

Organizarnos sin ellos: Las tácticas laborales y de organización política de las vagoneras del Metro de la Ciudad de México

Organizing without them: Labor Tactics and Political Organization among *Vagoneras* in the Mexico City Metro

Flor Daniela Estrada

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Ciudad de México, México. flor25estrada@gmail.com,  <https://orcid.org/0000-0003-4679-4646>

Resumen

El objetivo del presente estudio es describir las tácticas laborales empleadas por las comerciantes populares del Metro de la Ciudad de México, mejor conocidas como vagoneras, en un proceso del que se destacan tres etapas: 1) su inserción y permanencia en la actividad de vagonear, 2) la diferenciación por género para hacer uso del espacio y 3) las nuevas normas por el uso del espacio ante la llegada de las colectivas feministas. Respecto al último punto, este evento marcó la reciente conformación de las “Leonas en Manada”, una colectiva de vagoneras dirigida y organizada por mujeres, que se puede entender como una estrategia que contradice a la típica figura del líder varón, común en los grupos de comerciantes dentro del Metro. Para obtener y analizar los datos, se utilizó un enfoque procesual y etnográfico, y se ofrece una propuesta para comprender la diferencia entre táctica y estrategia. Este enfoque explora las historias de doce

Recibido: 30 de noviembre
de 2024

Aceptado: 13 de octubre
de 2025

Publicado: 06 de abril
de 2026



CÓMO CITAR: Estrada, Flor Daniela. (2026). Organizarnos sin ellos: Las tácticas laborales y de organización política de las vagoneras del Metro de la Ciudad de México. *Revista Interdisciplinaria de Estudios de Género de El Colegio de México*, 12, e1307. <http://dx.doi.org/10.24201/reg.v12i1.1307>

vagoneras del Metro; así como las observaciones realizadas durante dos periodos de trabajo de campo: el primero de ellos, desde la observación participante como vendedora y manifestante, de abril a julio de 2021, durante la instalación de las protestas económicas feministas en los pasillos del Metro, en el marco de la pandemia por COVID-19; el segundo, de septiembre de 2022 a enero de 2023, posterior al retiro de las protestas. El proceso de estudio culmina con la influencia de las colectivas feministas para la confirmación de la organización política de las vagoneras. No obstante, este es un proceso vivo que sigue en curso.

Palabras clave: vagoneras; condiciones laborales; desigualdades de género; disputas por el uso de espacio; organización política.

Abstract

This study aims to describe the labor tactics employed by popular vendors in the Mexico City Metro, commonly known as *vagoneras*. The analysis focuses on a process structured around three stages: 1) their insertion into and permanence in the activity of selling in Metro cars, 2) gender differentiation in the use of space, and 3) the emergence of new norms governing the use of space following the arrival of feminist collectives. The latter event led to the recent formation of the *Leonas en Manada*, a collective of *vagoneras* led and organized by women. This initiative can be understood as a strategy that challenges the typical figure of the male leader commonly found in merchant groups within the Metro. To collect and analyze the data, the study adopts a processual and ethnographic approach and proposes a conceptual distinction between tactics and strategy. The research explores the experiences of twelve *vagoneras*, as well as observations conducted during two periods of fieldwork. The first took place between April and July 2021, during participant observation as a vendor and protester amid feminist economic protests in Metro corridors in the context of the COVID-19 pandemic. The second, was conducted between September 2022 and January 2023, following the removal of these protests. The study concludes by examining the influence of feminist collectives in shaping the political organization of the *vagoneras*. Nevertheless, this remains an ongoing and evolving process.

Keywords: *vagoneras*, working conditions, gender inequalities, disputes over the use of space, political organization.

Introducción

Las vagoneras son un grupo de mujeres que recorren los pasillos de los trenes del Metro de la Ciudad de México, emitiendo un discurso con el que anuncian “la oferta y la novedad” de una gran variedad de productos que acercan hasta el público usuario. Entre estos productos se encuentran accesorios para dispositivos digitales; accesorios de uso médico (como curitas, cubrebocas, pomadas, etcétera); golosinas; botanas; artículos de belleza y de higiene personal; artículos de papelería; adornos y accesorios que se adaptan a las festividades anuales (por ejemplo, el Día del Amor y la Amistad, Día de Muertos y Navidad), por mencionar algunos.

Las vagoneras son uno de los grupos que conforman el comercio popular dentro del Metro, un tipo de comercio que se caracteriza por una composición de poblaciones que, al contar con una acumulación de desventajas sociales, recurren al Metro como un espacio laboral. Por ejemplo, entre estas poblaciones se encuentran personas con alguna discapacidad, adultas y adultos mayores, personas en situación de calle, personas indígenas, migrantes de Latinoamérica, mujeres que ejercen la maternidad en soltería, entre otras (Espinosa-Sánchez, Rueda y Serna-Luna, 2022). Una característica distintiva del comercio popular dentro del Metro es su prohibición y, en consecuencia, implica un amplio abanico de inseguridades para las personas que lo ejercen.

Con respecto a la prohibición, las personas vagoneras se enfrentan a la constante persecución por parte de los operativos policiacos; una vez que las detienen, son esposadas y trasladadas al juzgado cívico correspondiente. En ocasiones, durante las detenciones, las personas comerciantes se exponen a diversas agresiones físicas y verbales por parte de los cuerpos policiacos y a la imputación de delitos que no cometieron (Espinosa-Sánchez *et al.*, 2022).

Las sanciones que se imponen al comercio popular dentro del Metro oscilan entre una detención de 13 o 36 horas en el Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social, el pago de una multa de 916 pesos o la realización de trabajo comunitario¹. La situación de las vagoneras

¹ En años anteriores, una de las funciones de los líderes de las organizaciones de las personas vagoneras era establecer acuerdos con policías y elementos de seguridad para evitar detenciones (Serna-Luna, 2020). Sin embargo, las entrevistadas refieren que debido a la falta de confianza de las personas vagoneras hacia dichas organizaciones, muchas han optado por desvincularse de la organización y por establecer tácticas individuales de negociación. Estas tácticas consisten en acuerdos directos con policías y jueces cívicos, entre los que se encuentran el pago de \$100 a \$300 (en lugar de los \$916 oficiales) a los jueces cívicos, sin la obtención de un recibo de multa

se torna más complicada cuando se acompañan de sus hijas e hijos, pues con frecuencia son amenazadas con que se los van a quitar. Este acompañamiento se relaciona con algunas de las características de la población femenina, que se dedica a *vagonear*, como la maternidad temprana en soltería.

Si bien el comercio popular (coloquialmente conocido como comercio informal) es una actividad prohibida dentro de las instalaciones del Metro, los grupos de comerciantes se han organizado para administrar el uso del espacio dentro de este transporte y han establecido distintas negociaciones —algunas de ellas caracterizadas por el clientelismo político y la corrupción— con las autoridades del Metro y de la Ciudad de México para garantizar su permanencia en esta actividad. Dentro de estas organizaciones se han detectado diversas desigualdades de género, pues por tradición los liderazgos han sido masculinos² (Ruiz de los Santos, 2009; Pérez-Trejo, 2013 y Serna-Luna, 2020). Este aspecto influye en los roles que las vagoneras desempeñan en las organizaciones políticas de comerciantes, así como en los requisitos que deben cumplir y las tácticas que deben desplegar para hacer uso del espacio laboral.

Con la llegada de la pandemia y con la instalación de las mercaditas de protesta³ por parte de las colectivas feministas dentro de las instalaciones del Metro, las vagoneras se disputaron el uso del espacio con dichas colectivas. Estos enfrentamientos promovieron el acercamiento de las vagoneras a las propuestas del feminismo y, en consecuencia, la creación de sus primeras organizaciones políticas, con las cuales buscaron visibilizar las condiciones de precariedad y desigualdad que caracterizan a su oficio, denunciar la violencia de la que son objeto y promover nuevas alternativas laborales que las alejen de la criminalización. Todo lo anterior desde una lógica separatista (que no incluye a los varones comerciantes), con la cual buscan modificar la

y el pacto para posponer la detención, es decir, ser remitidas al juzgado cívico días después de la fecha en que fueron aprehendidas.

² Aunque las organizaciones mixtas están compuestas de varones y mujeres, son los primeros quienes históricamente han recurrido al uso de la violencia y de cualidades como la antigüedad en la actividad de *vagonear* para ejercer una mayor disposición y control sobre el uso del espacio. Hasta la fecha se ha detectado un número reducido de lideresas.

