos y oyentes, sino también entre Sordos. Tal peculiaridad evita promover discursos que plantean a los “espacios Sordos” como unánimes, armónicos o totalmente independientes de la actividad oyente. Por otro lado, es perentorio poner atención a la cualidad de movilidad (e inmóvil) de los sujetos Sordos y su influencia en la capacidad de construir lugares. Si bien los escritos citados de Harold (2013) y Kusters (2017, 2019) abren la discusión dentro de la geografía Sorda destacando diferentes elementos de la movilidad de las personas Sordas, todavía falta profundizar sobre cómo se vincula la movilidad con la consolidación de lugares.

Aunque centrado en la experiencia de los vagoneros Sordos, este trabajo apuesta en general por un examen más detenido acerca de los vínculos entre las movilidades y los lugares. No es viable sostener modelos conceptuales que los conciban como autónomos o contrapuestos. El lugar y la movilidad son procesos sociales, espaciales y temporales que se reproducen mutuamente. Asimismo, en términos generales, el trabajo apunta hacia la recuperación de la usanza móvil en categorías de orden laboral y socio-espacial como el ambulante y el ser vagoneros. La dimensión móvil está implícita pero no siempre discernida empírica, teórica y metodológicamente. Finalmente, en futuros trabajos se podría profundizar en temas como el desempeño de la identidad Sorda en la distinción y relación con respecto de los oyentes o el desarrollo histórico de la disputa Sorda por su lugar en el Metro.

Agradecimientos: este artículo fue apoyado académicamente y financiado por el Núcleo Milenio Movilidades y Territorios (MOVyT), con sede en la ciudad de Santiago de Chile. Agradezco enormemente al equipo de MOVyT por todo el soporte recibido. Un reconocimiento y agradecimiento especial merecen los vagoneros con los que trabajé; personas que día a día luchan por el reconocimiento y la dignidad de su oficio. Un agradecimiento más a David Castillo por su guía durante la etnografía y a Oscar Niño Bernal por su apoyo en la interpretación de los videos de una entrevista colectiva. El trabajo de campo que da origen a este artículo fue realizado gracias a mis estudios de doctorado en el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS). De esta institución externo mi gratitud a Claudia Zamorano Villareal por su invitación a postularme ante el MOVyT. Finalmente agradezco a Esteban Salizzi por sus puntuales gestiones para que el artículo saliera a la luz, así como a Silvina Fabri y a la otra persona revisora del manuscrito. Ambas realizaron comentarios muy sugerentes.

BIBLIOGRAFÍA

- » Aguilar, M. (2013). Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas el metro de la ciudad de México. En M. Aguilar y P. Soto (Coords.), *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales* (85-109). México: Porrúa/UAM-Iztapalapa.
- » Agnew, J. (1993). Representing space. Space, scale and culture in social science. En J. Duncan y D. Ley (Eds.), *Place/culture/representation* (251-271). Great Britain: Routledge.
- » Alonso, L. (2015). *Vagoneros. Economía informal en el Metro de la Ciudad de México*, tesis de máster en investigación antropológica, Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- » Álvarez, A. (2010). *El Metro, un espacio de interacciones. El caso de los homosexuales*, tesis de licenciatura en sociología, Universidad Nacional Autónoma de México.
- » Appadurai, A. (1988). Putting hierarchy in its place. *Cultural Anthropology*, 3(1), 36-49. <https://doi.org/10.1525/can.1988.3.1.02a00040>
- » Arellano, E. (2022). El vendedor ambulante sordo en la Ciudad de México y la zona metropolitana. En M. Barbosa (Coord.), *Historias metropolitanas 4* (147-155). México: UAM-Cuajimalpa.
- » Ávila, N. (2018). Dinámicas del comercio ambulante en el centro histórico de Oaxaca. *Política y Cultura*, 49, 29-48.
- » Bastos, C., Novoa, A. y Salazar, N. (2021). Mobile labour: an introduction. *Mobilities*, 16(2), 155-163. <https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1885840>
- » Buck, D. (2000). *Deaf peddler. Confessions of an Inside Man*. Washington: Gallaudet University Press.
- » Büscher, M. y Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99-116. <https://doi.org/10.1177/1368431008099642>
- » Casas, I. (2007). Social exclusion and the disabled: an accessibility approach. *The Professional Geographer*, 59(4), 463-477. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9272.2007.00635.x>
- » Castillo, M. (2009). *Transporte colectivo metro: soporte de redes en el comercio ambulante (vagoneros)*, tesis de licenciatura en sociología, Universidad Autónoma Metropolitana.
- » Cresswell, T. (2002). Introduction: theorizing place. En G. Verstraete y T. Cresswell (Eds.), *Mobilizing place, placing mobility. The politics of representation in a globalized world* (11-31). The Netherlands: Editions Rodopi B.V. <https://doi.org/10.1163/9789004333451>
- » Cresswell, T. (2006). *On the move. Mobility in the modern western world*. Routledge: New York. <https://doi.org/10.4324/9780203446713>
- » Cresswell, T. (2008). *Place. A short introduction*. London: Blackwell Publishing.
- » Czarniawska, B. (2007). *Shadowing: and other techniques for doing fieldwork in modern societies*. Malmö: Copenhagen Business School Press.

