





**Cuidar bajo tierra. La experiencia de mujeres cuidadoras
que laboran en la economía popular dentro del Metro
de la Ciudad de México**

**Caring Underground: The Experience of Women Caregivers
Working in the Popular Economy Inside the Mexico City Metro**

Vanessa Arvizu Reynaga^{1*}

Flor Daniela Estrada Gutiérrez²

^{1*}UAM-Azcapotzalco, Ciudad de México, México, arvizur@azc.uam.mx,
 <https://orcid.org/0000-0003-4208-7530>

²CIESAS, Ciudad de México, México, flor25estrada@gmail.com,
 <https://orcid.org/0000-0003-4679-4646>

Resumen

En este artículo analizamos la combinación de trabajo de cuidados y trabajo remunerado que realizan las mujeres conocidas como vagoneras, quienes laboran como vendedoras dentro de los trenes del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro de la Ciudad de México. Nuestro análisis es resultado de dos trabajos etnográficos desarrollados entre 2020 y 2022, en los que desempeñamos observación, observación participante y entrevistas en profundidad con once vagoneras de entre 17 y 53 años.

Recibido: 15 de
diciembre de 2022
Aceptado: 03 de julio
de 2023
Publicado: 04 de
septiembre de 2023



CÓMO CITAR: Arvizu, Vanessa y Estrada, Flor Daniela. (2023). Cuidar bajo tierra. La experiencia de mujeres cuidadoras que laboran en la economía popular dentro del Metro de la Ciudad de México. *Revista Interdisciplinaria de Estudios de Género de El Colegio de México*, 9, e1009. doi: <http://dx.doi.org/10.24201/reg.v9i1.1009>

Como principales resultados encontramos que estas mujeres suelen ser madres solteras que eligen estas actividades ante las pocas posibilidades que tienen en el mercado de trabajo formal de compaginar el cuidado y crianza de sus hijas o hijos. La mayoría son acompañadas por los menores durante sus jornadas de venta, pues no cuentan con una red de apoyo familiar segura que pueda hacerse cargo de ellos, ni con la posibilidad económica para pagar estancias infantiles o escuelas de jornadas extendidas. Debido a lo anterior, las autoridades del Metro y de la Ciudad de México han malinterpretado el acompañamiento de los infantes como trabajo infantil y han ejecutado operativos de detención que, muchas veces se llevan a cabo con violencia y afecta a las madres y a los menores.

Palabras clave: trabajo de cuidados; mujeres; transporte subterráneo; participación económica; violencia.

Abstract

In this article, we analyze the combination of care work and paid work performed by women “vagoneras” who sell items on the metro trains of Mexico City’s Collective Transport System (STC). Our study is based on two ethnographic studies carried out between 2020 and 2022. Through a process of observation, participant observation, and in-depth interviews with 11 vagoneras aged between 17 and 53 years old, we found that these women are mostly single mothers who choose this line of work because the formal labor market offers the limited possibilities to combine the care and upbringing of their children. Their children usually accompany them as they work because they lack a secure family support network and the financial means to pay for daycare centers or day schools with longer hours. However, the STC and local authorities misconstrue the accompaniment of minors as “child labor” and arrest these woman, often using violence and causing distress to both the mothers and their children.

Keywords: care work; women; subway transport; economic participation; violence.

Introducción

Cuidar a otras personas es un trabajo indispensable para el sostenimiento de la vida social. no sólo permite el desarrollo y bienestar de quien recibe los beneficios del cuidado como atenciones, protección y orientación, también facilita la reproducción de las normas y el orden (Durán, 2018).

A pesar de que el trabajo de cuidados es sustancial, no ha recibido el valor social, económico y cultural que requiere. Por ejemplo, en México la ausencia de un sistema nacional de cuidados que reivindique el valor y la distribución de estas actividades ha exacerbado las desigualdades de género, clase social, edad en la que hay más carga de estas labores, entre otras. Así, en nuestro país la intervención del Estado en esta materia se reduce a brindar algunas prestaciones económicas o una limitada oferta de servicios a los que la mayoría de la población no tiene acceso; otra opción es recurrir a servicios de cuidado privados como estancias infantiles, escuelas de horario extendido o nanas (Durán, 2018). Lo anterior es incosteable para muchas personas, es por lo que la estrategia reiterada en muchos hogares ha sido buscar distintas formas en la organización del cuidado, principalmente concentrando estas actividades en las mujeres de la familia.

Pedrero (2018) encuentra que el trabajo de cuidados es muy heterogéneo según el tipo de hogar y la posición que ocupan los miembros en éste. Así, por ejemplo, los roles jerárquicos de género polarizan las responsabilidades de cuidado de tal modo que, independientemente de que hombres o mujeres sean cabeza de hogar, éstas últimas son quienes más desempeñan el trabajo de cuidados. Para ejemplificar, la Encuesta Nacional del Uso del Tiempo (ENUT) (INEGI, 2019) refiere que 63.3% de las mujeres afirmaron realizar trabajo de cuidados, por otro lado, el porcentaje de los varones es menor (43.9%).

Aunque el trabajo de cuidados conlleva un gasto de tiempo y esfuerzo constante, son actividades que usualmente no tienen remuneración. García (2019) analiza que el porcentaje de mujeres y hombres dedicados al trabajo de cuidados no es suficiente para plantear las desigualdades de género que éste representa; así, encuentra que a pesar de que los hombres también desempeñan cuidados, las horas invertidas en estas tareas son, en promedio, tres veces menos que las que destinan las mujeres. Además, cuando se considera la suma de labores remuneradas y no remuneradas las mujeres tienen un

promedio de 13 horas semanales más que los varones porque están a cargo de acompañar a su descendencia en las actividades que realizan o desempeñan las faenas del hogar (García, 2019). Lo anterior, nos da una idea del poco tiempo que les resta para que realicen actividades para sí mismas como el esparcimiento o el descanso y, por lo tanto, esas labores se pueden convertir en reproductoras de desigualdades de género y limitar las posibilidades de crecimiento de las mujeres (Pacheco, 2018).

Otro ejemplo lo encontramos en la ENUT (INEGI, 2019), la cual también revela que las mujeres que mencionaron estar atendiendo las actividades educativas y de formación de sus hijas e hijos o de algún otro familiar menor de edad (asistir a juntas, hacer tareas, ir por ellos a la escuela, entre otras), duplican en porcentaje (66.2%) a los varones (33.8%). La diferencia por género en las labores de cuidado nos ayuda a entender las relaciones de poder y jerarquías que persisten en los hogares mexicanos. Por ejemplo, en la tarea de compaginar trabajo remunerado y de cuidados, las mujeres tienen muy pocas opciones, una de las alternativas para obtener un ingreso económico sin descuidar a sus infantes es la economía popular¹, la cual les brinda cierta flexibilización de horarios o la oportunidad de llevar a su descendencia con ellas. En el mismo sentido, Pacheco y Florez (2014) encuentran que en las zonas más marginadas o populares los varones suelen involucrarse menos en las actividades de cuidado y crianza, lo cual resulta en una carga más intensa de este tipo de trabajo para las mujeres y, por lo tanto, les resta las probabilidades de que participen en mercados de trabajo remunerados o de tiempo completo. Este es el caso de las mujeres que componen el presente estudio, quienes llevan a cabo actividades productivas en los vagones del Metro y provienen de una trayectoria de vida con desventajas acumuladas. En este artículo nos hemos planteado estudiar los efectos de la combinación de las desventajas sociales que atraviesan a este sector de mujeres y que se evidencian en el trabajo (de cuidados y remunerado) que desempeñan. Para lo anterior, nos hemos orientado de las siguientes preguntas: ¿Cómo perjudica a las mujeres desempeñar un trabajo sin protección o respaldo laboral? ¿Cómo se organizan para empatar la crianza y trabajo en la economía popular? ¿Cómo se organizan para atender sus responsabilidades? y ¿En qué medida este tipo de trabajos en los que no hay ninguna

¹ Entendemos por economía popular a las actividades productivas (bienes y servicios) que desempeñan, como modo de subsistencia, las personas que provienen de estratos sociales menos favorecidos (Coraggio, 1995).

seguridad económica reproducen las desigualdades y el círculo de pobreza en el que viven ellas y sus hijas e hijos?