³ Las *mercaditas* son una forma de protesta feminista que se caracteriza por la conformación de grupos de apoyo y cuidado entre mujeres, quienes ocupan diferentes lugares públicos con la instalación de mantas y trozos de tela en los cuales venden diversos productos elaborados por ellas o de segundo uso, a la vez que exhiben carteles de protesta en los que denuncian diversos tipos de violencias que enfrentan las mujeres, principalmente la violencia económica. Algunas mercaditas se rigen desde las normas de sororidad y autogestión (Estrada-Gutiérrez, 2023).

tradición de los liderazgos masculinos y acceder a los beneficios que los hombres obtuvieron al imponerse en dicha posición.

Bajo estas consideraciones, el presente trabajo sostiene que el rol limitado de las vagoneras en los espacios de organización política de los comerciantes del Metro incidía directamente tanto en las tácticas que desplegaban para enfrentar las adversidades de su actividad como en la perpetuación de la feminización de la pobreza que las atravesaba. Dicho rol limitado orientaba sus respuestas hacia tácticas predominantemente individuales y de corto alcance lo cual comenzó a modificarse tras un evento perturbador de normalidades, como lo fue la pandemia por COVID-19.

A lo largo del texto se describen las distintas tácticas laborales ejercidas por las vagoneras durante su permanencia en las organizaciones mixtas de comerciantes y con su incorporación en las *mercaditas de protesta económica*, en el marco de la pandemia por COVID-19. El texto se estructura de la siguiente manera: en la primera sección se retoma la noción de comercio popular para señalar la recurrencia al comercio de mercancías en los espacios públicos, por parte de las poblaciones que se encuentran en un contexto de precariedad social (Martínez y Tunal, 2020). De igual forma, se señala la caracterización de “lo popular” como una condición de vida (Ramírez-Cárdenas y Tunal-Santiago, 2016) en la que se reproducen diferencias y desigualdades de género que se gestan desde la hegemonía. En este mismo apartado se ubica la diferencia entre *táctica* y *estrategia*, propuesta de Michel de Certeau (2000), quien refiere que, a diferencia de las “estrategias”, las tácticas son una forma de resistencia cotidiana ejercida por sujetos sin poder estructural. Se opta por el estudio de las tácticas empleadas por las vagoneras durante el proceso de estudio, y se retoma la propuesta de Espinosa-Damián (2009) acerca de los feminismos populares.

En el apartado “vagonear y protestar con ellas”, se describe la estrategia metodológica compuesta por dos fases de trabajo etnográfico, de abril a julio de 2021 y de septiembre de 2022 a enero de 2023, realizado desde el método etnográfico, y con la aplicación de doce entrevistas semiestructuradas para indagar en las tácticas laborales de las vagoneras y en las transformaciones de sus organizaciones políticas con la llegada de las *mercaditas de protesta económica*.

En los siguientes cuatro apartados se muestran los resultados del estudio. El primero describe las características de las vagoneras y de su oficio, entre las cuales se destaca la relación entre la herencia familiar y la actividad de vagonear, así como su permanencia en el oficio y su maternidad en soltería. Después, se describe la dinámica de organización de los grupos de personas vagoneras para distribuir el uso del espacio, se subraya la diferenciación por género, establecida hacia ellas al relacionarse con líderes y autoridades del Metro. Enseguida, se narra la fase del encuentro conflictivo entre las vagoneras y las colectivas feministas. En el último apartado de esta sección se señalan algunas de las transformaciones en la organización política de las vagoneras, a partir de la llegada de las manifestantes feministas, y se destaca la conformación de las primeras organizaciones políticas dirigidas y conformadas únicamente por ellas.

Las vagoneras del Metro y las tácticas por el uso del espacio desde las nociones de comercio y feminismo popular

En aras de resaltar la recurrencia de los grupos populares en el comercio en el espacio público, así como la precariedad social de la cual deriva la laboral (Martínez y Tunal, 2020) y las inseguridades a las que se enfrentan estos estratos —a diferencia de otros grupos insertos en la informalidad—, y para distanciar la etiqueta estigmatizante que supone la informalidad (Crossa-Niell, 2018), retomo la propuesta de Gago, Cielo y Gachet (2018) sobre el concepto de economía popular para estudiar las actividades que no son reguladas, de manera formal, por el Estado y son realizadas por los sectores pobres. Por lo general, dichas actividades se llevan a cabo en el espacio público y se encuentran al margen de la ley (Giraldo, 2017), pero no son formas de trabajo ilegal, aunque suelen ser percibidas desde una valoración negativa asociada a la ilegalidad o al desarrollo de actividades que no pertenecen a la modernidad (Ruiz de los Santos, 2009).

En el presente estudio se considera la categoría de comercio popular, ya que la actividad de vagonear se lleva a cabo en el espacio público y es vital para la supervivencia de las personas comerciantes del Metro, quienes provienen, en su mayoría, de trayectorias de vida marcadas por la precariedad, la pobreza y la desigualdad, condiciones que se agudizan en el caso de las mujeres vagoneras (Espinosa-Sánchez *et al.*, 2022). A la vez, dentro de este tipo de comercio se reproduce una forma de ser, relacionada a la cultura popular (Serna-Luna, 2020), que implica

la desigualdad de género en el uso del espacio y en las relaciones que se establecen dentro de los grupos de comerciantes del Metro y con otros actores, como policías, jueces cívicos y vigilantes de este transporte (Estrada-Gutiérrez, 2023). En este caso, el comercio popular dentro del Metro “más allá de ser una expresión laboral es una condición de vida” (Ramírez y Tunal, 2016, p. 92) que conlleva relaciones de género desiguales.

Sobre lo anterior, se retoma la propuesta de Martínez y Tunal (2020) en cuanto a la cotidianidad como una lente para entender al trabajo “informal” como una condición de vida. En este sentido, el género se entiende como la designación y reproducción de roles que deben desempeñar las personas de acuerdo con los arreglos del grupo, basados en la categoría de sexo “como formas normales y naturales, es decir, legítimas de organizar la vida social” (West y Zimmerman, 1987, p. 146, traducción propia). Dicha reproducción de roles y arreglos se concibe de manera relacional y se logra en la interacción cotidiana.

Cabe señalar que la administración del espacio y la organización mixta (hombres y mujeres), liderada por varones de los grupos de comerciantes populares del Metro fue uno de los elementos que causó fricciones y exclusiones con la llegada de las colectivas feministas en el contexto de la pandemia por COVID-19.

Durante la contingencia por COVID-19 se potencializó la vulnerabilidad de las personas vagoneras, ya que continuaban los operativos policiacos y las remisiones a los juzgados cívicos; diversas estaciones del Metro frenaron su funcionamiento y, debido a su oficio, varias de las personas vagoneras no pudieron transitar a otra actividad económica para llevar a cabo el resguardo en casa y la “sana distancia”. No obstante, en dicho contexto sanitario, emprendieron un proceso de adaptación comercial y de su oficio: comenzaron a vender productos relacionados al cuidado y la reducción de la propagación del virus, entre ellos, cubrebocas, gel antibacterial, toallitas desinfectantes, entre otros. Incluso, algunas personas vagoneras comenzaron a desinfectar los pasamanos y asientos de los vagones a cambio de una cooperación voluntaria. Como se puede observar, se han adaptado y han desarrollado un sistema de organización para hacer uso del espacio, ante distintas adversidades como la prohibición de su actividad y el contexto de la pandemia por COVID-19.

Con el propósito de resaltar la agencia y las diversas acciones por parte de las vagoneras para enfrentar distintos infortunios en sus trayectorias de vida —relacionados principalmente con la

pobreza—, y para adaptarse o resistirse a las desigualdades de género dentro de los grupos de comerciantes y ante la nueva adaptación que implicó la llegada de las colectivas feministas, se hace énfasis en las *tácticas laborales* que las vagoneras han desplegado en un proceso que abarca tres momentos. 1) Su inserción y permanencia en la actividad de vagonear, 2) la diferenciación por género para hacer uso del espacio y 3) las nuevas normas por el uso del espacio ante la llegada de las colectivas feministas.

La noción de “tácticas” es planteada por Michel de Certeau (2000), quien dice que, a diferencia de las “estrategias”, éstas son una forma de resistencia cotidiana ejercidas por sujetos sin poder estructural. De esta manera, “necesitan jugar con los acontecimientos para hacer de ellos ocasiones” (de Certeau, 2000, p. L). Las tácticas no están encaminadas a cambiar el sistema ni sus reglas, sino a reproducirlo o a desviarlo. Por el contrario, las estrategias son ejercidas por estructuras de poder que buscan organizar el comportamiento de otros sujetos y por lo regular operan desde un campo discursivo, ya sea científico, gubernamental o de activismo.