- » D'Andrea, A., Ciolfi, L. y Gray, B. (2011). Methodological challenges and innovations in mobilities research. *Mobilities*, 6(2), 149-160. <https://doi.org/10.1080/17450101.2011.552769>
- » Davis, D. (1986). *The Rise and Fall of Mexico City's Subway (Metro) policy: pro and anti urban coalitions, national development strategies and the State*, doctoral dissertation in sociology, University of California.
- » Davis, D. (1991). Urban transport, dependent development and change: lessons from a case study of Mexico City's Subway. *Canadian Journal of Development Studies*, 12(2), 329-355. <https://doi.org/10.1080/02255189.1991.12005923>
- » Davis, D. (1998). The social construction of Mexico City. Political conflict and urban development, 1950-1966. *Journal of Urban History*, 24(3), 364-415.
- » Domínguez, O. (2019). *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*. México: UNAM.
- » Elias, N. y Scotson, J. (2016). *Establecidos y marginados. Una investigación sociológica sobre problemas comunitarios*. México: Fondo de Cultura Económica.
- » Evans, J. y Jones, P. (2011). The walking interview: methodology, mobility and place. *Applied Geography*, 31, 849-858. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.09.005>
- » Graham, S. y Marvin, S. (2001) *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- » Gulliver, M. y Fekete, E. (2017). Themed section: Deaf geographies. An emerging field. *Journal of Cultural Geography*, 34(2), 121-130. <https://doi.org/10.1080/08873631.2017.1305539>
- » Gulliver, M. y Kitzel, M. (2016). Deaf geographies. En G. Gertz y P. Boudreault (Eds.), *The SAGE Deaf Studies Encyclopedia* (450-453). California: SAGE Publications.
- » Gupta, A. y Ferguson, J. (1997). Beyond 'culture': space, identity and the politics of difference. En A. Gupta y J. Ferguson (Eds.), *Culture, power, place. Explorations in critical anthropology* (33-51). Durham: Duke University Press. <https://doi.org/10.1215/9780822382089>
- » Harold, G. (2013). Reconsidering sound and the city: asserting the right to the Deaf-friendly city. *Environment and Planning D: Society and space*, 31(5), 846-862. <https://doi.org/10.1068/d3310>
- » Hetherington, K. (1997). In place of geometry: the materiality of place. *The Sociological Review*, 45(1), 183-199. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.1997.tb03461.x>
- » Ingold, T. (2011). *Being Alive. Essays on movement, knowledge and description*. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203818336>
- » Jirón, P. (2011). On becoming 'la sombra/the shadow'. En M. Büscher, J. Urry y K. Witchger (Eds.), *Mobile Methods* (36-53). Abingdon: Routledge.
- » Jirón, P. e Imilan, W. (2016) Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 26(52): 51-64.
- » Jirón, P., Imilan, W. e Iturra, L. (2013). Saber viajar en el metro de Santiago. La apropiación de lo público. *Revista Ciudad y Arquitectura*, 151, 112-115.
- » Jirón, P. e Iturra, L. (2011). Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del Sur*, 39, 44-57.