Ahora, es necesario aclarar y diferenciar el concepto de economía popular frente a otros asociados como el comercio popular o el trabajo informal. Primero, la justificación de no utilizar comercio popular es sencilla pues, para nuestro caso de estudio, las labores que desempeñan las mujeres no son exclusivas del comercio, sino que también realizan otras actividades como desinfectar los vagones del Metro, declamar poemas, cuentos, canciones, etcétera. Segundo, referirnos a la economía popular implica reivindicar la desigualdad de oportunidades laborales y económicas que tienen los sectores populares, esto, como menciona Coraggio (1995), conlleva a que cualquier interrupción del trabajo, y por ende de los ingresos económicos, pone en riesgo las condiciones de vida de la persona que labora y sus dependientes. Acerca de este tema profundizaremos en nuestro análisis, pero, para ejemplificar, mencionamos que en las entrevistas fue reiterado que la suspensión de las actividades (de una jornada diaria o inclusive de horas) significa no obtener el ingreso suficiente para alimentos, gastos de las hijas o hijos, renta, servicios, entre otros.

En un tercer punto, autores como Pereira (2015), Giraldo (2017), Sarria y Tiribia (2004) incitan a no confundir ni utilizar como sinónimos los términos de economía popular y trabajo informal. Si bien la economía popular pudiera enmarcarse bajo el paraguas del trabajo que se realiza en la informalidad —sobre todo por la falta de regulación, el desapego normativo y la ausencia de beneficios sociales que implican estas actividades— es menester precisar que no todo trabajo informal es economía popular (Gago, Cielo y Gachet, 2018; Giraldo, 2017). Esto es relevante, por una parte, porque las actividades de emprendimiento de comercios locales o de profesionales que trabajan por su cuenta, y que comúnmente son clasificadas en el trabajo informal, no son relativas a las que pertenecen a los sectores populares que suelen ser trabajos más precarizados a nivel de ingresos, de esfuerzos físicos y de los escenarios donde se realizan (Pereira, 2015; Coraggio, 1995). Por otro lado, La economía popular también visibiliza otras desigualdades además de las económicas, tales como la falta de oportunidades laborales, educativas o de acceso a servicios para atención de cuidados.

Otro tema que nos motivó a utilizar el término de economía popular es porque, además de que el trabajo es desempeñado por sectores sociales más desfavorecidos, hay una alta participación de mujeres involucradas en estas dinámicas de comercio o prestación de servicios (Giraldo, 2017). Como lo profundizaremos más adelante en los testimonios, suele ser una opción elegida por las mujeres dada la flexibilidad de tiempo, ya que les ayuda a compaginar las actividades laborales con las de cuidado y domésticas.

En líneas anteriores hemos referido cómo los roles de género han promovido desventajas en la carga de responsabilidades que asumen las mujeres como cuidadoras frente a la que atienden los varones, este fue uno de los motivos por los cuales consideramos analizar cómo se imbrican las responsabilidades de cuidados y laborales en las vidas de las mujeres vagoneras, y qué estrategias siguen para que —por falta de apoyos externos— puedan solventar sus múltiples tareas.

Partimos del supuesto de que, aunque las vagoneras perciben desventajas en el oficio de *vagonear*, sobre todo relativas a la incertidumbre e inseguridad laboral, también hallan en estas actividades una posibilidad de ingreso a mercados laborales que se ajustan a sus necesidades. Es por lo que en las siguientes líneas reflexionaremos acerca de la relevancia que tiene mirar el trabajo de cuidados desde las desigualdades sociales, sobre todo cuando se acumulan desventajas y se suman barreras para que las mujeres puedan llevar a cabo una crianza digna.

Así, el artículo se organiza de la siguiente manera: en la primera parte hacemos un breve recorrido histórico acerca de la economía popular en el Metro, específicamente de la participación femenina en las actividades de la economía popular y su compaginación con el trabajo de cuidados. Luego, detallamos la conducción metodológica del trabajo, precisando las técnicas y estrategias empleadas en el análisis y resultados. En el apartado consecuente, analizamos los relatos que obtuvimos de las mujeres que laboran como vagoneras en la economía popular en el Metro, enfocamos tres tipos de experiencias: la organización cotidiana de los cuidados, los problemas que enfrentan y las necesidades que tienen tanto ellas como sus infantes. Por último, apuntamos algunas reflexiones finales y temas de agenda.

Crecer y formar familia en el subterráneo.

El trabajo de las vagoneras del Metro

Es común viajar en el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México y observar desde las escaleras que conectan con las entradas y salidas, en los pasillos y en los vagones a personas que comercian diversos productos, como alimentos, accesorios para celular, artículos de papelería, entre otros. La economía popular dentro de este transporte es un fenómeno que existe desde los primeros días de su funcionamiento en 1969, con la inauguración de la línea uno la primera en circular (Serna, 2020b). De acuerdo con los relatos obtenidos durante los trabajos etnográficos que se realizaron para el presente estudio, las vagoneras que cuentan con 40 años de haber ingresado a comerciar en las instalaciones del Metro señalan que anteriormente realizaban sus actividades económicas en otros espacios públicos de la ciudad, por ejemplo, en la venta del periódico en las grandes avenidas o venta de golosinas y alimentos afuera de las escuelas.

En cuanto al número de personas que hacen del Metro un espacio laboral, en la actualidad son, aproximadamente, 13 mil personas las que se dedican al comercio en sus instalaciones (Serna, 2020b). Si bien esta cifra difiere de los conteos realizados por instituciones gubernamentales, de los cuales el último registro indica 2500 vendedores², las cifras proporcionadas por la Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México, indican que en dos mil diecinueve, 28 119 personas fueron remitidas a los juzgados cívicos por ejercer el “comercio informal”³ dentro de las instalaciones del Metro, de esta cifra 7778 pertenecen a la población femenina (Espinosa, Rueda y Serna, 2022)⁴.

Con respecto a la criminalización de esta actividad, a pesar de no estar señalada en ningún establecimiento jurídico como una falta administrativa (Espinosa, *et al*, 2022), es sancionada con base al artículo 27 y 28 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de

² Este conteo fue realizado por el “Programa para la integración a la economía formal de los comerciantes al interior del Sistema de Transporte Colectivo en el 2014” (Serna, 2020b).

³ Encomillamos los términos “informal” y “formal” pues, a voz de nuestras propias entrevistadas, el campo de trabajo fuera del Metro también presenta irregularidades como falta de prestaciones, seguridad laboral y contrataciones.

⁴ Cabe señalar que una misma persona pudo haber sido remitida más de una vez. Este es un dato que no se especifica en este conteo.

México (CDMX)⁵. En este sentido, se trata de una actividad que no es permitida por los organismos gubernamentales de la CDMX y que en ocasiones es castigada como un delito (Espinosa, *et al.*, 2022). Dicha prohibición de la economía popular dentro del Metro no sólo ha promovido la criminalización de esta actividad, sino que ha generado un estigma que señala a las personas comerciantes como “criminales socio-económicos”, una especie de población no deseada en el Metro (Serna, 2020a, p. 93).

Ahora, la economía popular dentro del Metro es una actividad a la que recurren los estratos socioeconómicos bajos de la sociedad, caracterizados por presentar diversas desventajas sociales como pobre nivel escolar, maternar en soltería, tener alguna discapacidad, estar en situación de calle, entre otras, por las cuales “tendrían poca cabida en otros espacios laborales” (Serna, 2020a, p. 77).