Con dicha diferenciación, en el proceso de estudio se describen distintas tácticas ejercidas por las vagoneras hasta llegar al punto de la construcción, en curso, de una estrategia que deviene de su contacto con las movilizaciones feministas. Para esta fase del proceso es importante resaltar los conflictos entre las colectivas feministas y las vagoneras por el uso del espacio y por las tácticas de apropiación discursiva del activismo feminista desplegadas por las vagoneras.

Dichas tácticas se pueden entender desde las nociones de feminismo popular y feminismo desde abajo, esta última “permite identificar las formas sociales y las prácticas económicas por medio de las cuales las personas de los grupos populares se logran insertar en las narrativas de las que, en principio, podrían estar excluidas” (Estrada-Gutiérrez y Serna-Luna, 2025, p. 139).

Por otra parte, en la propuesta de feminismo popular de Gisela Espinosa-Damián (2009) se refiere que esta veta del feminismo tiene su origen en los movimientos conformados por mujeres de estratos bajos que “eran parte de organizaciones ‘de clase’, sindicales, campesinas y urbano populares” (pp. 84-85), provenientes de barrios pobres que obtuvieron mayor visibilización en la década de los ochenta.

Para este tiempo se presentó uno de los primeros antecedentes sobre las tensiones entre los movimientos feministas, en su mayoría conformados por mujeres intelectuales, universitarias, urbanas y de clase media-alta, y los movimientos populares de mujeres. Estos últimos compartían perspectivas de transformación social que no se limitaban a la modificación de las relaciones de género, sino que también abordaban otras problemáticas —como la salud y la vivienda— vinculadas a las clases trabajadoras y explotadas (Espinosa-Damián, 2009). Desde estas tensiones se puede entender el papel que juega la intersección entre clase, escolaridad, edad y género dentro de las movilizaciones feministas, y cómo en la actualidad la relación entre ambos estratos sociales es tensa y conflictiva, pero también fructífera (Espinosa-Damián, 2009).

En el siguiente esquema se sintetizan algunas de las tácticas empleadas por las vagoneras de acuerdo con las fases del proceso de estudio y con las propuestas teóricas planteadas (Imagen 1)

Imagen 1. Tácticas empleadas por las vagoneras de acuerdo con las fases del proceso de estudio



Fuente: elaboración propia, basada en datos de campo.

Vagonear y protestar con ellas.

Proceso metodológico

La metodología utilizada para recopilar los datos se inscribe en un enfoque procesual y etnográfico. La combinación del método etnográfico y de un enfoque procesual vinculado a las transformaciones políticas de las vagoneras me permitió ubicar espacios, dinámicas e informantes clave para luego “identificar patrones de relacionamiento, roles y posicionamientos definidos por el género en el lugar de trabajo” (Lemus, 2021, p. 906).

Para captar las fases de organización y las tácticas empleadas por las vagoneras, antes de la pandemia, recurrí a la aplicación de entrevistas semiestructuradas como una manera de reconstruir eventos con miras a comprender “cómo se refractan en la conciencia individual los

diferentes factores sociales, económicos, culturales e ideológicos que dan pauta a distintas conductas sociales [de las personas]” (Vela-Peón, 2013, p. 65). De esta manera, me acerqué a comprender los eventos que marcaron la transición de las vagoneras a la vida laboral que promovió su permanencia en este oficio y motivó su organización política separatista.

Para acceder a los datos, desarrollé dos fases de trabajo de campo. En la primera fase, de abril a julio de 2021, en el contexto de la pandemia de COVID-19 y con la instalación de las mercaditas de protesta económica en los pasillos del Metro, me incorporé como vendedora y manifestante de una colectiva de comerciantes populares del Metro —y de otros espacios, como tianguis y mercados—, que comenzaban a imitar los símbolos y discursos de la protesta feminista para poder ingresar a las mercaditas y así comerciar sus productos.

Durante el primer periodo establecí charlas informales con las compañeras de la colectiva, me dediqué a documentar los conflictos entre las vagoneras y las colectivas feministas por el uso del espacio y a registrar las transformaciones en la organización política y espacial de las personas vagoneras. También registré la dinámica familiar que algunas vagoneras comenzaron a experimentar al apropiarse de los discursos de la protesta feminista y de la organización separatista, al asistir a las marchas del movimiento y al reproducir la lógica de sororidad infundida por las colectivas feministas.

Para la segunda fase de obtención de datos etnográficos, de septiembre de 2022 a enero de 2023, ya habían retirado a las mercaditas de protesta económica del Metro, así que me dediqué a construir una memoria sobre el contacto de las colectivas feministas y las vagoneras desde sus propias narrativas, y a registrar las acciones de ambos grupos, una vez que fueron desalojados de los pasillos del transporte público. Dentro de dicho registro pude acompañar la continuación de la organización política de la colectiva de vagoneras Leonas en Manada.

La mayoría de las entrevistas las hice en los pasillos del Metro, mientras acompañaba a las vagoneras a los locales de abastecimiento de sus productos, en las bases donde se organizan para establecer los turnos de ventas y en los vagones de las líneas 2, 3, 8 y 9 de este transporte. Lo anterior me permitió observar la organización por el uso del espacio, las tácticas de cuidado entre las vagoneras y sus compañeros varones y del cuidado de sus hijas e hijos, charlar con

algunos de sus compañeros, desempeñarme como vagonera en cuatro ocasiones⁴ y contactar a una exlideresa de una organización de personas vagoneras de la Línea 9⁵.

Para el presente estudio retomo las observaciones realizadas en los dos periodos de trabajo de campo y doce entrevistas aplicadas a las vagoneras que participaron en las mercaditas de protesta económica, en el contexto de la pandemia por COVID-19.

A continuación, se muestran los datos generales de las vagoneras entrevistadas⁶ (Tabla 1):

⁴ En una de estas ocasiones vendí velitas led en la temporada de Día de Muertos. Una caja de velitas tiene un costo de \$100, contiene 24 piezas y cada una se vende en \$10 (se ganan \$140 por caja). En dicha ocasión vendí las 24 velitas en dos rondines por los vagones de la Línea 2 del Metro, aproximadamente en 40 minutos. El tiempo de venta y las ganancias varían de acuerdo con el producto de venta y con la compra de los usuarios. En otra ocasión me acompañé de mi hijo de 9 años, vendí chocolates, obtuve \$112 de ganancia en una hora y media, los cuales gasté en menos del tiempo laborado, para invertir en alimentos y continuar con mi jornada de trabajo de campo.

⁵ Debido a que antes de la pandemia ya había hecho algunos estudios sobre el comercio popular dentro del Metro, mantenía contacto con personas vagoneras de diferentes líneas del Metro; sumado a las comerciantes que conocí en la colectiva. Lo anterior me permitió acudir a distintos informantes clave de acuerdo con las fases de la investigación. Para contactar a Rosario, exlideresa de la Línea 9, y a las vagoneras de las líneas 1 y 2 del Metro, me apoyé de Roberto, un exvagonero de la Línea 1, a quien conocí gracias al Dr. Erick Serna, especialista en los temas relacionados al comercio popular dentro del Metro.

⁶ La información referida para el presente texto fue recabada en el marco del proyecto de tesis de maestría en antropología social *Feminismos subterráneos: conflictos, identidades y afectividades entre las comerciantes populares y las colectivas feministas en el Metro de la Ciudad de México*. Los relatos de las vagoneras y la imagen de la colectiva Leonas en Manada, que se presenta al finalizar el texto, fueron incluidos con la previa autorización de las participantes.

Tabla 1. Características de las vagoneras entrevistadas

Nombre	Edad de ingreso y quién las vinculó a la actividad en el Metro	Edad actual	Grado escolar	Núm. de Hijos/as	Edad a la que fueron madres	Situación conyugal	Situación actual
Marisol	6 años, por su madre	40	Secundaria trunca	3	17 años	Madre soltera	Exvagonera de la Línea 8
Carmina	15 años, por una amiga	46	Secundaria	2	23 años	Madre soltera	Vagonera de la Línea 3
Cristina	5 años, por su madre	33	Primaria trunca	2	13 años	Madre soltera	Vagonera de la Línea 8
Rosario	16 años, por cuenta propia	52	Carrera técnica en enfermería	4	15 años	Madre soltera	Exvagonera de la Línea 9
Aída	17 años, por un tío	52	Secundaria	3	17 años	Madre soltera	Vagonera de la Línea 2
Liliana	22 años, por un amigo	63	Primaria	5	18 años	Casada	Exvagonera de la Línea 3
Marta	23 años, por una amiga	52	Primaria	3	19 años	Casada	Vagonera de la Línea 3
Luz	20 años, por cuenta propia	54	Primaria	2	18 años	Madre soltera	Vagonera de la Línea 2
Berenice	22 años, por su suegra	28	Secundaria	2	20 años	Unión libre	Exvagonera de la Línea 9
Esther	8 años, por su madre y padre	24	Primer grado de secundaria	3	16 años	Unión libre	Vagonera de la Línea 9
Ana	5 años, por su madre	40	Primaria trunca	2	20 años	Madre soltera	Exvagonera de la Línea 1
Estela	16 años, por un conocido	48	Primaria	2	20 años	Unión libre	Vagonera de la Línea 9

Fuente: elaboración propia con base en los datos obtenidos en las entrevistas semiestructuradas.

A petición de algunas participantes, los nombres de las doce mujeres fueron modificados para conservar la confidencialidad.

Características de las vagoneras y de su oficio

Luz recorre los vagones del Metro de la Línea 2, de la estación Panteones a Hidalgo, carga una pequeña hielera de unicel en la que guarda los chocolates que vende. Al entrar a los vagones, destapa la pequeña hielera y recita el siguiente discurso: “rico postre para chicos y grandes, llévate es el malvavisco cubierto de chocolate, relleno de jalea de fresa, te llevas tres en diez pesos, tres bubulubus diez pesos, llévate, son tres en diez, para ese rico antojo, rico postre de chicos y grandes, la oferta, promoción, llévate son tres por diez pesos” (Diario de campo, 30 de diciembre de 2022).

El discurso que Luz enuncia es conocido entre las y los comerciantes populares del Metro como *verbo*, este se presenta como una táctica comercial⁷ fundamental para describir los productos que venden y para convencer al público usuario de que se encuentran ante una oferta de objetos de utilidad que resolverá sus necesidades y que podrán adquirir a un bajo costo.

Vendíamos mucho un libro que se llamaba *Hermosas palabras para padres e hijos*; al subir a venderlo decíamos: “papá, ¿cuánto vale una hora de tu tiempo para que me la vendas?”, entonces como que eso impactaba a los papás, y pues nos la compraban, porque les decíamos que los hijos necesitaban tiempo, o sea, como que hacíamos tocarles algo al corazón, para que decidieran comprarlo (Carmina, 46 años, vagonera de la Línea 3).

Algunas de las vagoneras refieren haber aprendido el verbo durante la infancia, al imitar a sus madres o familiares mientras las acompañaban por sus recorridos de venta en los vagones del Metro, pero también hay quienes aprenden el verbo mediante otros comerciantes que las instruyeron sobre las bases del oficio de vagonear.

⁷ Desde la propuesta de Michel de Certeau, tanto las tácticas comerciales como las tácticas por el uso del espacio, que consisten en la evasión del “pago de piso”, riñas e intercambios sexuales, son expresiones de la creatividad práctica para “inventar lo cotidiano”. La diferencia entre estas tácticas se encuentra en los fines y los recursos que movilizan las personas, sin embargo, todas son tácticas de supervivencia de un grupo desfavorecido; a decir de Michel de Certeau todas estas tácticas son “artes de hacer” del débil (de Certeau, 2000).

Yo vendía con mi papá en La Merced desde chiquita [...] cuando me invitan a trabajar al Metro estaba un líder que le decían “el japonés” [...] ese día llegando a la Línea 9 me dijo: “vas a trabajar 15 días de chalana, yo pago la mercancía y tú te quedas con la mitad de las ganancias”. Nos fuimos a vagonear [...] me dijo: “tienes que ponerte firme, pero firme, no tienes que ir así tambaleando porque te vas a caer”. Yo de él aprendí muchas cosas, él me enseñó el verbo, él me dijo: “mira esto se grita así ‘son dos paquetes de pastilla Halls, te vale un peso, un peso te vale, un peso te cuesta’” (Estela, 48 años, vagonera de la Línea 9).

Como se revela en el relato anterior, la inserción laboral de las vagoneras comienza en su esfera familiar desde la infancia, ya sea en el Metro o en otros espacios de la ciudad, como en los mercados. Algunas de ellas han “nacido y crecido al amparo del sector informal” (Ramírez-Cárdenas y Tunal-Santiago, 2016, p. 92).

La presencia de las infancias durante el oficio de las vagoneras indica que para algunas de estas mujeres la maternidad es uno de los factores que motiva su inserción, y determina su permanencia en el comercio popular dentro del Metro.

Pues yo nunca había trabajado, a los 17 años me embarazo de mi primer hijo y el papá resulta, como para variar, irresponsable [...] se fue a Estados Unidos y ya nunca regresó, o sea ya cuando yo me vi con un bebé de brazos y embarazada de otro ¡sentí que el mundo se me caía! y luego, pues yo no contaba con ninguna red de apoyo, entonces recordé que un tío que vendía aquí en el Metro [...] me dio chicle y empecé a vender chicle en los vagones, la primera vez que me subí a vender yo sentí que me moría de vergüenza [...] pero en mi caso fue el decir “tengo a quien mantener” (Aída, 52 años, vagonera de la Línea 2).

Para las vagoneras, la transición que deviene de la maternidad temprana se puede entender como un “momento de la vida individual que crea o reproduce desigualdades sociales” (Walther, Stauber y Settersten, 2022, p. 3, traducción propia). No obstante, al encontrarse en una situación de desventaja social y, en muchas ocasiones, sin redes de apoyo para el cuidado de sus infancias, las vagoneras encuentran en el comercio popular diversos aspectos “positivos”, desde poder acudir a laborar con sus hijas o hijos, hasta la flexibilidad de horarios para realizar las actividades de cuidado y labores domésticas (Estrada-Gutiérrez, 2023).

Por otra parte, la mayoría de las vagoneras refirieron haber abandonado sus estudios al verse en la necesidad de trabajar para sostener a sus familias y al tener contacto con el mundo del comercio. Para ellas este último aspecto es percibido como una vía de acceso para la movilidad social y la obtención de ingresos individuales. De acuerdo con los datos referidos por las vagoneras se debe tener en cuenta que: “la precariedad laboral no sólo produce precariedad social, sino que también se deriva de esta y lleva a muchos individuos a no poder escolarizarse para adquirir las competencias laborales requeridas por el sector formal” (Martínez y Tunal, 2020, p. 17).

Aunque las vagoneras refieren un sentimiento de orgullo por enfrentar diversas adversidades, por ejemplo, relacionadas con la maternidad en soltería y con la escasez de recursos económicos y sociales, a partir del desarrollo de un empleo que consideran honesto y que las configura como jefas de familia, señalan el deseo de la movilidad social de sus descendientes, para que puedan salir del comercio en los vagones y así evitar las múltiples inseguridades de dicho oficio. Las mujeres entrevistadas que se han alejado del trabajo de vagonear actualmente ejercen el comercio popular en otros espacios públicos de la ciudad.

La organización mixta y las tácticas diferenciadas por género en la actividad de vagonear antes de la pandemia de COVID-19

Hace 55 años, desde que ingresaron los primeros comerciantes populares al Metro, fueron los varones quienes en mayor medida tomaron el mando de las organizaciones de comerciantes, hasta antes de la pandemia. Los liderazgos masculinos establecieron una organización jerarquizada (Pérez-Trejo, 2013) desde la cual podían determinar los tramos de trabajo dentro de las Líneas del Metro, las reglas de acceso para las personas vagoneras que comenzaban su incorporación, así como las cuotas que tendrían que pagar para permanecer dentro del grupo y hacer uso de los tramos de trabajo. Era común que el líder contara con un círculo de allegados, quienes se encargaban de garantizar el cumplimiento de las normas dentro del grupo.

Para el caso del círculo de allegados, éste se conformaba de algunas mujeres encargadas de coaccionar a las vagoneras, para continuar con las normas espaciales y mantener las cuotas monetarias. Estas cuotas monetarias para hacer uso del espacio se conocen como *cobro de piso*.

Sobre la división y la organización del uso del espacio, durante el trabajo de campo realizado en la Línea 2, detecté la división de la Línea en dos tramos de trabajo que son controlados por diferentes líderes (varones), el primero abarca de la estación Panteones a Zócalo y el segundo de la estación Pino Suárez a General Anaya. Ambos tramos de trabajo cuentan con distintas bases.

Las bases son los puntos de encuentro de los grupos de personas vagoneras, se ubican en los andenes de las estaciones del Metro y desde ellas se organizan para administrar los turnos de partida y de llegada de los recorridos de venta. La organización consiste en formar grupos mixtos de mujeres y varones comerciantes que abordarán el mismo tren, sin repetir los productos de venta. En dichos grupos se designa a personas encargadas de vigilar y avisar sobre la presencia de grupos policiacos.

Las tácticas de organización y de cuidado de las personas vagoneras se extienden hasta el espacio digital, mediante grupos de WhatsApp en los que se comunican para alertarse sobre la presencia de operativos policiacos. Actualmente, es común que los grupos de trabajo se conformen de redes familiares o de amistades, aunque también existen personas vagoneras que deciden trabajar de manera individual. No obstante, en la base deben informar sobre el producto que venden, para evitar la repetición de los productos que ofrecen al público usuario durante un mismo recorrido por los vagones del Metro.

En un día de trabajo de campo (27 de diciembre de 2022), en la base de la estación Panteones, las personas vagoneras llegan, se saludan, intercambian información sobre los precios y puntos de venta de los productos y se alburean, principalmente los varones. Por un momento permanecen cinco varones y dos mujeres, una de ellas carga a un bebé, de unos seis meses de nacido, con un rebozo que ata a su espalda, mientras su pareja se acompaña de un niño de unos 9 años. La otra mujer está con una niña de 7 años. Esta última mujer refiere haber vagoneado desde que era niña, mientras acompañaba a su padre. Ella fue quien me otorgó la posibilidad de vagonear con un grupo de comerciantes de la Línea 2. Para este caso, la antigüedad familiar en esta actividad es uno de los elementos que dota de mayor legitimidad para hacer uso del espacio. Al respecto, algunas de las participantes señalan la herencia de los liderazgos entre padres e hijos (todos varones).

Antes de ingresar al grupo de comerciantes con el que recorrí los trenes, desde la base de la estación Panteones a la base de Hidalgo, contacté a una vagonera allegada al líder responsable de dicho tramo de trabajo, me comentó que debía pagar \$300 por mi ingreso a la actividad de vagonear, pero cuando señalé que mi presencia era con fines de una investigación, omitió el cobro de la cuota señalada⁸.

Tiempo después, al incorporarme al grupo de comerciantes, conocí a Luis, un vagonero de 39 años que accedió a contarme de manera detallada las características de su oficio y las relaciones que establecen con los grupos policiacos. Luis se mostró demasiado accesible para adoptarme como una aprendiz del oficio, pero tiempo después demostró intenciones de tipo sexual. Al respecto, las vagoneras refieren que la compartición de saberes del oficio de vagonear, por parte de los varones —por ejemplo, sobre los lugares en los que compran los productos— es habitual y tiene la finalidad de establecer vínculos sexuales con ellas.

Con respecto a las cuotas y los requisitos para hacer uso del espacio con la actividad de vagonear, los relatos de las vagoneras más antiguas señalan que en la mayoría de los casos las personas ingresaban a los grupos de comerciantes por un enlace familiar. Pero existían otras formas de ingreso y de asegurar un lugar en el grupo, por ejemplo, con el pago de una cuota monetaria, desempeñándose como ayudante de una persona vagonera de mayor antigüedad (actividad que se conoce como *chalanear*) o enfrentarse a una riña y ganarla. Esta última forma pertenece a una lógica de ganarse el respeto y el uso del espacio desde una norma que las vagoneras enuncian como “la ley del más fuerte”, dicha lógica aplica para mujeres y varones.

[...] me invita mi hermano, pero yo me bajo a trabajar a Línea 1 y las chavas de ahí me dicen: “no puedes trabajar”, te lo repito, antes era todo con golpes, antes era “quieres ganar tu lugar, rájate la madre” [...] Entonces agarra y me dice Salomón (líder de un tramo de la Línea 9) ¿En verdad quieres trabajar aquí? Le dije: “sí”, y había una señora grandísima, como de un metro ochenta, gorda, robusta, y me dijo Salomón: “¿sabes qué? queremos guerreras, no pendejas, si tú le partes la madre a ella puedes trabajar, ellas son las representantes de

⁸ Debido a que dicha allegada no es reconocida por todas las personas que trabajan en el tramo de la estación Panteones a Hidalgo, las personas vagoneras con las que establecí contacto refirieron evadir la cuota de acceso, así como las cuotas de permanencia, y me sugirieron no mantener negociaciones con la allegada del líder, así como respaldarme en ellas para también evitar las cuotas. Sin embargo, señalaron la presencia de personas vagoneras que aún confían en la organización del líder del tramo y acatan las normas y los pagos designados.

mujeres, si te dan en la madre agarra tus cosas y vete” (Estela, 48 años, vagonera de la Línea 9).

Otra de las modalidades para poder ingresar a los grupos de comerciantes populares del Metro consistía en pagar una especie de cuota sexual, solicitada por los líderes de los tramos de trabajo. Hasta la fecha se sabe que este tipo de cuotas únicamente se aplicaba hacia las mujeres comerciantes.

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

Aída: O “dándoselas” al líder, vamos a suponer, si tú hubieses llegado en aquel entonces a querer vender, te hubiera dicho: “sí, pásale para acá, no te voy a cobrar por entrar, pero vas a tener que aflojar” (aceptar la cuota sexual) (Aída, 52 años, vagoneras de la Línea 2).

Es importante apuntar que el caso del Metro se presenta como un microcosmos en el que se reproducen las dinámicas estructurales de dominación de género, desde las cuales las mujeres son reducidas por sus pares varones a objetos sexuales.

Ante las diferentes modalidades de ingreso y permanencia en la actividad de vagonear, las participantes refieren diferentes tácticas para adaptarse o resistirse al cumplimiento de las normas espaciales. Existen casos como el de Cristina, vagonera de la Línea 8, quien desde niña siguió los pasos de su madre y aprendió a defenderse mediante agresiones físicas y verbales para resistirse al cobro de piso, algo que ha logrado hasta la actualidad. Cristina refiere que son las personas que hacen uso de la violencia y que tienen mayor antigüedad en el oficio quienes logran evadir el cobro de piso y pueden disponer con mayor libertad de los turnos y del espacio laboral.

Por otra parte, están quienes adaptaron sus tácticas al orden establecido y con ello encontraron algunos beneficios, por ejemplo, al establecer relaciones afectivas y de pareja con líderes, policías y guardias de seguridad del Metro, y así poder evitar las cuotas monetarias, por el uso del espacio, y las constantes detenciones por parte de los grupos policiacos hacia ellas y hacia sus familiares. Al respecto, algunas participantes refieren indignación.

[...] desafortunadamente aquí es triste decirlo, pero normalizamos tanto el que el hombre es el que manda y dices: “no pues yo con que sea su mujer, su amante, su puta o lo que tú quieras, yo me conformo, yo obtengo una ganancia, por el hecho de que no me cobraron o de que en la delegación no me cobren o me dejen salir” (Marta, 52 años, vagonera de la Línea 3).

Para algunas de las participantes que se involucraron de manera sexoafectiva con líderes y policías, esta táctica se presentó como un evento “desagradable”, sin embargo, reconocen con astucia los beneficios obtenidos. Una de las participantes reconoció los límites para modificar de forma inmediata la estructura, por lo cual refiere haberse aprovechado de sus dinámicas en función de sus propios intereses.

Las vagoneras mencionan que su poca participación para conformarse como lideresas de los grupos de comerciantes se debe a la diferencia en el uso de la fuerza física que los varones emplean en colectividad, y por el tiempo que dedican las mujeres comerciantes a las actividades de cuidado. Este tipo de diferencia por sexo condiciona los distintos roles que las personas vagoneras pueden y deben desempeñar dentro de los grupos de comerciantes. No obstante, existen casos únicos, como el de Rosario, quien por un tiempo lideró un tramo de trabajo de la Línea 9, al aprender una lógica diferenciada por género para acceder al uso del espacio laboral, a la vez del ejercicio de la fuerza física.

Rosario inició su carrera como comerciante popular del Metro a los 16 años. Comenzó a vender paletas de caramelo en los pasillos de la estación Zaragoza, de la Línea 1, entró por cuenta propia y se enfrentó a los intentos de retiro por parte de los vigilantes de la siguiente manera:

me jaloneó el policía, me dijo de cosas el vigilante, y para no hacerte el cuento tan largo, ese día le fui a traer un refresco, porque uno de los mismos vendedores me lo aconsejó, me dijo: “ve por un refresco y dáselo”, y sí, vendí un paquete de paletas y saqué para un refresco y fui y le dije a los policías: “poli, te lo regalo”; me dijo: “pero no te voy a dejar vender” [ella respondió], “no, no importa, te lo regalo”. Fue como empecé a saber que se podía negociar con el sistema para trabajar. Me ayudaba el que era niña, una chamaca, y a los 16, 17 años tú mueves el mundo, no necesariamente te tienes que acostar o hacer algo malo, simplemente con que te rías y los trates bien, siempre están cerca de ti, y

hacen casi todo, porque quieren que estés ahí. En ese momento empecé a descubrir que yo podía trabajar a los vigilantes y a los policías dándoles de lo mismo que yo vendía (Rosario, 54 años, exlideresa de la Línea 9).

Las negociaciones que estableció Rosario revelan la coherencia en las interacciones cotidianas mediante las cuales se “hace género” (West y Zimmerman, 1987) y cada participante ejerce determinadas exhibiciones corporales que le asignan una posición dentro de la negociación por el uso del espacio. Para este caso, Rosario emprendió su inmersión como aprendiz de los roles de género, en las relaciones que se despliegan entre mujeres comerciantes, policías y vigilantes del Metro. Así, Rosario aprendió a negociar con el buen trato y la sonrisa que los policías y vigilantes recibían, como una confirmación de la aceptación del rol de mujer comerciante y de su disposición para acceder a la negociación mediante regalos (Estrada-Gutiérrez, 2023).

Rosario se consolidó como lideresa aplicando una combinación de resistencia para no pagar el cobro de piso, de amistad con algunos líderes de otras líneas y del uso de la fuerza física para dirigir un grupo de personas que se enfrentaron con otros comerciantes, quienes intentaron desplazarla de los pasillos de la Línea 9 y de su cargo como lideresa.

Con el caso de Rosario se puede observar cómo la resistencia por el cobro de piso y el uso de la fuerza física se configuran como tácticas, pues estas acciones forman parte de una lucha por el espacio con las que no se busca cambiar las reglas de su uso, sino que se efectúa la reproducción de los mismos mecanismos para la obtención de beneficios individuales y se presenta como una forma de marcar territorio y medir fuerzas, sin necesidad de remitirse a las autoridades del Metro.

así tú me puedes ver, yo puedo ser la persona más correcta del mundo, pero también fui la persona más vulgar, más corriente, más fea que puedas tratar para hablar, porque tienes que aprender a hacerlo, no porque lo seas, sino simplemente en el medio que te muevas tienes que aprender a hacer las cosas, ahí era eso o que me pisaran, y no había de otra (Rosario, 54 años, exlideresa de la Línea 9).

Es importante mencionar que durante sus trayectorias como vagoneras las mujeres desarrollan una actitud agresiva como una táctica de reconocimiento y poder para hacer uso del espacio de

acuerdo con los parámetros establecidos por el grupo, en ocasiones para evadir las normas marcadas por los líderes, para enfrentar los eventos de violencia con los grupos de policías, incluso, para hacer frente a los posibles insultos o agresiones por parte de las y los usuarios del Metro.

La llegada de las colectivas feministas y las tácticas que dirigieron a las vagoneras a la conformación de sus primeras organizaciones políticas

En el contexto de la pandemia por COVID-19, en la Ciudad de México, las colectivas feministas se manifestaron en los pasillos del Metro para denunciar la violencia económica y la criminalización que atravesaban las mujeres que se desempeñaban en el comercio digital, mejor conocidas como *nenis*, quienes hacían uso de las instalaciones del Metro para la entrega de sus productos⁹. Esta forma de manifestación incluía la instalación de tendidos en los cuales exhibían, comerciaban e intercambiaban mercancías de segundo uso y elaboradas por ellas mismas, como alimentos, productos de higiene personal, prendas de vestir, entre otros. Estos tendidos se acompañaban de pancartas en las cuales, las manifestantes compartían consignas y reclamaban la falta de reconocimiento de su participación económica y de espacios seguros para llevar a cabo sus actividades de comercio y de protesta.

Las colectivas se conformaban por las *nenis* que comerciaban sus productos en el espacio digital y por estudiantes y activistas feministas, de espacios de protesta como la Antimonumenta de feminicidios, quienes anteriormente efectuaban sus actividades de venta en espacios que fueron cerrados con la llegada de la pandemia, por ejemplo, bazares y centros escolares.

Como una manera de evitar altercados y confrontaciones con las colectivas feministas, el gobierno de la Ciudad de México y las autoridades del Metro permitieron la permanencia de las mercaditas de protesta, siempre y cuando estas se conformaran por colectivas feministas y se enmarcaran en una lógica de protesta y no de comercio.

⁹ Las *nenis* comenzaron a ser criminalizadas con el argumento de garantizar el cumplimiento de las medidas sanitarias al interior del Metro y para evitar el ambulantaje.

Desde el malestar y la intriga —por la tolerancia de la presencia de las mercaditas de protesta— las vagoneras se dieron a la tarea de ingresar en esta dinámica con el objetivo de gozar de la permisividad. De este modo, aunque algunas vagoneras fueron rechazadas, otras comenzaron a integrarse a las colectivas feministas, para así aprender e imitar los símbolos y los discursos de la protesta —como carteles con consignas feministas y de denuncia de distintos tipos de violencia, como “existo porque resisto” o “aprendí a ser fuerte cuando entendí que tenía que levantarme sola”—. Asimismo, adoptaron elementos de la vestimenta característica de las manifestantes feministas, como el uso de paliacates de color verde y morado, así como la forma de organización separatista de las mercaditas y los productos de venta, principalmente de segundo uso y elaborados por ellas mismas. Estos aprendizajes y apropiaciones les permitieron, posteriormente, conformar sus propias colectivas integradas y lideradas por mujeres comerciantes, e instalarse en los pasillos del Metro.

Empezamos a poner carteles, a tendernos, a copiar todo lo que ellas hacían, porque si estoy hablando de que ese es el camino para llegar, pues “a donde fueres haz lo que vieres”, pero dentro de ese me tiendo, me aprendo, también nos empezamos a organizar (Rosario, 54 años, exlideresa de la Línea 9).

Como resultado del ingreso de las comerciantes populares a las mercaditas de protesta, las colectivas feministas comenzaron a ejercer distintas exclusiones sobre las comerciantes: por mantener una organización mixta (conformadas por varones y mujeres), por las prácticas de corrupción y de cobro de piso asociadas a los grupos de comerciantes populares y porque las vagoneras desconocían los objetivos de la protesta¹⁰.

Dichas exclusiones alarmaron a las comerciantes, quienes aumentaron la repetición de requisitos para acreditarse y camuflarse como feministas, por ejemplo, con la conformación de colectivas separatistas lideradas por ellas mismas, la asistencia a marchas del movimiento feminista, la entonación constante de consignas, la venta de productos que eran considerados como “artesanales” y la reproducción de valores como la sororidad. Para llevar a cabo la repetición de valores y la forma de organización de las colectivas feministas, las comerciantes

¹⁰ Las diferencias más significativas entre las vagoneras y las mujeres de las colectivas feministas son la edad y el grado escolar. Algunas mujeres de las colectivas feministas refieren provenir de familias dedicadas al comercio popular, por lo cual conocen y evitan las formas por el uso del espacio desde lo popular, ya que estas se relacionan con la corrupción y el cobro de piso. El grado escolar ha dotado a las mujeres de las colectivas de capitales culturales y sobre el activismo feminista, a diferencia de las vagoneras.

populares comenzaron a indagar sobre literatura e información del feminismo, además del cambio de organización de los grupos de comerciantes, lo que provocó que en esta ocasión las mujeres se posicionaran como líderes y voceras.

Todo lo anterior desató una identificación profunda de las vagoneras con los objetivos y las demandas de la protesta económica feminista. Cabe señalar que no todas las comerciantes que ingresaron a las mercaditas y que tuvieron contacto con el feminismo empatizaron y se identificaron con sus propuestas.

Con la difusión de los símbolos y los objetivos de protesta de las colectivas feministas, para finales de 2021 las mercaditas ocupaban los pasillos de 68 estaciones del Metro, con la presencia de más de mil mujeres organizadas que estaban al frente de la administración por el uso del espacio, para poder comerciar en el transporte subterráneo¹¹.

El aumento del ingreso de las vagoneras a las mercaditas de protesta también generó la creación de colectivas híbridas, conformadas por feministas y mujeres comerciantes; así como acciones de exclusión ejercidas por las primeras colectivas de vagoneras —que comenzaron a empatizar con el movimiento— hacia las nuevas colectivas de comerciantes que emprendían el proceso de apropiación y repetición de códigos y discursos del feminismo. En algunas ocasiones, dichas exclusiones generaron riñas con agresiones físicas, entre las mismas colectivas de comerciantes, por la disputa del espacio. No obstante, en diferentes intentos de desalojo por parte de las autoridades del Metro, las colectivas de comerciantes que se consideraban enemigas y algunas colectivas feministas lograron tejer alianzas para evitar el retiro de la protesta y de su actividad de venta.

Organizarnos sin ellos: Hacia la feminización de la organización política de las vagoneras del Metro

Dentro de las múltiples transformaciones e irrupciones que causó la llegada de las colectivas feministas a los pasillos del Metro, las vagoneras destacan la oportunidad para ejercer sus

¹¹ El periódico digital *animal político* refiere que en octubre y noviembre de 2021 se registraron 1 500 tendidos instalados en los pasillos de 65 estaciones del Metro, véase en: <https://es-us.noticias.yahoo.com/retiran-ambulantes-metro-cdmx-reubicar%C3%A1n-130007750.html>

actividades de venta sin ser perseguidas y remitidas a los juzgados cívicos; su acercamiento e interés por el feminismo (aunque de manera conflictiva); el cambio de perspectiva acerca de las demandas de este movimiento y sobre las mujeres manifestantes, a quienes consideraban como: “pinches locas que andan ahí haciendo su desmadre” (Liliana, 63 años, expasillera y vagonera de la Línea 3), y la organización colectiva entre mujeres, que las colocó en el rol de voceras y dirigentes de los grupos de vagoneras, lo cual se oponía a la estructura tradicional de liderazgo masculino.

Los testimonios de las vagoneras dan cuenta de los cambios y las transformaciones que ocurrieron con su inserción a las mercaditas de protesta. Estas transformaciones traspasaron el ámbito organizacional de las comerciantes, impactando en la dinámica familiar y en los modos de relacionarse con sus parejas. Algunas participantes reconocen que, a raíz de empatizar con las demandas de las colectivas feministas, y de reconocerse en las consignas que entonaron mientras asistieron a las movilizaciones de este movimiento, se dieron a la tarea de detener situaciones de violencia (Estrada-Gutiérrez, 2023).

A mí me sirvió aprender del feminismo para aprender a no quedarme callada [...] O sea, yo tenía un horario, entonces con las feministas aprendí a decir: “voy a trabajar de cinco a once de la noche y no me molestes” [...] Luego cuando me agarraban [cuando la remitían a los juzgados], él no me creía que todo ese tiempo yo había estado detenida. Era de llegar a la casa y enseguida empezaba, con que yo andaba de puta, que con quién me había ido (Estela, 48 años, vagonera de la Línea 9).

Por otro lado, también existen casos acerca de la reconfiguración de roles desempeñados por las vagoneras dentro de sus hogares. Esto es algo que comencé a registrar en las charlas cotidianas que establecí con las compañeras de la colectiva a la que me integré, durante la pandemia, algunas de ellas refirieron que las mercaditas se presentaron como una manera de sostener a sus familias, a causa del cierre de las estaciones del Metro en las que anteriormente comerciaban, o de sus antiguos espacios de trabajo, como la Central de Abasto. Debido a la demanda de tiempo y a las restricciones impuestas por las colectivas, para no acudir con infancias a las mercaditas, algunas de las compañeras asumieron la responsabilidad económica de sus familias, mientras que sus parejas se encargaron de las tareas domésticas del hogar y de los cuidados de sus hijas o hijos.

Las transformaciones de los roles sobre la organización política de los grupos de comerciantes populares causaron inconformidad y resistencia por parte de los varones, quienes se negaron a ser desplazados de su rol de líder. Las participantes del estudio refieren la creación de colectivas iniciadas y respaldadas por líderes varones del Metro, quienes, al no contar con un cuerpo femenino para acreditar el requisito separatista impuesto por las feministas, organizaron grupos de vagoneras a quienes dirigieron para instalarse en las mercaditas. En algunas de estas organizaciones el líder continuaba con prácticas propias del comercio popular, como el cobro monetario por pertenecer a la organización y por el uso del espacio.

Después empezó un tipo de guerra de poder, ya no era tanto el apoyo como en el feminismo, ya era guerra de poder, volvió a ser tierra de nadie, porque cuando nos dividen, porque nos dividió un hombre. Arturo, él siempre ha sido un líder, era de los líderes que en aquel tiempo manejaba los locales, los puestos, todos ellos aceptaban a las chicas con la intención de tramitar más locales, obviamente nunca se los van a dar a ellas. Lo que hacían era decir: “Yo tengo veinte locales, porque son los que me puede dar el sistema, yo voy a dar diez a mi familia y los otros diez a las que realmente hayan apoyado, pero te los voy a dar un año y seis meses”, ya después les decía que: “el sistema ya no quiere que tengan los locales”, se los retiraba y metía a alguien más de su familia. Esa es la estrategia de ellos. Entonces, por eso los mandé derecho a chingar a su madre, porque siempre utilizaron a las mujeres. En una ocasión yo le dije a Arturo: “yo no te necesito, este movimiento es de mujeres y ustedes, lamentablemente, quedan fuera”, se molestó y creó su propia colectiva, nunca quiso quedarse fuera (Rosario, 54 años, exlíderesa de la Línea 9).

En el relato de Rosario no sólo se puede apreciar la insistencia de uno de los líderes varones por continuar con el control sobre el uso del espacio laboral, también revela los beneficios que estos personajes han obtenido durante años, como el trato directo con las autoridades del Metro para acceder a la renta de locales.

En este apartado es importante resaltar la relación de la feminización de la pobreza y la imposibilidad o la obstaculización para la participación de las vagoneras en las organizaciones políticas, dicha relación impide a las mujeres vagoneras la obtención de los beneficios que han

gozado los varones, tal es el caso de Arturo, el líder a quien Rosario señala como acreedor directo de la renta de locales.

Otro ejemplo de los beneficios propios a los que han accedido los varones comerciantes lo pude conocer, de primera mano, al establecer un breve contacto con un exvagonero de la Línea 2, quien refiere el permiso directo por parte de las autoridades del Metro para la renta de tres locales de venta. La renta directa reduce los costos de acceso para vender en los locales y la posibilidad de subarrendarlos por un costo que casi triplica la renta original. De acuerdo con los relatos de las participantes, debido a la burocracia y a la falta de disposición por parte de las autoridades del Metro, para las personas vagoneras que no pertenecen a las organizaciones políticas acceder a la renta directa de un local es casi imposible. Hasta la fecha de la entrevista, ninguna de las doce vagoneras tenía acceso directo a la renta de locales.

El anterior es un aspecto que emprende un proceso de modificación desde la permanencia y participación de la colectiva Leonas en Manada. Esta fue una de las colectivas más numerosas de vagoneras que se incorporó a la protesta feminista del Metro y a la fecha es la única que sobrevive ante el desalojo de las mercaditas, desde enero de 2022. Esta colectiva nació como un proyecto para que los líderes varones de la Línea 2 continuaran con el protagonismo y el mando en la administración del uso del espacio, pero en esta ocasión lo harían a partir de un grupo de vagoneras, a quienes organizaron, para ingresar e instalarse en las mercaditas de protesta. Con el paso del tiempo, las integrantes de la colectiva decidieron desvincularse de los mandatos masculinos, lo cual generó celos y descontento en los líderes varones, quienes no frenaron sus deseos y acciones de mando y protagonismo.

Desde el entendido de estudiar la feminización de ocupaciones como la incorporación de las mujeres a las actividades típicamente masculinas, los resultados del proceso organizativo de las vagoneras me dirigen a proponer el estudio de la feminización de la organización política en el comercio popular dentro del Metro. El caso más evidente de dicho proceso es el de la colectiva Leonas en Manada.

Con el apoyo de diversas organizaciones de la sociedad civil, esta colectiva ha generado una agenda política con la que busca visibilizar las desigualdades y violencias que enfrentan las mujeres vagoneras, con el objetivo de dignificar su oficio y generar alternativas laborales y estrategias de movilidad social para ellas y sus familias (Imagen 2).

Por decisión de las 23 integrantes, la colectiva mantiene una organización separatista —aprendida durante el contacto con las colectivas feministas—, es decir, no aceptan la integración de varones, lo cual no implica que no mantengan contacto y alianzas con ellos. De acuerdo con Patricia



Imagen 2. Vagoneras se organizan para participar en la marcha del Día Internacional de la Mujer. Fuente: toma propia, 8 de marzo de 2023.

Martínez, vocera de la colectiva, durante el proceso de vida de la organización fue común que uno de los representantes de la Fecoppres (Federación de Comercio Popular y Prestadores de Servicio), federación liderada por hombres vagoneros, buscara obtener ventaja de los logros obtenidos por la colectiva, que la utilizara para obtener espacios de venta sin retribución alguna, e incluso, buscara participar en la marcha del Día de la Mujer (8 de marzo) para documentar su protagonismo en la organización de mujeres.

Discusión final

En los apartados desarrollados en el presente estudio se abordaron las características de las mujeres implicadas en el oficio de vagonear y cómo éstas determinan su permanencia en el comercio popular dentro del Metro, sus posiciones y roles dentro de las organizaciones políticas de comerciantes, las tácticas que incluyen negociaciones y resistencia que han establecido para hacer uso del espacio laboral y el proceso que motivó las recientes organizaciones políticas de vagoneras.

La organización política de las vagoneras del Metro se presenta como una esperanza que se aleja de las antiguas formas de negociar el espacio mediante el clientelismo político y la corrupción, y desde la cual se reconocen las diferencias de género para hacer uso del espacio.

Lo anterior no quiere decir que antes de la llegada de las colectivas feministas las vagoneras fueran agentes pasivos que carecieran de una conciencia sobre las desigualdades enfrentadas por ser mujeres o de organización y de tácticas, desde las cuales lograron resistirse o adaptarse al orden establecido en los grupos de comerciantes, como lo señala Aída (52 años, vagonera de la Línea 2) “yo ya era feminista desde antes, pero no lo sabía”. Sin embargo, el margen de acción que podían desplegar no bastaba para alterar las desigualdades de género de las organizaciones políticas y de los roles que podían desempeñar dentro de éstas. Incluso llegar a la figura de lideresa o tener mayor control sobre el uso del espacio no garantizaba que las vagoneras lograran evitar la reproducción de desigualdades de género y la organización en jerarquía con sus propias compañeras.

Como consecuencia del contacto con las colectivas feministas, las vagoneras comenzaron a reconocer y a buscar modificar diversas violencias que han marcado sus trayectorias de vida y laborales, con la colectiva Leonas en Manada como la continuación más evidente de este reconocimiento. Leonas en Manada continúa con la lógica separatista infundida por las manifestantes feministas y trabaja para la dignificación laboral de las vagoneras y para la búsqueda de alternativas laborales que promuevan la movilidad social para ellas y sus familias y que las alejen de la criminalización del trabajo en los vagones. Como uno de los principales logros obtenidos por Leonas en Manada, 10 de sus integrantes han podido acceder a la tramitación directa para la renta de locales.

A manera de cierre, es necesario plantear futuras líneas de investigación y los nuevos retos que enfrenta la reciente organización política de las vagoneras, por ejemplo, con la concentración de poder que recae y ejercen las voceras. Este caso demuestra que el ejercicio del poder por parte de las mujeres es una posibilidad que se adapta a los roles que desempeñan en cada tipo de organización, y que las mujeres no están exentas de dicho ejercicio, como declara la consigna feminista “somos malas, podemos ser peores”.

Como un escenario futuro se plantea que la organización política de las vagoneras se aleje de ser una táctica inmediata y se perfile como una estrategia de activismo feminista que, al ser apoyado por las organizaciones de la sociedad civil —por el hecho de que la convivencia con dichas organizaciones les permite el acercamiento con otros estratos de la sociedad—, abre la posibilidad para la movilidad social de las vagoneras y de sus familias. A futuro, estas mujeres podrían constituirse como actoras clave en la interlocución con instituciones y en la

formulación de políticas públicas que reconozcan y regulen su labor. Dichos cambios se gestan en un contexto en el que las luchas feministas aumentan la rendición de frutos, de ahí que las asociaciones civiles se interesen por impulsar a los movimientos de mujeres.

No obstante, también es necesario plantear los diversos obstáculos que enfrenta la organización política de las vagoneras. Si bien ésta se aleja de los distintos tipos de cobro de las antiguas organizaciones de comerciantes populares, existe una especie de pago de lealtad que las integrantes deben demostrar hacia sus compañeras y hacia los objetivos de la colectiva, además de que en dicha organización también se gestan conflictos internos. Por otro lado, existen las cuotas de tiempo que las vagoneras deben invertir para acudir a eventos y a movilizaciones relacionadas con su organización política, lo cual se presenta como un recurso con el que no todas las participantes cuentan o que no están dispuestas a invertir. Esto último ha provocado la deserción de algunas de las integrantes.

Con respecto a la regulación del comercio popular dentro del Metro, cabe señalar que no todas las personas vagoneras están de acuerdo con ello, ya que esto implicaría la pérdida de la flexibilidad sobre el uso del tiempo y del espacio. Por lo anterior, las políticas encaminadas a la regulación de las personas vagoneras deberán considerar las condiciones sociales de las poblaciones que recurren a este oficio y, como refieren Martínez y Tunal (2020), considerar que esta es una expresión sociocultural y no sólo laboral.

Fuentes consultadas

Bibliográficas

- Crossa-Niell, Verónica. (2018). *Luchando por un espacio en la Ciudad de México. Comerciantes ambulantes y el espacio público urbano*. México: El Colegio de México.
- De Certeau, Michel. (2000). *La invención de lo cotidiano I. Artes del hacer*. México: Departamento de Historia-Universidad Iberoamericana/Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Espinosa-Damián, Gisela. (2009). *Cuatro vertientes del feminismo en México. Diversidad de rutas y cruce de caminos*. México: Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Xochimilco.

Espinosa-Sánchez, Tania; Rueda, Antonio y Serna-Luna, Erick. (2022). *Justicia y trabajo bajo la Ciudad de México: la situación laboral y la criminalización del comercio popular en el Metro*. México. Mujeres en Empleo Informal: Globalizado y Organizado.

Estrada-Gutiérrez, Flor Daniela. (2023). *Feminismos subterráneos: conflictos, identidades y afectividades entre las comerciantes populares y las colectivas feministas en el Metro de la Ciudad de México*. (Tesis de maestría en Antropología Social). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
<https://ciesas.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1015/1658/1/TE%20E.G.%202023%20Flor%20Daniela%20Estrada%20Gutierrez.pdf>

Estrada-Gutiérrez, Flor Daniela y Serna-Luna, Erick. (2025). *Los feminismos desde abajo: tensiones y colaboraciones entre las colectivas feministas y las comerciantes populares en el Metro de la Ciudad de México*. En Carlos Alba-Vega (Coord.), *Las personas de la economía popular en la Ciudad de México* (pp. 129-171). México: El Colegio de México.

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

Giraldo, César. (2017). *Economía popular desde abajo*. Bogotá: Ediciones Desde Abajo.

Lemus, Leslie. (2021). Obreras en la construcción: apuntes metodológicos sobre participación femenina en ocupaciones masculinizadas. *Estudios Sociológicos del El Colegio de México*, 39(117), 899-912. <https://doi.org/10.24201/es.2021v39n117.2258>

Martínez, Tania y Tunal, Gerardo. (2020). La vulnerabilidad social como una de las determinantes de la precariedad laboral: el caso de los vendedores de autopartes robadas en la Ciudad de México. *Revista Internacional de Estudios Organizacionales*, (1), 9-26.

Pérez-Trejo, Hugo. (2013). *Economía subterránea en el subterráneo. Estudio de caso de la línea 2 del metro de la Ciudad de México (Tasqueña-Cuatro Caminos)*. (Tesis de licenciatura en Sociología). México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales-Universidad Nacional Autónoma de México. <http://132.248.9.195/ptd2013/marzo/0691044/Index.html>

Ramírez-Cárdenas, Eloísa y Tunal-Santiago, Gerardo. (2016). El trabajo informal de los vagoneros en el Metro de la Ciudad de México. *Pensamiento Americano*, 9(16), 78-109. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8713824>

Ruiz de los Santos, Sandra Rosalía. (2009). *La jornada sobre rieles: deambulando entre los vagoneros del Metro de la Ciudad de México*. (Tesis de maestría en Estudios Sociales, línea de Estudios Laborales). México: Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Iztapalapa. <http://tesiuiami.izt.uam.mx/uam/aspuam/presentatesis.php?recno=14381&docs=UAMI14381.pdf>

Serna-Luna, Erick. (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). México: El Colegio de México.

Vela-Peón, Fortino. (2013). Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa. En María Luisa Tarrés (Coord.), *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social* (pp. 63-92). México: El Colegio de México/Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, sede México.

Walther, Andreas; Stauber, Barbara; Settersten, Richard A. (2022). “Doing Transitions”: A New Research Perspective. En Barbara Stauber; Andreas Walther y Richard A. Settersten (Eds.), *Doing Transitions in the Life Course. Processes and Practices* (pp. 3-18). Cham: Springer.

West, Candace y Zimmerman, Don H. (1987). Doing Gender. *Gender and Society*, 1(2), 125-151. https://www.gla.ac.uk/0t4/crcees/files/summerschool/readings/WestZimmerman_1987_DoingGender.pdf

Electrónicas

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI. (2024). *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE). Segundo trimestre de 2024*. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2024/ENOE/ENO E2024_09.pdf

FLOR DANIELA ESTRADA

Licenciada en Trabajo Social por la ENTS-UNAM y maestra en Antropología Social por el CIESAS. Es estudiante del doctorado en el posgrado de Antropología Social del CIESAS, Ciudad de México. Sus temas de interés son: problemáticas urbanas, género, comercio popular, poblaciones en situación de calle y sociología y antropología de las emociones.