- » Kusters, A. (2017). When transport becomes a destination: deaf spaces and networks on the Mumbai suburban trains. *Journal of Cultural Geography*, 34(2), 170-193. <https://doi.org/10.1080/08873631.2017.1305525>
- » Kusters, A. (2019). Boarding Mumbai trains: the mutual shaping of intersectionality and mobility". *Mobilities*, 14(6), 841-858. <https://doi.org/10.1080/17450101.2019.1622850>
- » Lara, R. (2010). Rethinking 'mobile work': boundaries of space, time and social relation in the working lives of mobile hairstylists. *Work, employment and society*, 24(1), 65-84. <https://doi.org/10.1177/0950017009353658>
- » Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. United Kingdom: Blackwell.
- » Lezama, J. (1991). Ciudad y conflicto: usos del suelo y comercio ambulante en la ciudad de México. En M. Schteingart (Ed.), *Espacio y vivienda en la Ciudad de México* (121-135). México: El Colegio de México.
- » López, J. (2017, junio 07). Metro de CDMX, el segundo más saturado del mundo. *Excelsior*. Recuperado de <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/06/07/1168377> (16/11/2021).
- » Low, S. (2014). Spatializing culture. An engaged anthropological approach to space and place. En J. Gieseking, y W. Mangold (Eds.), *The people, place, and space reader* (34-38). New York: Routledge.
- » Low, S. (2017). *Spatializing culture. The ethnography of space and place*. New York: Routledge.
- » Marcus, G. (2001). Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, 11(22), 111-127.
- » Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, 38, 24-29.
- » Maseey, D. (2008). *For space*. London: SAGE.
- » Medina, B. y Gómez, J. (2010). Gestor de contenidos para comercio móvil. *Gerenc. Tecnol. Inform.*, 9(25), 27-37.
- » Mirzoeff, N. (1995). *Silent poetry: deafness, sign, and visual culture in modern France*. Princeton: Princeton University Press.
- » Molinero, Y. y Avallone, G. (2020) El trabajo ambulante: entre derecho a la ciudad y represión. El caso de la resistencia de los trabajadores senegaleses en la ciudad de Salerno. *MIGRACIONES*, 48, 21-50. <https://doi.org/mig.i48y2020.002>
- » Nogué, J. (1989). Espacio, lugar, región. Hacia una nueva perspectiva geográfica regional. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (9), 49-62.
- » Novoa, A. (2015). Mobile ethnography: emergence, techniques and its importance to geography. *Journal of Studies and Research in Human Geography*, 9(1), 97-107. <http://dx.doi.org/10.5719/hgeo.2015.91.7>
- » Ochoa, F. (2010). *El mundo de los sordos y sus espacios públicos*, tesis de licenciatura en antropología social, Escuela Nacional de Antropología e Historia.
- » Pérez, H. (2013). *Economía subterránea en el subterráneo: estudio de caso de la línea 2 del Metro de la Ciudad de México, Tasqueña-Cuatro Caminos*, tesis de licenciatura en sociología, Universidad Nacional Autónoma de México.