Para el caso de las mujeres que ejercen la economía popular dentro del Metro, encontramos que este sector se puede dividir en los siguientes grupos: 1) mujeres que provienen de sectores populares y han heredado el oficio de vagonera de su familia; 2) mujeres jóvenes que mantienen sus estudios con los ingresos obtenidos en la economía popular; 3) madres solteras que pueden acudir a trabajar con sus hijos e hijas; 4) mujeres con un grado escolar mínimo; 5) mujeres con alguna discapacidad; y 6) mujeres de la tercera edad que toda su vida se han dedicado a la economía popular y, por lo cual, tendrían poca posibilidad de insertarse a la “formalidad” (Espinosa, *et al.*, 2022).

Para adentrarnos en las características de las mujeres vagoneras y de la economía popular dentro del Metro, como un trabajo flexible que se adapta a las posibilidades de este grupo de mujeres, es pertinente señalar que algunos trabajos acerca de la economía popular en la Ciudad de México han estudiado el comercio en el espacio público y cómo éste “es funcional para un tipo específico de oferta de fuerza de trabajo como es el caso de la femenina, la cual no siempre reúne los requisitos de la economía formal” (Lezama, 1991, p. 657). En la economía popular es común encontrar a la mujer como el principal sostén económico del hogar y su participación se caracteriza por cumplir una doble jornada de

⁵ En la fracción I del artículo 27 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, se declara una infracción hacia la tranquilidad de las personas prestar algún servicio sin que le sea solicitado, mientras que en el artículo 28 fracción III se menciona como una infracción contra la seguridad ciudadana usar el espacio público sin contar con la autorización que se requiera para ello.

trabajo que incluye las labores del hogar y el cuidado de las y los hijos. De esta manera, estas actividades se adaptan a la combinatoria de roles de trabajadora y cuidadora (Lezama, 1991). Además, la economía popular se presenta como un trabajo a nivel familiar que favorece a la reproducción de la unidad doméstica en la que participan todos sus miembros.

Toda la información anterior abona para dibujar el panorama de las mujeres vagoneras quienes, al provenir de una ascendencia familiar inmersa en la economía popular, se insertan desde la infancia en el comercio dentro de los vagones y atraviesan por algunos sucesos que las ponen en desventaja no sólo ante los demás grupos laborales, sino también con sus pares varones, por ejemplo, la maternidad adolescente, el abandono de sus parejas y la interrupción de su trayectoria escolar.

De acuerdo con el informe titulado “Justicia y trabajo bajo la ciudad de México: la situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro” (Espinosa, *et al.*, 2022)⁶ los anteriores aspectos mantienen la permanencia de las mujeres en la economía popular e imposibilitan su tránsito a una vida fuera de los vagones, ya que, “en una gran mayoría de los casos, la necesidad que lleva a las mujeres a vender en los vagones del Metro tiene que ver con la maternidad. Un factor que se torna más crítico cuando la condición de maternidad se relaciona con la falta de apoyo de una pareja” (p. 45). Asimismo, se reitera que para las madres comerciantes (específicamente las madres solteras) la economía popular en el Metro se presenta como un empleo que les permite flexibilidad de horarios para el cuidado de sus menores y les provee de recursos para el sustento de su familia.

Es importante mencionar el carácter dual de lo que representa el trabajo dentro de los vagones del Metro para las mujeres que lo ejercen, ya que por un lado éste se muestra como un empleo que las expone a múltiples riesgos, por ejemplo, las constantes amenazas por parte de los grupos policiacos para retirarles a sus hijos o hijas cuando se acompañan de ellas. Por otro lado, el Metro no sólo es un espacio laboral en el que pueden generar ingresos económicos, sino que habitan este lugar en el que pueden realizar sus actividades de maternaje mientras laboran, de ahí que la flexibilidad resulte un aspecto positivo por

⁶ Éste es uno de los primeros estudios que incluye la caracterización de las condiciones y el ejercicio de vagonera por parte de las mujeres.

las condiciones de esta población, además de que, obtener sus propios ingresos las dota de autonomía económica.

Cabe resaltar que la percepción positiva de la flexibilidad que ofrece el comercio o actividades dentro de los vagones del Metro se produce sólo cuando las mujeres atraviesan por diversas inseguridades, por ejemplo, la falta de seguridad social que les brinde algún sistema de cuidados para sus hijas e hijos; incluso, dicha flexibilidad es el motivo por el que algunas de ellas no transitan del comercio en los vagones del Metro a otras oportunidades laborales.

A pesar de lo anterior, como ya se ha señalado, el trabajo en el Metro también representa un escenario de conflicto y de incertidumbre debido a las constantes detenciones de las que son objeto las mujeres comerciantes; la falta de redes de apoyo para el cuidado de sus infantes; el acompañamiento de los menores durante sus recorridos laborales por los trenes del Metro, así como los riesgos a los que se enfrentan al optar por dejarlos solos en sus hogares y, por último, la reproducción temprana del oficio de comerciante de sus descendientes (Espinosa, *et al.*, 2022).

Acerca de la organización política de la economía popular dentro del Metro, durante varias décadas, la mayoría de los grupos de personas vagoneras fueron encabezados por varones, quienes se encargaban de administrar el uso de los trenes, mediante el “cobro de piso”, es decir una cuota semanal para otorgar el permiso de vender. Además, mediante relaciones de corrupción y de clientelismo político, gestionaban cierta permisividad de las actividades económicas dentro de los pasillos y vagones del Metro. En algunas organizaciones, las mujeres eran reducidas a objetos sexuales, ya que uno de los requisitos para su entrada a la economía popular en el Metro era el intercambio sexual (Serna, 2020a). Aunque había resistencia por parte de las mujeres para frenar estos abusos, hasta antes de la pandemia no existían organizaciones de vagoneras que buscaran priorizar sus demandas como mujeres.

Un suceso que ha promovido la participación de las mujeres en las conformaciones políticas en el Metro fue la entrada de las *mercaditas*, que se instalaron en el Metro durante el confinamiento por COVID-19. Las *mercaditas* son organizadas por colectivas feministas y se conforman por tendidos en los que se exhiben productos de segundo uso

o elaborados por las propias mujeres, se presentan como una forma de protesta con la cual se busca tomar el espacio público evadiendo el “cobro de piso”. Con la llegada de las *mercaditas* se presentó una disputa por el uso de las instalaciones del Metro, entre los grupos de personas vagoneras y las colectivas feministas. Su llegada significó el acercamiento y el aprendizaje del feminismo radical⁷ hacia las comerciantes populares y, en efecto, el despertar de las organizaciones de mujeres vagoneras; un ejemplo de lo anterior es la colectiva de vagoneras *Leonas en Manada*, la cual sigue vigente con el objetivo de visibilizar las condiciones de precariedad en las que laboran las mujeres vagoneras y gestionar espacios de venta para ellas.

Tener una mirada más profunda de estos sucesos nos ha permitido, por un lado, aportar a los estudios de economía popular, el trabajo de las mujeres y las problemáticas que atraviesan las vagoneras del Metro, sobre todo al enfrentarse a un escenario laboral reducido que no les permite cuidar o maternar mientras trabajan. Por otra parte, también evidencia cómo los cambios en las formas en que las vagoneras se organizan, producen y valoran su trabajo ha estado permeado por movimientos externos a los gobiernos o a las organizaciones de comercio, y en qué medida ellas han buscado sus propias alternativas hasta construir espacios propios no sólo para la economía popular sino para dar voz a las mujeres que en ella participan.

Metodología

Antes de describir la conducción metodológica, es preciso anotar que este artículo resulta de dos esfuerzos conjuntos. Primeramente, un trabajo etnográfico que se ha desarrollado desde inicios del 2020 con la finalidad de conocer el oficio de las comerciantes populares

⁷ El feminismo radical es una corriente del movimiento feminista que “se diferencia del feminismo liberal reformista que sólo [...] pedía la integración de las mujeres en el mundo capitalista del trabajo asalariado y de la cultura. También se distingue de una izquierda patriarcal que no reconocía la legitimidad de las reivindicaciones de las mujeres y cerraba los ojos ante el poder masculino ilegítimo existente dentro de los mismos movimientos revolucionarios” (Puleo, 2005, p. 38). Así, el feminismo radical se caracteriza por la erradicación de la dominación masculina, bajo el supuesto de que “El poder ya no reside sólo en el Estado o la clase dominante. Se encuentra también en relaciones sociales micro, como la pareja” (Puleo, 2005 p. 38).

del Metro y la presencia de las *mercaditas* de protesta económica⁸ por parte de grupos feministas, en las instalaciones de este transporte. Este trabajo, principalmente cualitativo, se basó en herramientas etnográficas como la observación y la entrevista en profundidad con treinta mujeres que se dedican o dedicaron a las *mercaditas* de protesta económica y al comercio en el Metro. La aplicación del método etnográfico abonó para registrar las implicaciones de realizar el trabajo de cuidados y *vagonear* al mismo tiempo, por ejemplo, se observó la constante acción de esconderse que llevan a cabo las vagoneras para evitar ser detectadas por los cuerpos policiacos, el acompañamiento de su descendencia durante sus jornadas laborales y los espacios en los que realizan actividades escolares, como tareas y la organización de cuidados con sus compañeras/os del grupo. Por las mismas condiciones del oficio de *vagonear*, la mayoría de las entrevistas se aplicó durante la actividad laboral de las mujeres, para ello se utilizó la técnica de sombreado, la cual consiste en “moverse con las personas, tanto físicamente como en la interacción (en diálogo e interacción incorporados)” (Jirón, 2012, p. 2).

El segundo trabajo también fue etnográfico, pero de menor duración (seis meses), su conducción también fue cualitativa con entrevistas en profundidad a trece madres jóvenes, de entre 15 y 29 años, dedicadas a la economía popular en los vagones, pasillos y torniquetes del Metro en las estaciones de Chabacano y Centro Médico, que son unas de las principales donde se concentra el comercio y los servicios. Hacemos mención de que, para los objetivos de este artículo únicamente se utilizaron las entrevistas con las mujeres vagoneras⁹ (cuatro entrevistas) las cuales se realizaron en las instalaciones del Metro. La principal motivación para realizar esta etnografía fue conocer cómo compaginan las mujeres sus responsabilidades laborales y familiares, tales como el trabajo de cuidados y doméstico con las labores de venta y servicios.

Para ambos trabajos, también se llevaron a cabo entrevistas con líderes y activistas de la economía popular dentro de este transporte, como la vocera Patricia Martínez de la colectiva de vagoneras *Leonas en Manada*, quien participó como informante en ambas

⁸ Desde el movimiento feminista, la protesta económica consiste en la creación de una red de apoyo y sustento entre mujeres, para ocupar los lugares públicos y manifestar la participación y la existencia de diversos tipos de violencia económica hacia la población femenina

⁹ Se exceptúan otras manifestaciones de la economía popular en las mujeres tales como las tendidas y *mercaditas* feministas y las mujeres *bazareñas* que realizan entrega de mercancía en los torniquetes del Metro.

investigaciones. Además de que también tuvimos colaboraciones, con reuniones informales, con distintas asociaciones civiles como Wiego (Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando).

A cada entrevistada se le entregó una carta de consentimiento informado y de cesión de información con fines académicos, en la cual se les preguntó si querían que se utilizara su nombre, un pseudónimo o el anonimato. En su totalidad, estuvieron de acuerdo con que se empleara su nombre. Del total de entrevistas seleccionamos once, que fueron exclusivas con mujeres vagoneras y que sirvieron para ilustrar la combinación del trabajo de cuidados y del oficio de vagonera que realizan dichas comerciantes, de las cuales presentamos sus características socioeconómicas en el siguiente cuadro:

Tabla 1. Características socioeconómicas de las informantes

Número	Nombre	Edad	Condición civil	Núm. Hijas o Hijos	Último grado educativo
1	Gabriela	26 años	Unida	2	Bachillerato
2	Ana	29 años	Separada	4	Bachillerato trunco
3	Vanessa	17 años	Unida	1	Secundaria trunca
4	Dulce	29 años	Separada	2	Secundaria completa
5	Guadalupe	24 años	Unida	1	Carrera técnica trunca
6	María	33 años	Separada	5	Primaria trunca
7	Corín	35 años	Separada	2	Secundaria
8	Claudia	53 años	Separada	4	Secundaria
9	Virginia	53 años	Unida	4	Secundaria
10	Meztli	33 años	Separada	2	Primaria trunca
11	Mayra	33 años	Unida	2	Secundaria

Elaboración propia con base en las entrevistas en profundidad

Los cuestionarios de las entrevistas de ambos trabajos tuvieron como ejes centrales las siguientes temáticas:

- a) Ingreso a la actividad de *vagonear*
- b) Uso y distribución del tiempo (trabajo remunerado y trabajo no remunerado)
- c) Redes de apoyo para el cuidado y las labores de *vagonear*
- d) Principales ventajas y riesgos del oficio de *vagonear*
- e) Experiencias de criminalización de la actividad laboral

Aunque no todas las preguntas estuvieron encausadas al trabajo de cuidados, fue inherente que el tema saliera a la luz durante las conversaciones. Así, presentamos en el siguiente apartado los resultados de nuestro trabajo, se integraron algunos de los testimonios compilados durante nuestras investigaciones.

Resultados

Los resultados del análisis se dividieron en tres subapartados:

- 1) Organización del cuidado: presentamos las estrategias que las mujeres siguen para combinar las actividades de comercio o servicios en el Metro y el cuidado de sus infantes. También introdujimos cómo y con quiénes conforman redes de apoyo para estas labores.
- 2) Obstáculos para cuidar: analizamos cómo las desventajas del trabajo en la economía popular, aunadas a las características económicas y sociales de las mujeres (su estado civil, edad, número de descendientes, tipo de hogar, entre otras), complican su desempeño en el trabajo de cuidados. Ponemos especial atención al tema de criminalización de sus labores en la economía popular y de las acusaciones de trabajo infantil de las cuáles han sido víctimas.
- 3) Demandas de las mujeres para desempeñar trabajo de cuidados: distinguimos los argumentos que brindan las mujeres acerca de las necesidades que tienen para desempeñar trabajo de cuidados, principalmente las ausencias que ha tenido el Estado para apoyarlas.

Organización del cuidado: redes ¿de apoyo?

“Elegir”¹⁰ el trabajo de vagoneras es resultado de una serie de vivencias y, muchas veces, desventajas acumuladas durante la biografía de las mujeres. Ya sea, porque son madres solteras y no encuentran oportunidades laborales “formales” en las que puedan entrelazar su maternidad con el trabajo; o porque no tuvieron oportunidad de alcanzar niveles de escolarización más allá de la educación básica; pero también resalta que este es un oficio heredado por generaciones, ya que sus familias también se dedican o laboraron en estas actividades.

Así, uno de los primeros aspectos que sobresalen en los relatos de las mujeres vagoneras a las que entrevistamos son los recuerdos de acompañar a sus madres, quienes trabajaban en los vagones mientras las cuidaban, de esta manera aprendieron el oficio de *vagonear*. “Mi mamá nos tuvo prácticamente en el Metro, desde chiquitos nos ha tenido aquí en el metro, pero a trabajar así a darme mis vueltas como todos, desde los cinco, seis años” (Meztli, 33 años)

De igual forma, notamos que este oficio las acompaña durante toda su vida, lo aprenden a desempeñar desde muy pequeñas con la práctica y el acompañamiento, no sólo de sus familiares, sino también de otras personas vendedoras con las que conforman redes. Por este motivo, a ellas no les es ajeno que familias enteras laboren en los vagones, inclusive tuvieron la oportunidad de encontrarse con otras niñas o niños mientras aprendían el oficio.

Llevo 22 años vendiendo en el Metro [...] La primera vez que comencé a vender en el Metro, yo me acuerdo de que empecé a vender porque a mi mamá yo le cuidaba la mercancía y ella se fue a dar la vuelta y no regresaba, no regresaba y ya se había tardado mucho, me había dejado la paleta, me acuerdo que estaba vendiendo paleta tutsi: entonces unas niñas que ya trabajaban en el vagón me dijeron que me fuera a dar la vuelta con ellas, ellas me empezaron a decir cómo gritar, entonces yo me fui a dar las

¹⁰ Colocamos el verbo “elegir” entre comillas porque no siempre se trata de elecciones voluntarias, sino de las opciones laborales disponibles que hay para estas mujeres.

vueltas y cuando encontré a mi mamá me dijo que la habían agarrado [la policía del Metro], por eso no llegaba (Mayra, 33 años).

Dentro de los aprendizajes del oficio de *vagonear* ellas tienen que ser creativas en los pregones que recitan para sus ventas, gestionar la vergüenza que a veces causa vender o hacer alguna actividad (recitar poemas, cantar, hacer actividades de *clown*, entre otras), y ser estrategias al estudiar la competencia y seleccionar los productos que van a vender de acuerdo con la temporada o por la demanda de las personas usuarias. Sin embargo, también es necesario aprender el autocuidado y el cuidado colectivo¹¹, ello porque la labor de venta y servicios en los vagones ha sido criminalizada por las autoridades de la Ciudad de México y del STC Metro, lo que les ha ocasionado multas, detenciones y hasta encarcelamientos. Entonces, para permanecer laborando en los vagones, las mujeres se organizan con sus pares (generalmente otras vagoneras o vagoneros de la misma línea del Metro) para formar una especie de cadena de cuidados, así deciden quién será quien aborde los primeros vagones del tren. De esta manera la persona que se encuentra en los primeros vagones es más visible ante los grupos policiacos que hacen las detenciones, cuando llegan a las estaciones y, por ello, puede avisar a sus colegas que hay operativos de detención, al mismo tiempo, tiene mayores posibilidades de ser remitida a los juzgados cívicos:

Yo tengo a mis hijos, pero como a mí no me gusta traerlos al Metro, entonces no quiero que me agarren para no dejarlos solos, o sea si me agarran se me viene todo abajo, porque no tengo quién los recoja [...] entonces yo, trato de que alguna compañera se vaya delante de mí, y son buena onda, porqué como saben que estoy solita, entre comillas, ya ellas se van adelante y si las llegan a agarrar yo les doy para la multa, o sea, si ellas me hacen el favor a mí de que ellas se van a la remisión, pero también no me gusta ser encajosa, así que les doy la mitad de la multa y ellas se van a la remisión, pero yo ya puedo ir a recoger a mis hijos a la escuela (Mayra, 33 años).

11 Como las propias vagoneras lo definieron en las entrevistas el autocuidado es la búsqueda del propio bienestar físico, psicológico y emocional; y el cuidado colectivo o la protección comunitaria.

Como refiere Mayra, el acuerdo para realizar la cadena de cuidados es apoyar a la persona remitida con el pago de la multa. Además, en las narraciones también encontramos que entre compañeras deben rolarse el turno para ocupar los primeros vagones y que no sea siempre la misma quien sea remitida, pues esto les hace perder tiempo, el que muchas de ellas tienen limitado por ser madres.

Ahora, una segunda red para el cuidado de menores es la familia, principalmente las mujeres como las abuelas, hermanas, tías o primas quienes son las encargadas de asumir algunas labores de cuidado. “Haz de cuenta que en la mañana mi mamá me apoya, en ese aspecto me apoya en las mañanas y ella los lleva y los recoge [de la escuela] y me ayuda a hacer de comer” (María, 33 años).

No obstante, de la red de apoyo que pueden obtener de familiares, la mayoría de estas mujeres refiere que en el periodo de lactancia y cuando sus infantes aún no se valían por sí solos, tenían que llevarlos con ellas mientras ofrecían sus mercancías en los vagones del Metro. La figura de la vagonera que sostiene a su hijo con un rebozo o canguro en la espalda es común dentro del transcurrir cotidiano de los viajes por el Metro.

También mencionaron que no siempre la familia apoya de buena gana o le da un trato adecuado a los niños o niñas; en algunos testimonios argumentaron casos de abuso y maltrato físico hacia los menores por parte de sus familiares, lo que las llevó a buscar otras alternativas para su cuidado. Una de estas opciones es dejarlos solos cuando se carece de redes de apoyo, lo anterior, para evitar las amenazas por parte de los grupos policiacos y también porque consideran que sus infantes tienen una edad apropiada para permanecer por unas horas solos, aunque esta elección conlleva mayor preocupación por los riesgos a los que están expuestos.

Le hablaba a una vecina, no había celular en ese entonces, le hablaba a la caseta del pueblo, porque era un pueblito adelante de Chalco y ya le hablaba y pues ya era la que me veía a mis hijos [...] un día mi hija se tragó unas pastillas, aspirinas, pero pues al fin pastillas [...] De todo pasas aquí, de todo vives y no puedes a veces hacer todo porque pues no tienes una guardería del Seguro ¿no? (Claudia, 53 años).

En este punto, cabe resaltar que la falta de redes de apoyo no sólo se ve reflejada en el cuidado de la descendencia, ya que para las madres solteras son ellas quienes, antes o después del trabajo en los vagones, se encargan de las labores del hogar. Para quienes viven con su pareja, o bien llegan a un acuerdo o ni siquiera se discute que sean ellas quienes asuman el trabajo doméstico, aun cuando ambos integrantes de la pareja trabajen y sean responsables de los gastos. Así, notamos cómo estas mujeres viven dobles y terceras jornadas (ventas, labores domésticas y cuidado de las y los hijos) por lo que cualquier eventualidad que ocurra durante su rutina (como las detenciones) descontrola su planeación de actividades.

Cuando estaban chiquitos mis hijos yo trabajaba en la mañana, pasaba a dejarlos en la escuela y ya me venía a trabajar; ocho y media y ya andaba aquí trabajando, pero ya a las tres de la tarde me iba porque ahí buscaba quién me los fuera a dejar a la casa, a los niños, así llegaba y les hacía de comer o ya tenía de comer en el refrigerador, les calentaba, y en la tarde a hacer tarea, arreglar uniformes todo eso [...] me acostumbré, ese día salí del Toro¹², me bañé hice de comer y ni me dormí porque llegué, ahora sí que a hacer lo que tenía que hacer, y otra vez venirme [a trabajar en los vagones] (Virginia, 53 años).

Para quienes llevan consigo a sus infantes a las instalaciones del Metro, hay quienes prefieren dejarlos en las bases de trabajo¹³, de esta manera evitan que los acompañen en sus recorridos por los vagones. Para optar por esta opción, las entrevistadas refieren confiar en su equipo de trabajo, quien constantemente vigila a sus menores. El equipo de trabajo se conforma por otras personas vagoneras (mujeres y varones) que recurren al mismo horario laboral y a la misma base de trabajo; de esta manera, cuando las personas vagoneras se encuentran en las bases, esperando su turno para abordar los trenes, cuidan y vigilan a la descendencia de sus compañeras. Es común que siempre se encuentre una o más personas en las bases de trabajo. La anterior es una escena común que se puede

¹² “Toro” o “Torito” es la forma coloquial en la que las vagoneras llaman al Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social.

¹³ Una base es el punto de partida y de llegada en el que los comerciantes esperan su turno para subir a los vagones. La base se establece en algún punto del andén y se utiliza para delimitar los tramos que deberán recorrer las personas que conforman los grupos, por ejemplo, un tramo en la línea 2 consta de nueve estaciones, comienza en la estación Panteones y termina en la estación Hidalgo.

observar al convivir con los grupos de vagoneros/as, quienes establecen bases de trabajo, es decir, puntos de llegada y partida, en algún lugar particular dentro de la red del Metro, en las cuales permanecen los infantes bajo su cuidado.

Como lo referimos con anterioridad, *vagonear* es un oficio en el que participan varios integrantes de la familia, por lo tanto, es común que las y los hijos de quienes optan por llevarlos consigo, comiencen a imitar y reproducir el oficio; tal y como las entrevistadas comenzaron su trayectoria en la economía popular. Un ejemplo de lo anterior es que en el trabajo etnográfico observamos que María, una de las entrevistadas, llevaba a su hijo de ocho años y era él quien sostenía la mercancía y entregaba los productos cuando su madre ya estaba lejos de algún usuario que quisiera comprar en el vagón; el niño no anunciaba los productos, de eso se encargaba María.

Como resumen de este apartado podemos señalar que las mujeres vagoneras tienen que echar mano de distintas estrategias para compaginar el trabajo de cuidados con el de su oficio; principalmente porque las redes de apoyo externas a su trabajo son muy limitadas y eso reduce las posibilidades que tienen para ejercer el cuidado de su descendencia, por lo que su solución es que las acompañan durante sus jornadas laborales en el Metro. El que ellas lleven a sus hijas e hijos al Metro ha sido un tema de controversia, sobre todo porque las autoridades de la Ciudad de México y del STC Metro han malinterpretado o malversado la intención de las mujeres al llevar a sus menores, lo que ha resultado en una serie de riesgos y acusaciones hacia ellas.

Obstáculos para cuidar: criminalización

La economía popular dentro del Metro es un empleo que se distingue por generar múltiples inseguridades para quienes lo ejercen, por ejemplo, la falta de seguridad económica por no obtener los ingresos para solventar las necesidades de un día, y la falta de seguridad social que les brinde estancias de cuidado para sus hijos e hijas.

Ventajas de trabajar en las ventas, por ejemplo, es que puedes atender tu casa, no descuido tanto a mis hijos, prácticamente trabajas y ganas lo que quieres, hasta ese punto es como bueno, pero veo la otra parte porque las ventas son siempre de arriba, abajo, en medio, o sea no es como que tengas

un ingreso fijo cien por ciento, entonces, a raíz de eso es que yo agarré el comercio, a mí sinceramente no me ha ido tan bien (Gabriela, 29 años).

Sumado a lo anterior, una de las inseguridades que mayor incertidumbre genera a las personas vagoneras es la criminalización de su oficio, la cual se refleja en las constantes persecuciones, remisiones y agresiones (verbales, físicas y emocionales) de las que son objeto.

La intersección de algunas características de las mujeres vagoneras, como ser madres solteras y carecer de redes de apoyo para el cuidado de sus menores, potencializan las inseguridades, para ellas y su descendencia, y obstaculizan el trabajo de cuidados dentro de las instalaciones del Metro.

Cabe señalar que son las mismas carencias y vulnerabilidades por las que atraviesa esta población las que mantienen su permanencia en la economía popular, pues al maternar en soltería y no contar con redes de apoyo para el cuidado de sus menores, ni con los capitales necesarios para optar por otro empleo, el trabajo en los vagones del Metro se vuelve su única opción. Inclusive, pueden acudir a laborar durante el embarazo. De esta manera, la constante criminalización del oficio de *vagonear* atraviesa toda la trayectoria de cuidados de las vagoneras, aun desde antes de parir a sus hijas o hijos:

Además, me ha tocado que estando embarazada me llevaban así al cívico, o cuando tenía a mi hijo chiquito, no me llevaban al Torito, pero sí me dejaban un buen tiempo detenida. Y estando en el cívico son luego amenazas de que te vamos a quitar a tu hijo, yo les explicaba que uno no tiene con quién dejarlos, que es más seguro que estén con nosotras, sus mamás, que con otra persona, pero te amenazan de que te van a quitar al niño (Ana, 29 años).

Acerca de la presencia de los infantes en los recorridos laborales de las vagoneras, en el año 2020 el Sistema Nacional para el Desarrollo integral de la Familia (DIF) implementó una campaña con la que buscó erradicar el “trabajo infantil” en las instalaciones del Metro. Uno de los primeros aspectos que resaltan de esta acción es que el trabajo de cuidados desarrollado por las mujeres vagoneras es interpretado como “trabajo infantil”

y en algunas ocasiones como “explotación infantil” (Pérez, 2020). La campaña implementada por el DIF se concentró en ofrecer talleres de “buena crianza” (DIF, 2021) y en el otorgamiento de una beca, por niño o niña, de 832 pesos bimestrales, bajo la condición de que las mujeres vagoneras ya no debían de trabajar acompañadas de sus hijas o hijos. Sin embargo, lo anterior no resuelve el tema laboral de las vagoneras y mucho menos la cuestión del trabajo de cuidados y el no tener una red o instancia que se haga cargo de éste. Desde estas inconsistencias en las acciones aplicadas por el DIF, las vagoneras no han podido equilibrar el trabajo en los vagones y el trabajo de cuidados. En efecto de lo anterior, las amenazas para retirarles a sus infantes son un acto de criminalización al que las entrevistadas se enfrentan en su quehacer cotidiano y para algunas resulta el motor que las orilla a dejarlos solos.

 Tuve a mis dos hijos, igual embarazada aquí anduve, aguantando, que si te agarran o no te agarran. Hubo un tiempo que era igual como ahorita 13 horas [de detención] [...] Pero hubo una temporada que me agarraban, salía a las 36 horas, estamos hablando de 36 horas que dejaba a mis hijos solos y salía en la mañana y yo decía “¿cómo me voy sin dinero? y luego la leche, el huevo, o lo que sea que llevara”, me ponía a vender y me volvían a agarrar y en la noche estaba de regreso en el Toro. Así me pasó como un mes completo (Claudia, 53 años).

El relato que nos comparte Claudia devela los riesgos desencadenados para los menores ante la obstaculización del trabajo de cuidados, que deriva de las amenazas de ser separadas de ellos, motivo por el cual los hijos de Claudia pasaron días enteros solos. Lo anterior, es un aspecto que se refleja en la constante angustia, miedo e incertidumbre que refieren las entrevistadas que los dejan solos, sobre todo cuando son privadas de su libertad hasta por 36 horas, lo cual también las expone a múltiples riesgos, ya que señalan que el Torito se ubica en una zona peligrosa y en ocasiones, al cumplir las 36 horas de arresto, las desalojan en la madrugada, sin permitir que permanezcan en las instalaciones hasta el amanecer.

Para las mujeres que eligen cuidar a sus hijas e hijos mientras trabajan, el miedo no es la excepción, sumado a la etiqueta de ser una “mala madre” por acompañarse de sus menores para estas labores.

Tengo una amiguita que a su hermana le quitaron a su hijo; y después le dijeron que no estaba en la Agencia 59 y después que sí. Entonces un grupo de feministas cerraron una avenida hasta que les devolvieron al niño, porque después de esto empieza a haber una incógnita de que Colibrí [operativo del DIF] buscaba más a mamás que tuvieran hijos menores de tres años porque te los quitaban, te hacían pasar por una mala madre, no encontraban ningún familiar tuyo o del papá que se quedara con la custodia de la bebé y los daban en adopción (Dulce, 29 años).

Como señalamos al inicio de este apartado, la criminalización de la economía popular y del acompañamiento de los infantes en esta actividad, además de la privación del trabajo de cuidados y de la libertad de las vagoneras, implica agresiones físicas por parte de los grupos policiacos, la imputación de delitos (Espinosa, *et al.*, 2022) y en efecto la remisión a centros penitenciarios.

El día 10 de enero [...] me pegaron y me mandaron a Santa Martha, de ahí salí el día 12 [...] aquí en el baño que está aquí en el metro Balderas, de este lado, son baños donde entran los policías o los de limpieza, ahí es donde me metieron a mí, me pegaron y puro hombre [...] me dieron rodillazos, me dieron puñetazos en las costillas, atrás en la espalda entre la nuca y la espalda (María, 33 años).

En este apartado queda claro que las acciones implementadas por el Estado no tienen en cuenta las particularidades de este grupo de mujeres que se ven orilladas a trabajar y habitar el transporte público con su descendencia. Más allá de promover el desarrollo integral de la familia, las acciones implementadas por el DIF generan un señalamiento negativo que abona a la reproducción del estigma del oficio de las vagoneras, un constante estado de incertidumbre para las mujeres, la exposición de múltiples riesgos para ellas y sus hijas e hijos, la violación de los derechos humanos más fundamentales, como el derecho al trabajo, y la promoción de acciones que atentan contra la vida y la integridad de esta población.

Demandas de las mujeres para desempeñar trabajo de cuidados:

El cuidado como derecho

Durante distintos momentos en la exposición hemos referido que las vagoneras son un grupo de mujeres que, por décadas e inclusive por transmisión intergeneracional, han buscado el autoempleo en el Metro a pesar de las, cada vez más, crecientes detenciones y la criminalización hacia ellas. También hemos anotado que uno de los motivos por los cuales este oficio prevalece entre las mujeres es porque frente a sus desventajas acumuladas —menos escolaridad, falta de experiencia profesional en otras áreas, ser solteras o vivir en condiciones de pobreza—, este tipo de trabajo es una de las opciones más viables para obtener un ingreso y al mismo tiempo desempeñar la crianza de sus infantes. Sin embargo, el análisis de los testimonios nos ha dejado algunas pautas para reflexionar: ¿por qué estas mujeres no pueden acceder a un trabajo digno?, es decir, no tener sólo la posibilidad de contar con seguridad laboral con contratos, prestaciones y sueldos, sino que las vagoneras tengan las mínimas condiciones necesarias para alguien que trabaja, como contar con sanitarios, un lugar para comer o alimentar a sus menores, por ejemplo, ya que, todo deben hacerlo en la clandestinidad. Inclusive, en los testimonios resaltan las tácticas de precaución que deben seguir para realizar estas actividades y no ser detenidas, por ejemplo, tienen que buscar esquinas poco concurridas en los pasillos del Metro para cambiar el pañal de su bebé o amamantar, arreglar con los locales fijos dentro del Metro para que les dejen calentar o guardar sus alimentos, recorrer un gran número de estaciones para llegar al baño, entre otras. Y todo lo anterior lo desempeñan mientras cuidan y trabajan a la vez.

Cuando les preguntamos qué es lo que cambiarían de su trabajo, además de la criminalización hacia ellas, las detenciones violentas y humillaciones frente a sus hijas o hijos; una respuesta concurrida fue tener condiciones que les faciliten el cuidado y la crianza.

Lo que cambiaría de mi trabajo es que nos dieran un apoyo y mucho más a las que somos madres solteras porque es difícil trabajar y hacerse cargo de la casa. Llega un momento en el que dices “ya estoy muy cansada”, entonces que nos dieran un poquito más de apoyo, no sé... una guardería

o apoyo económico para que nos dediquemos más tiempo al cuidado de nuestros hijos y no exclusivamente a trabajar (Ana, 29 años).

Otra situación reiterada fue la demanda de espacios fijos de trabajo, lo cual las propias vagoneras lo han manifestado como una solicitud “coherente” pues, si bien la intención del gobierno es terminar el ambulante en las instalaciones del subterráneo, los espacios fijos brindarían la posibilidad de que ellas no tuvieran que buscar cómo vender sus productos o desempeñar sus servicios dentro de los vagones.

Es que llevan años queriéndonos exterminar y no, somos mucha gente que [...] igual nos tenemos que aferrar, mucha gente no tiene estudios, mucha gente es madre soltera, mucha gente no tiene quién le cuide a sus hijos. Una opción viable, es trabajar aquí, porque te digo... o sea, trabajas lo que tú quieres, ganas más o menos, no descuidas tanto a tus hijos, entonces sí es así como que un punto bueno (Guadalupe, 26 años).

Aquí es preciso señalar que el personal del DIF les prometió apoyos y que, por motivos que ellas desconocen, no les fueron otorgados. Las promesas más recurrentes fueron las despensas y las becas, las cuales, a veces, estaban condicionadas a que las vagoneras dejaran sus labores de venta, o a cambio de que entregaran documentos de sus hijas o hijos para el registro en el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia. Lo anterior, ha servido para que el DIF tenga los datos de quiénes son las mujeres que llevan consigo a sus menores a laborar.

La licenciada [del DIF] se justificó de mil maneras y después me dijo que ya tenía mi expediente bien y que iba a buscar la manera de que me dieran las becas de Leona Vicario y las despensas, me volvió a pedir documentos de mis hijos y se los volví a enviar [...] Nunca me volvieron a llamar para ninguna despensa ni para ninguna ayuda después de esa vez (Dulce, 29 años).

Finalmente, no dejamos de anotar la relevancia que tiene para ellas contar con una red de cuidados sólida para sus hijas o hijos, ya sea proveída por el Estado o por la familia, pero ante la ausencia y la desatención a sus demandas, una alternativa es buscar que, entre

ellas, conformen sus propias estrategias de cuidado, lo cual les permitiría tener tranquilidad durante sus labores y no preocuparse por el bienestar de sus menores. Al mismo tiempo, sería una manera de frenar la cadena generacional del oficio de *vagonear*, así las infancias no acompañarían a sus madres en sus jornadas diarias y tendrían más posibilidades de aprender otros oficios o profesiones a futuro.

Discusión final

Como cierre, queremos destacar algunas ideas centrales que nos ha dejado el análisis de los relatos de las vagoneras, el trabajo etnográfico y de gabinete que realizamos. Primeramente, acordamos que el trabajo de *vagonear* es una de las pocas opciones viables para que las mujeres puedan combinar el cuidado de sus infantes y tener un ingreso económico. Este es el principal aporte de nuestro estudio, reflexionar acerca de las limitadas posibilidades que ofrece el mercado laboral para quienes son madres, pero, además, la oferta de trabajo se reduce cuando se suman otras desventajas de precariedad. Encontramos que las vagoneras apenas alcanzan la educación secundaria y que, a raíz de la maternidad en edades juveniles, tampoco tienen otras experiencias de trabajo, esto sumado a que muchas de ellas no cuentan con redes de apoyo familiares, de pareja o por parte del gobierno que les auxilien en el cuidado de sus hijos e hijas. Ante estas características, es muy difícil que salgan de sus condiciones de precariedad y, muchas veces, éstas se trasladan de generación en generación

Ahora, que las mujeres encuentren “ventajas” en la flexibilidad laboral del *vagonear*, sólo es posible ante las inseguridades y limitaciones que atraviesan. Este punto va de la mano con el anterior, ya que las vagoneras refieren que este tipo de trabajo es bueno en la medida en que en otro espacio laboral no podrían combinar la crianza con su empleo. Ante las constantes violencias e inseguridades laborales que caracterizan el oficio de *vagonear*, las mujeres crean redes de cuidado colectivo para hacer frente a las constantes detenciones por los operativos policiacos y para cuidar a la descendencia de quienes maternan en soltería, de esta manera logran crear tácticas para informar a sus compañeras/os acerca de la presencia de dichos operativos. No obstante, estos mecanismos no terminan con la recurrente criminalización que enfrentan las personas

vagoneras, ni con el cotidiano estado de incertidumbre que suponen las persecuciones y remisiones policiacas.

Uno de nuestros aportes es reivindicar la necesidad de visibilizar que este tipo de trabajo las mujeres lo desempeñan en contextos de suma precariedad los cuales también dificultan el trabajo de cuidados. Como hemos referido, no hay ninguna seguridad en sus ingresos por lo que no pueden tener una previsión a futuro para ellas y sus hijas o hijos. Además, las condiciones en las cuales laboran son de alto riesgo por las detenciones violentas, pero también por el desgaste físico que conlleva realizar las ventas y porque no tienen ninguna comodidad para realizar sus labores como un lugar dónde descansar, comer, ir al baño, amamantar y atender a sus infantes.

Aunque analizar las políticas públicas que involucran el trabajo de *vagonear* y el trabajo de cuidados no era el objetivo principal de nuestro trabajo, inherentemente el tema de políticas estuvo presente en el desarrollo de ambas investigaciones, es así que, nos permitimos agregar dos reflexiones más, como tema de agenda. 1) Las vagoneras suelen carecer de redes de apoyo para el cuidado de sus menores, tanto en sus familias como aquéllas que puede brindar el Estado. A pesar de que son criminalizadas por llevar a sus hijas o hijos con ellas durante sus jornadas laborales, el gobierno no les ha dado una alternativa factible para apoyarlas en el cuidado de sus menores, ellas se ven limitadas a tener que arriesgarse a ser detenidas porque no pueden frenar sus labores económicas, lo que implicaría no tener ingresos. De esta manera, una solución que han creado es generar una red de cuidado mutuo con sus compañeras. 2) Uno de los supuestos que hemos obtenido de los resultados de nuestras investigaciones es que los programas que el gobierno ha lanzado, a través de sus operativos, han manifestado la intención de brindar a los infantes mejores oportunidades educativas y de desarrollo social; sin embargo, lo que encontramos en los relatos de las informantes es que estos programas no están cumpliendo ese objetivo. Las detenciones de las madres y padres suponen diversos riesgos para los menores, como recibir golpes por parte de los grupos policiacos o ser alejados de sus familias por un tiempo, lo que orilla a que las mujeres vagoneras opten por dejarlos solos en sus hogares, sumado a que, una vez que son detenidas las vagoneras o sus infantes, no hay instancia que se encargue de su situación familiar o laboral, además, el proceso judicial para la recuperación de menores es muy largo y engorroso. Este es un tema que no pudimos abordar en profundidad, por una parte, porque no fue nuestro

objetivo de investigación, sino que surgió de manera tangencial a nuestros trabajos, además, porque recibimos constantes negativas ante la solicitud de información vía transparencia y en los propios centros de detención. Consideramos que una investigación de este tipo sería crucial para profundizar en la situación de los menores que conviven con el oficio de *vagonear* dentro del Metro.

Agradecimientos: A Patricia y las *Leonas en Manada*, así como al resto de vagoneras que no pertenecen a esta colectiva, pero que a diario trabajan y cuidan bajo la tierra en las distintas líneas del Metro.

Referencias bibliográficas

Coraggio, José Luis. (1995). Del sector informal a la economía popular: un paso estratégico para el planteamiento de alternativas populares de desarrollo social. En José Luis Coraggio, Emilio Pradilla, Lucía Ruiz, Mario Unda. *Más allá de la Informalidad* (pp. 9-27). Quito: Ciudad, Centro de Investigaciones.

Durán, María. (2018). Alternativas metodológicas en la investigación sobre el cuidado. En Marta Ferreyra (Coord.), *El trabajo de cuidados: una cuestión de derechos humanos y políticas públicas* (pp. 24-42). México: ONU Mujeres. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8257035>

Espinosa, Tania; Rueda, Antonio y Serna Erick. (2022). *Justicia y trabajo bajo la Ciudad de México. La situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro*. Ciudad de México. Women in formal Employment Globalizing and Organizing (WIEGO). https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/file/WIEGO_Justicia_Trabajo_bajo_Ciudad_de_Mexico.pdf

Gago, Verónica; Cielo, Cristina y Gachet, Francisco. (2018). Presentación del dossier. Economía popular: entre la informalidad y la reproducción ampliada. *Iconos, Revista de Ciencias Sociales*, (62) 11-20. <https://doi.org/10.17141/iconos.62.2018.3501>

García, Brígida. (2019). El trabajo doméstico y de cuidado: su importancia y principales hallazgos en el caso mexicano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 38(2), 237-267. <https://doi.org/10.24201/edu.v34i2.1811>

Giraldo, César. (2017). *La economía popular desde abajo*. Bogotá: Colombia. Ediciones desde abajo.

Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2019). *Encuesta Nacional sobre el uso del tiempo*. <https://www.inegi.org.mx/programas/enut/2019/>

Jirón, Paola. (2012) Transformándome en la “sombra”. *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos*, (10). <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/143722>

Lezama, José Luis. (1991). Ciudad, mujer y conflicto: el comercio ambulante en el D.F. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 6(3), 649-675. <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/825/818>

Pacheco, Edith. (2018). El trabajo del cuidado desde la perspectiva de usos del tiempo. En Marta Ferreyra (Coord.), *El trabajo de cuidados: una cuestión de derechos humanos y políticas públicas* (pp. 68-82). México: ONU Mujeres. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8257040>

Pacheco, Edith y Florez, Nelson. (2014). Entre lo rural y lo urbano. Tiempo y desigualdades. En Brígida García y Edith Pacheco (Coords.), *Uso del tiempo y trabajo no remunerado en México* (pp. 263–319). México: El Colegio de México.

Pedrero, Mercedes. (2018). Diferencias de género y roles familiares en la asignación de tiempo destinado a cuidados. En Marta Ferreyra (Coord.), *El trabajo de cuidados: una cuestión de derechos humanos y políticas públicas* (pp. 54-67). México: ONU Mujeres. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8257041>

- Pereira, René. (2015). El comercio popular y la apropiación del espacio público. *T'inkazos. Revista Boliviana de Ciencias Sociales*, (38), 35-51. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=426143427003>
- Pérez, Maritza. (24 de enero de 2020). En el Metro de CDMX trabajan 1,420 menores de edad. *El economista*. <https://www.economista.com.mx/estados/En-el-Metro-de-CDMX-trabajan-1420-menores-de-edad-20200124-0035.html>
- Puleo, Alicia. (2005). Lo personal es político: el surgimiento del feminismo radical. En Ana de Miguel y Celia Amorós (Eds.), *Historia de la teoría feminista. De la Ilustración a la globalización* (pp. 35-67). Madrid: Editorial Minerva.
- Sarria, Mercedes y Tiribia, Lia. (2004). Economía popular. En David Cattani (Org.), *La otra economía* (pp. 173-186). Brasil: Editorial Altamira.
- Serna, Erick. (2020a). *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). El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales. https://repositorio.colmex.mx/catalog?f%5Bcreator_sim%5D%5B%5D=Serna+Luna%2C+Erick&locale=en
- Serna, Erick. (2020b). El comercio popular en el Metro de la Ciudad de México. *Apuntes sobre el futuro del trabajo*, (2), 1-6. <https://trades.colmex.mx/apunte/el-comercio-popular-en-el-metro-de-la-ciudad-de-mexico>
- Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia. (2021). *Desarrollo y resultados DIF contra el trabajo infantil en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (línea 2)*. México: Gobierno de la Ciudad de México.

VANESSA ARVIZU REYNAGA

Licenciada en comunicación por la Facultad de Estudios Superiores Acatlán de la Universidad Nacional Autónoma de México. Egresada de la especialidad en Sociología de la Educación Superior por la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)

Azcapotzalco, donde también cursó y obtuvo el título de maestra y doctora en Sociología. Realizó una estancia postdoctoral en la Red de Estudios sobre Desigualdades del Colegio de México. Actualmente es profesora investigadora en el Área de Sociología de las Universidades de la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco.

FLOR DANIELA ESTRADA GUTIÉRREZ

Licenciada en Trabajo social por la ENTS-UNAM. Es maestrante en el posgrado de antropología social del CIESAS, Ciudad de México, con el proyecto titulado “Feminismos subterráneos: conflictos, identidades y afectividades entre las comerciantes populares y las colectivas feministas en el Metro de la Ciudad de México”. Ha colaborado como educadora de calle en la Asociación Civil El Caracol y como asistente de investigación en la elaboración del informe *Justicia y trabajo bajo la Ciudad de México. La situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro*. Sus temas de interés son: comercio en el espacio público, poblaciones en situación de calle y sociología y antropología de las emociones.