- » Pfister, A. y Vindrola, C. (2018). Fluid and mobile identities. Travel, imaginaries and caregiving practices among families of deaf children in Mexico City. En G. Vindrola, G. Johnson y A. Pfister (Eds.), *Healthcare in motion: (im)mobilities in health service delivery and access*, (77-98). New York: Berghahn Books.
- » Porcelli, P., Ungar, M. y Liebenberg, L. (2014). (Micro)mobility, disability and resilience: exploring well-being among youth with physical disabilities. *Disability & Society*, 29(6), 863-876. <https://doi.org/10.1080/09687599.2014.902360>
- » Rattray, N., Raskin, S. y Cimino, J. (2008). Participatory research on universal design and accessible space at the University of Arizona. *Disability Studies Quarterly*, 28(4). <https://dsq-sds.org/article/view/159>; <http://dx.doi.org/10.18061/dsq.v28i4.159>
- » Robinson, O. (2015). Employment: peddling. En G. Gertz y P. Boudreault (Eds.), *The SAGE Deaf Studies Encyclopedia. Volume 1* (396-399). Washington: Gallaudet University Press. <http://dx.doi.org/10.4135/9781483346489>
- » Rodman, M. (1992). Empowering place: multilocality and multivocality. *American Anthropologist, New Series*, 94(3), 640-656. <https://doi.org/10.1525/aa.1992.94.3.02a00060>
- » Ruiz, S. (2009). Deambulando entre los vagoneros del Metro de la Ciudad de México. *Iztapalapa, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 66: 115-135.
- » Serna, E. (2013). *Los que laboran en la oscuridad. la informalidad regulada del discapacitado visual bajo la ciudad*, tesis de maestría en estudios urbanos, El Colegio de México.
- » Serna, E. (2020). *Gobernar bajo la ciudad: etnografía sobre la gobernanza del comercio popular en el Metro de la Ciudad de México*, tesis de doctorado en estudios urbanos y ambientales, El Colegio de México.
- » Sheller, M. y Urry, J. (2004). Places to play, places in play. En M. Sheller y J. Urry (Eds.), *Tourism mobilities: places to play, places in play* (1-10). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203340332>
- » Sheller, M. y Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- » Sen, A. y Silverman, L. (2014). Embodied placemaking: an important category of critical analysis. En A. Sen y L. Silverman (Eds.), *Making place. Space and embodiment in the city* (1-18). Indiana: Indiana University Press.
- » Simonsen, K. (2008). Place as encounters: practice, conjunction and co-existence. En J. Ole y B. Granås (Eds.), *Mobility and place. Enacting northern european peripheries* (13-25). England: Ashgate. <https://doi.org/10.4324/9781315595757>
- » Stamm, C. (2007) La democratización de la gestión de las plazas de comercio popular en el centro histórico de la Ciudad de México. *TRACE*, 51, 83-93.
- » Tolentino, G. y Sierra, A. (2021) Personas sordas ante la (in)justicia oral: representaciones e interacciones sordo-oyente en el espacio judicial. En R. Campos y L. Soto (Coords.), *Nociones filosóficas y prácticas de la justicia* (163-177). México: UNAM.
- » Tuan, Y. (1977). *Space and place. The perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- » Ulin, M. (2017). Ticket to the past: a political history of the Mexico City Metro, 1958-1969. *Grand Valley Journal of History*, 4(2), 1-14.

- » Vergara, A. (2013). *Etnografía de los lugares. Una guía antropológica para estudiar su concreta complejidad*. México: ENAH/INAH/Navarra.
- » Vergara, A. (2019). Metro-Medusa, Metro-perseo: diversidad, ritmos y densidad urbana (prólogo). En D. Olivia, *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (13-31)*. México: UNAM.

Gabriel Tolentino Tapia / gabtotap@gmail.com

Licenciado en sociología y maestro en ciencias sociales. Actualmente tesista del doctorado en antropología en el CIESAS. Líneas de investigación: estudios Sordos y de la discapacidad, estudios urbanos y estudios sobre movilidad. Autor del libro “Rodar y cuestionar a la ciudad. Movilidad cotidiana de personas con silla de ruedas en la zona metropolitana del valle de México” (2018) editado por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM).