


Artículo

Economía del dolor: un análisis etnográfico del comercio informal dentro de los vagones del Metro en la Ciudad de México

JULIO CÉSAR RODRÍGUEZ DORANTES¹

 0009-0002-9911-3971

Instituto de Investigaciones Antropológicas - UNAM

perifèria

revistes.uab.cat/periferia



Enero 2026

Para citar este artículo:

Rodríguez Dorantes, J.C. (2026). Economía del dolor: un análisis etnográfico del comercio informal dentro de los vagones del Metro en la Ciudad de México. *Perifèria, revista de recerca i formació en antropologia*, 30(2), 52-75, <https://doi.org/10.5565/rev/periferia.1050>

Resumen

El artículo analiza cómo el comercio informal en los vagones del Metro de la Ciudad de México resignifica este lugar como un escenario complejo de convivencia social y emocional. A través de un trabajo de campo etnográfico, se introduce el concepto de *economía del dolor*, donde los vagoneros usan su vulnerabilidad como estrategia para sobrevivir y reclamar legitimidad en un espacio moralmente tolerado pero ilegal. Las interacciones generan emociones diversas en los usuarios, reflejando tensiones sociales y económicas. Así, el Metro se convierte en un espacio simbólico donde se negocian visibilidad, reconocimiento y la gestión del sufrimiento urbano.

Palabras clave: Economía del dolor; Comercio informal; Metro de Ciudad de México; Precariedad laboral; Espacio simbólico.

Abstract: *Economy of Pain: An Ethnographic Analysis of Informal Commerce Inside the Metro Cars in Mexico City*

The article analyzes how informal commerce in the Mexico City Metro carriages redefines this space as a complex setting for social and emotional interaction. Through ethnographic fieldwork, the concept of a "pain economy" is introduced, in

¹ Julio César Rodríguez Dorantes - juldorantes@gmail.com



which the *vagoneros* (train vendors) use their vulnerability as a strategy to survive and claim legitimacy in a space that is morally tolerated but legally prohibited. These interactions evoke a range of emotions among passengers, reflecting underlying social and economic tensions. In this way, the Metro becomes a symbolic space where visibility, recognition, and the management of urban suffering are negotiated.

Keywords: Pain economy; Informal commerce; Mexico City Metro; Labor precarity; Symbolic space.

Introducción

El presente artículo tiene como objetivo analizar cómo se producen y circulan emociones y significados colectivos en los vagones del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) de la Ciudad de México, a partir de la interacción cotidiana entre usuarios y vagoneros². Desde una perspectiva antropológica, se parte de la idea de que el vagón no es solo un medio funcional para el traslado urbano, sino un espacio público cargado de significados, atravesado por prácticas económicas informales, disputas por el uso del espacio y dinámicas socioemocionales que dan forma a la experiencia cotidiana de viajar en el Metro.

Para cumplir este objetivo, el estudio aborda diversas prácticas económicas que tienen lugar en los vagones del Metro, entre ellas el comercio informal ambulante, la mendicidad y las actividades culturales concebidas como formas de trabajo o servicio a cambio de una moneda. El análisis se centra en cómo estas prácticas, desarrolladas por vagoneros y otros actores, influyen en la dimensión emocional, social y simbólica de los usuarios. Siguiendo a Crossa (2016), el comercio ambulante en la Ciudad de México se entiende como parte de una lucha estructural por el espacio público, donde lo formal y lo informal se encuentran en constante tensión. Desde esta perspectiva, la presencia de los vagoneros en los vagones del Metro no solo refleja estrategias de sobrevivencia económica frente a la precarización laboral y la exclusión del mercado

² En México, los vagoneros son vendedores ambulantes, artistas o mendigos que operan dentro de los vagones del transporte público (especialmente el Metro de la Ciudad de México) y estaciones, vendiendo todo tipo de productos o realizando actos (cantar, hacer malabares, pedir limosna), formando parte de la economía informal.

formal de trabajo, sino también formas cotidianas de resistencia que reconfiguran los usos, los significados y las reglas no escritas del transporte público.

El análisis se sustenta en un trabajo de campo etnográfico cuyo interés de investigación comenzó en 2017 y que se desarrolló de manera intermitente, a través de distintos momentos y etapas de observación. El trabajo de campo se realizó en diversos vagones del Metro de la Ciudad de México y se basó en la observación, así como en interacciones formales e informales con vagoneros y usuarios, concluyendo el proceso de observación en 2024. Este enfoque metodológico permite captar, desde la experiencia situada, las prácticas, narrativas y afectos que emergen durante los trayectos. A partir de este trabajo empírico, se analizan las diversas modalidades de trabajo informal que convergen en el espacio del vagón: vendedores ambulantes, artistas urbanos, personas en situación de calle y adultos mayores en condiciones de vulnerabilidad, así como las emociones que estas presencias despiertan entre los pasajeros. Aunque estos actores desempeñan roles diferenciados, el estudio muestra que tanto las autoridades como los propios usuarios tienden a agruparlos bajo la categoría homogénea de *vagoneros*, lo que contribuye a invisibilizar la diversidad de trayectorias, motivaciones y estrategias que estructuran este universo laboral.

Uno de los principales hallazgos del artículo es la identificación de lo que se propone denominar *economía del dolor*, entendida como una modalidad específica de la economía afectiva que se despliega en los vagones del Metro. Esta categoría analítica permite comprender cómo el sufrimiento material, corporal y emocional se convierte en un recurso simbólico que organiza las estrategias de sobrevivencia de los vagoneros. El dolor no aparece únicamente como una expresión de carencia económica, sino como un lenguaje social que interpela el reconocimiento, la empatía y la responsabilidad moral de los usuarios, activando respuestas económicas en un espacio compartido en constante movimiento.

Los resultados muestran que la interacción entre usuarios y vagoneros moviliza un repertorio emocional amplio y ambivalente. Mientras que los artistas urbanos suelen generar empatía y solidaridad a través de sus performances, los vendedores ambulantes provocan con frecuencia molestia o frustración, al ser percibidos como una interrupción del trayecto. Por su parte, las personas en situación de calle y los adultos mayores suscitan emociones contradictorias que oscilan entre la incomodidad, el desprecio y la solidaridad. Estas respuestas emocionales no son

casuales, sino que se producen en un contexto marcado por el hacinamiento, el estrés colectivo y la saturación emocional propia del Metro, lo que convierte al vagón en un espacio intensamente cargado de afectividad.

Otro hallazgo relevante es que la economía del dolor no opera de manera aislada, sino que se inserta en una economía afectiva más amplia, en la que circulan y se negocian emociones como la culpa, la empatía, la incomodidad, la admiración o la molestia. En este sentido, el artículo demuestra que el intercambio económico en los vagones trasciende la compra-venta de mercancías y se configura como una interacción simbólica, donde los cuerpos, las narrativas y las emociones funcionan como mediadores. En ese sentido, se afirma que el vagón del Metro emerge, así como un escenario cotidiano donde la precariedad, la resistencia y las emociones se entrelazan de manera constante.

Finalmente, el artículo muestra que los usuarios no perciben a los vagoneros únicamente como trabajadores informales, sino como actores que forman parte integral de la experiencia cotidiana del viaje. Su presencia reiterada resignifica el vagón como un espacio de confrontación directa con la desigualdad social y con las formas en que la ciudad produce y gestiona la precariedad.

Economía del dolor: una aproximación desde las representaciones sociales

En los vagones del Metro, la economía del dolor se manifiesta, en primer lugar, a través de cuerpos que narran su precariedad, apelan a la compasión y disputan visibilidad social en un espacio marcado por la saturación y la vulnerabilidad de la vida cotidiana. En este sentido, diversos estudios sobre la movilidad en la Ciudad de México han demostrado que la experiencia del usuario incluye una dimensión afectiva fundamental, inseparable de las condiciones materiales del viaje. Así, Paredes Arriaga y Velázquez Palmer (2018) muestran que los usuarios del transporte público, incluido el Metro, reportan niveles significativos de insatisfacción asociados no solo a la infraestructura, sino también a percepciones subjetivas vinculadas con la incomodidad, la saturación y las sensaciones de desprotección durante el trayecto. Del mismo modo, Callejas et al. (2023) desarrollan una escala para medir respuestas emocionales asociadas al estrés en los traslados de la Zona Metropolitana del Valle

de México, evidenciando que emociones como la ansiedad, la tensión y la preocupación forman parte estructural de la movilidad cotidiana. Asimismo, (Callejas, 2022, a través de la Universidad Autónoma de México (UNAM), indica que alrededor del 18% de los capitalinos experimenta estrés durante sus recorridos diarios en transporte público, lo cual afecta tanto su bienestar como su percepción del entorno urbano. En conjunto, estos estudios confirman que los viajes en el Metro deben analizarse desde una perspectiva que considere la circulación de afectos y emociones como un componente central de la experiencia de las y los pasajeros.

Bajo este marco, la presencia de sujetos que exponen narrativa y corporalmente su sufrimiento puede entenderse como parte de una economía simbólica que moviliza el dolor como recurso moral. Desde esta perspectiva, esta lectura conecta con la propuesta de Fassin y Memmi (2004) sobre "*Le gouvernement des corps*", vinculada a la economía moral y a la exposición estratégica del cuerpo sufriente como mecanismo de legitimación "el cuerpo, enfermo o sufrido, está dotado de una suerte de reconocimiento social que se intenta hacer valer cuando todos los otros fundamentos de la legitimidad parecen haber sido agotados" (Fassin y Memmi, 2004, p.201). En consecuencia, el dolor queda inscrito en una economía moral que estructura las interacciones y disputas por atención en el espacio público del Metro.

En ese sentido, desde la noción de economía del dolor se comprende el sufrimiento social, resultado de la precarización laboral, la exclusión estructural y la marginación, no solo como una experiencia individual, sino como un recurso simbólico que circula y se resignifica en las dinámicas del espacio público. Por lo tanto, el dolor se convierte en una herramienta emocional que configura relaciones económicas, afectivas y políticas dentro del sistema de transporte colectivo. Por su parte, Fassin y Memmi (2004) plantea una transición analítica entre dos formas de uso del cuerpo en contextos de desigualdad. Por un lado, una economía política en la que el cuerpo se explota primordialmente como fuerza de trabajo; por otro, una economía moral en la que el cuerpo, marcado por el sufrimiento, se convierte en un reclamo de derechos. Desde esta perspectiva, el cuerpo deja de ser únicamente un medio de producción para constituirse también en un recurso simbólico capaz de producir legitimidad en escenarios de exclusión.

Los vagoneros no solo ponen el cuerpo como herramienta de trabajo, sino que lo transforman en una narrativa moral que moviliza el dolor y la desigualdad como

formas de justificar el derecho a vender y/o solicitar una moneda dentro del Metro. Así, la exposición del sufrimiento ya sea a través del relato, de marcas corporales visibles o de trayectorias de vida precarizadas opera como un dispositivo que busca producir empatía y reconocimiento en un espacio atravesado por relaciones de poder. Como señalan Fassin y Memmi, "la cuestión es mostrar una economía moral de la ilegitimidad en la cual, sumisos a relaciones de poder, los dominados llegan a utilizar su cuerpo como fuente de derechos" (2004, p. 205). No obstante, el autor advierte que "no se trata ciertamente de sustituir una economía por otra, ya que los principios de desigualdad sustentan las lógicas de la ilegitimidad" (Fassin y Memmi, 2004, p. 205), lo que permite comprender que ambas dimensiones económica y moral coexisten y se entrelazan en las prácticas cotidianas de los vagoneros.

Ahora bien, el comercio informal en el Metro es, desde el punto de vista normativo, una práctica ilegal; sin embargo, en muchos casos resulta social y moralmente tolerada. Como señala Crossa (2016), la informalidad urbana no opera al margen del Estado, sino en una relación ambigua y negociada. En este marco, los vagoneros apelan al dolor, enfermedad, carencia material o trayectorias de exclusión como una estrategia moral para justificar su presencia y su actividad, tanto frente a los usuarios como ante las autoridades. Desde esta lógica, la compasión se activa como un mediador central de la interacción. Al respecto, Fassin y Memmi subrayan que:

La compasión, que aparece frecuentemente en las argumentaciones, pone en escena al cuerpo en una relación a la vez de simpatía y de proximidad, una simpatía que implica un traslado de afectos de la persona que sufre hacia el agente que decide la suerte de su petición. (2004, p. 211)

Así, el cuerpo sufriente no solo comunica necesidad, sino que produce una relación moral que interpela directamente al otro, desplazando momentáneamente el juicio legal por uno afectivo. En consecuencia, se configura una suerte de "zona gris" dentro del vagón, en la que la ilegalidad formal del comercio informal convive con una legitimidad moral construida a partir del sufrimiento expuesto. De este modo, el dolor opera como una moneda simbólica que permite negociar la tolerancia de estas prácticas en un espacio atravesado simultáneamente por normas institucionales, arreglos informales y economías morales del reconocimiento.

Dicho esto, cuando Byung-Chul Han menciona que la sociedad ha entrado en una era diferente, se refiere al “cansancio” en su libro *“La sociedad del cansancio”* (2012). Esta idea se conecta directamente con este análisis sobre la economía del dolor, ya que el autor señala que vivimos en una era marcada por el agotamiento, un mal que domina la vida contemporánea y sustituye otras preocupaciones, como las enfermedades.

El concepto de “cansancio” no solo remite al agotamiento físico, sino también al emocional. En este contexto, el cansancio de las personas usuarias se vincula con un agotamiento emocional y simbólico propio de la vida urbana: estrés por la rutina, sobrecarga laboral y falta de tiempo. No obstante, este cansancio no equivale al *dolor* que experimentan quienes trabajan como vagoneros; más bien forma parte de un repertorio diverso de emociones que coexisten dentro del vagón y configuran un entramado socioafectivo complejo.

Así, la economía del dolor se hace visible en el Metro como un espacio donde se acumulan el sufrimiento y la precariedad, normalizando estas prácticas. La propuesta de Han se conecta con el fenómeno analizado en los vagones del Metro, ya que el desgaste físico y emocional de los usuarios, al enfrentar las demandas de una vida acelerada, tiene lugar en un espacio emblemático de esta presión social.

Los vagoneros, al igual que muchos trabajadores en la sociedad actual, enfrentan un agotamiento continuo que no solo es físico, sino también mental. La reflexión de Han sobre el *cansancio* permite comprender esta realidad, en la que los trabajadores del Metro resisten día tras día el desgaste emocional y corporal de laborar en condiciones adversas, muchas veces sin descanso ni dignificación. En un espacio como el Metro, el cansancio no es solo una experiencia individual, sino una manifestación de un sistema social que genera y perpetúa el sufrimiento físico y psicológico a través de la precarización laboral.

Los vagoneros constituyen un ejemplo claro de cómo las condiciones de trabajo informales producen un desgaste constante que trasciende el agotamiento físico y se transforma en una forma de vida marcada por la resistencia frente a la opresión y el control del espacio público.

A partir de estas reflexiones, se abre paso a un segundo eje de análisis: el papel del imaginario social en la configuración simbólica de estas prácticas. Tal como diversos

autores han planteado, el imaginario no solo representa una forma de ver el mundo, sino que estructura emociones, comportamientos y discursos.

Desde un enfoque estructural, las representaciones sociales se materializan como prácticas compartidas. No obstante, como argumenta Moreno Zúñiga (2015), los imaginarios no están completamente determinados por las estructuras, sino que permiten imaginar mundos posibles más allá del orden establecido: “los imaginarios serán entendidos como un conjunto de supuestos e ideales, por lo tanto, sentidos gestados en la imaginación en vinculación con las exteriorizaciones, los cuales articulan las acciones, representaciones y prácticas de los sujetos” (Moreno Zúñiga, 2015, p. 5). En esta línea, las figuras del indigente, del ciego o del niño que caminan en los vagones del Metro funcionan como dispositivos simbólicos dentro de una economía afectiva, donde el dolor se convierte en un lenguaje de legitimación y reconocimiento.

A su vez, Castoriadis (1992), define el imaginario social como una fuerza instituyente que genera significados colectivos con capacidad de organizar lo político, lo económico y lo simbólico. En los vagones del Metro, estos significados construyen la figura del *otro*, que suscita emociones diversas, rechazo o indiferencia y activa una economía emocional que reproduce dinámicas de exclusión.

Por su parte, Starobinski (2010), sostiene que el imaginario anticipa la realidad. Así, frente a la mendicidad o la venta informal, los usuarios reaccionan con base en esquemas previamente internalizados, revelando que el sufrimiento ha sido codificado como una mercancía simbólica susceptible de intercambiarse por dinero o atención. Desde esta perspectiva, el Metro no es solo un espacio físico, sino también una plataforma simbólica donde se negocia la legitimidad del dolor y su lugar en el imaginario colectivo.

Por último, algunas asociaciones civiles, como la Asociación Mexicana por el Trato Humano de los Débiles Visuales, gozan de cierto reconocimiento institucional. En contraste, otras redes de comercio informal operan bajo liderazgos paralelos y prácticas de corrupción que estructuran un mercado del dolor más amplio y complejamente articulado. De este modo, Serna (2014), afirmó en el periódico *La Jornada* que los indígenas poblanos se encuentran presentes en diversas estaciones del Metro de la Ciudad de México y que es en estaciones como Insurgentes, Tacuba

y Etiopía donde habitan, circulan y recrean parte de sus actividades cotidianas en la ciudad. Desde esta observación, el autor subraya que la presencia indígena en estos espacios no puede leerse únicamente a partir de los discursos que acompañan la solicitud de ayuda económica.

En sus palabras: “no importa lo que dice el papelito que reparten, sino que el punto es reflexionar sobre la violencia estructural que sufren los pobladores; su condición de pobreza es un recurso que explotan para sobrevivir” (Serna, 2014). En este sentido, la situación de los indígenas provenientes de la Sierra Norte de Puebla y, en particular, del municipio de Huitzilán de Serdán, ubicado en la Sierra Nororiental, evidencia cómo la precariedad material y la desigualdad histórica se traducen en prácticas de subsistencia que se despliegan en el espacio metropolitano. Así, su presencia en el Metro no solo remite a estrategias individuales de sobrevivencia, sino a procesos más amplios de despojo, migración forzada y exclusión estructural que encuentran en el transporte público un escenario privilegiado de visibilización y disputa moral.

En síntesis, el imaginario social funciona como mediador entre el cuerpo doliente y la respuesta colectiva. Como señala Vergara:

Las teorías de lo imaginario enfatizan en la capacidad creativa de la imaginación, la que no solamente se vincula a la ficción o al arte sino a todas las actividades del quehacer humano, incluida la ciencia y la construcción de la realidad, el sueño y el lenguaje. (Vergara, 2020, p.157)

Este proceso da lugar a una especialización simbólica cotidiana, en la que el sufrimiento se estetiza y se interpreta según gramáticas culturales específicas. El imaginario no es una simple representación, sino una estructura de sentido que organiza afectos, deseos e imágenes. Así, el Metro se convierte en un espacio simbólico urbano donde se construyen, negocian y reproducen las percepciones sobre la pobreza, el dolor y la sobrevivencia en la vida cotidiana.

Ahora bien, la economía del dolor opera aquí como un régimen simbólico donde el sufrimiento es visible, audible y transable. No se trata únicamente de sobrevivir, sino de hacer legible el dolor ante la mirada urbana, de negociar su lugar en el imaginario social y su valor dentro de las lógicas afectivas y económicas que rigen lo cotidiano. El cuerpo doliente se convierte en mensaje y mercancía simbólica: interpela al otro

no solo con su presencia, sino con el peso moral que implica mirar, ignorar, ayudar o condenar. Comprender esta economía del dolor implica desnaturalizar nuestras reacciones frente al sufrimiento ajeno. Así, el imaginario no solo configura la percepción del otro vulnerable, sino también nuestra forma de habitar la ciudad.

Metodología

La investigación se desarrolló mediante una metodología cualitativa de corte antropológico en el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, durante el periodo 2017–2024. El estudio se centró en la observación participante dentro de los vagones, concebidos como una unidad social de análisis. El trabajo de campo se realizó principalmente en la Línea 2 (de color azul - Taxqueña–Cuatro Caminos) y la Línea 3 (de color verde - Universidad–Indios Verdes), seleccionadas por su alta afluencia, diversidad social y presencia constante de vagoneros.

El trabajo de campo se circunscribió exclusivamente a los vagones mixtos, ya que en los vagones exclusivos para mujeres no fue posible etnografiar de manera directa la relación entre vagoneras y usuarias. Esta delimitación metodológica respondió tanto a las normas institucionales del sistema de transporte como a consideraciones éticas vinculadas a la experiencia diferenciada de género en el espacio público. El ingreso al campo se dio de manera gradual y sin una presentación formal, a partir de mi uso cotidiano del Metro como usuario. Esta forma de entrada permitió observar las dinámicas del comercio informal dentro de los vagones sin alterar de manera significativa las interacciones habituales entre vagoneros y usuarios.

A través de la plataforma YouTube encontré el documental *Vagonero* (2010), cuyo protagonista fue Francisco, vagonero y activista. Este material permitió un primer acercamiento a las trayectorias, discursos y formas de organización del trabajo vagonero. A partir de este referente, me di a la tarea de contactar a Francisco, quien posteriormente se convirtió en un informante clave para la investigación. Asimismo, en esta exploración virtual me encontré con el video de *Karloz Atl: Poesía en náhuatl, Línea Azul del Metro*, también en YouTube. Este registro mostró prácticas culturales y performativas dentro de los vagones. A partir de este acercamiento, realicé una entrevista estructurada a Karloz, en la que compartió información sobre los espacios

donde producía y generaba su poesía, así como sobre las estrategias que utilizaba para difundirla en espacios públicos, particularmente en el Metro.

Más adelante, Francisco me presentó a Dulce, vagonera e integrante de un colectivo donde buscaban vender pequeños fragmentos de literatura combinados con sus productos. Esta experiencia permitió observar prácticas alternativas dentro del comercio informal, donde la venta se articuló con iniciativas culturales y educativas orientadas a dignificar el trabajo en los vagones. Estos acercamientos permitieron obtener información más amplia sobre los distintos actores sociales que hicieron del Metro su espacio de trabajo o una fuente de ingreso económico, evidenciando la diversidad de trayectorias, estrategias y significados que confluyen en el comercio informal dentro del sistema de transporte. Desde esta mirada situada, la *economía del dolor* se construyó como una categoría analítica emergente, derivada de encuentros etnográficos específicos en un espacio de movilidad urbana en la Ciudad de México.

Tipo de vagonero	Origen	Actividad principal	Emociones predominantes en los usuarios
Personas indígenas	Comunidades de distintos estados de la República	Venta de alimentos tradicionales (palanquetas, alegrías, dulces artesanales)	Necesidad, empatía, solidaridad
Personas adultas mayores	Ciudad de México y comunidades de distintos estados	Venta de mercancía diversa, principalmente productos piratas	Respeto, orgullo, solidaridad
Niños y jóvenes	Ciudad de México y comunidades de distintos estados	Venta de mercancía pirata; bocineros	Enfado, disgusto, fastidio, sumisión
Vendedores de libros y documentales	Ciudad de México	Comercialización de libros, folletos y materiales audiovisuales	Indiferencia
Vendedores de mercancía pirata	Ciudad de México y área metropolitana	Venta de discos, accesorios y productos electrónicos	Indiferencia, molestia, desagrado, inseguridad, necesidad

(general)			
Artistas urbanos / músicos	Ciudad de México	Interpretación musical o artística durante el trayecto	Tranquilidad, agrado
Personas con discapacidad visual	Ciudad de México	Venta de discos y narrativas asociadas a la discapacidad	Generosidad, empatía
Personas sordomudas	Ciudad de México	Reparto de dulces acompañado de leyendas escritas solicitando apoyo	Tolerancia, molestia
Ex -reclusos	Ciudad de México	Venta de mercancía acompañada de relatos de reinserción social ("prefiero vender que robar")	Fastidio, irritación y temor

Tabla 1: La tipología de vagoneros y emociones se elaboró para ordenar y comprender las prácticas que se repiten en los vagones del Metro, donde distintas formas de trabajo informal movilizan emociones como la compasión, la incomodidad o la empatía. Esta herramienta permitió entender que la categoría de vagoneros no se reduce a una sola actividad, sino que abarca diversas formas de venta, mendicidad y performance, que se articulan con distintos modos de interpelar al usuario. El objetivo no es clasificar de manera rígida, sino ofrecer un recurso analítico que ayude a explicar cómo el dolor y la precariedad se ponen en escena y se convierten en medios de subsistencia, mostrando que estas prácticas responden a una lógica estructural y cotidiana, y no a casos aislados.

Trayectos compartidos y vidas en movimiento

El Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, más allá de su función principal de transporte, se erigió a lo largo de esta investigación como un escenario social donde se condensan, representan y negocian las tensiones más profundas de la ciudad. En ese sentido, se buscó cartografiar y comprender las complejas dinámicas entrelazadas de lo que, en el marco de este estudio, se conceptualiza como *una economía del dolor y una economía afectiva*.

La primera alude a los sistemas de intercambio materiales, simbólicos y corporales a través de los cuales el sufrimiento físico, emocional y social es movilizad

valorizado y, en última instancia, convertido en un recurso para la subsistencia en los márgenes. La segunda, por su parte, se refiere a las emociones, es decir, a la circulación, gestión, negación y transacción de respuestas como la compasión, la culpa, el miedo, el rechazo, la indiferencia e incluso el morbo; emociones que estructuran las interacciones efímeras y los juicios morales instantáneos que tienen lugar en el espacio público.

El Metro, en su trayecto entre la luz de las estaciones y la penumbra de los túneles, se revela, así, como un territorio liminal, un "*no lugar*" (Augé, 1992) que, paradójicamente, está cargado de lugares sociales. Se trata de un espacio de tránsito donde la ciudadanía productiva se cruza y choca con aquellas existencias que el mismo sistema productivo ha expulsado o precarizado al extremo. Aquí, en el reducido marco de un vagón, se libra diariamente una batalla silenciosa, pero elocuente, por el reconocimiento, la dignidad y el derecho a ocupar un lugar, aunque sea provisional.

La aproximación etnográfica que sostiene este informe se basó en la convicción de que, para comprender la lógica interna de un mundo social, es necesario sumergirse en su ritmo, su espacialidad y sus interacciones cotidianas. En consecuencia, esto implicó viajar sistemáticamente en el Metro en diferentes horarios, especialmente en las horas pico, donde las tensiones se agudizan. Estas dinámicas fueron relatadas, entre otros, por Francisco, un vendedor ambulante y activista social que proporcionó un análisis relevante del funcionamiento del espacio; Dulce, una vendedora cuyos comentarios sobre las estrategias de empatía resultaron reveladores; y Karlos, un poeta urbano que recita poemas en español y náhuatl en los vagones y reflexiona críticamente sobre su propia práctica, así como a través de diálogos efímeros pero significativos con personas como La Gloria, El Papayas y La Abuelita.

El acompañamiento en sus recorridos fue una técnica particularmente importante. Caminar junto a la mujer del rostro desfigurado, seguir el trayecto de Juan arrastrándose por el piso o presenciar la rutina de Pedro y Ana permitió registrar no solo lo que estos actores hacen, sino también la expresión emocional y social que generan a su paso. Todo este material fue registrado en diarios de campo, donde las descripciones se mezclan con reflexiones teóricas buscando siempre mantener la voz

y la perspectiva de los informantes en el centro del análisis.³

Los mecanismos de la Economía del Dolor

El trabajo de campo permitió identificar un repertorio de *performances* o mecanismos mediante los cuales el dolor, la necesidad y la marginalidad fueron puestos en circulación dentro de la economía del Metro. Estos mecanismos no fueron aleatorios, sino que respondieron a un conocimiento práctico y acumulado sobre aquello que funcionaba en la economía afectiva del vagón.

El cuerpo marcado fue, quizá, el recurso más inmediato y crudo. La mujer con el rostro desfigurado que recorría la Línea 2 constituyó un ejemplo paradigmático. Su rostro, convertido en una cartografía de un trauma invisible, actuó como un imán para las miradas y, al mismo tiempo, como un mecanismo de distanciamiento que regulaba la proximidad con las personas usuarias. Como afirma el filósofo Bourdin (2016), “el rostro lo dice todo” y, en este caso, decía dolor, exclusión y abandono.

No necesitó hablar; su presencia física fue una interpelación muda pero poderosa que generó reacciones inmediatas en el vagón, principalmente miradas esquivas, incomodidad y, en algunos casos, gestos de compasión materializados en monedas depositadas sin mediar palabra. El silencio operó como un recurso performativo que intensificó el impacto de su cuerpo marcado, convirtiéndolo en un dispositivo central dentro de la economía afectiva del Metro, lo que Ahmed (2004), denominaría “formas desagradables de intensidad afectiva: miedo, compasión, repugnancia”.

En ese sentido, los cuerpos de los faquires, que en años anteriores exhibían heridas autoinfligidas con vidrios, operaron bajo una lógica similar, aunque más teatralizada: la sangre y la cicatriz funcionaron como un espectáculo de la desesperación. Sin embargo, en 2024, argumentaban algunos de ellos, esta práctica mutó hacia un discurso de corte preventivo “no maltraten a sus hijos”, lo que evidenció una transformación en la gestión de la propia imagen pública. Este desplazamiento implicó un rechazo explícito a la automutilación, aunque sin abandonar la lógica central de capitalizar la propia vulnerabilidad corporal como recurso dentro de la

³ Los nombres que aparecen en el texto son seudónimos, usados para proteger la identidad de las personas informantes.

economía afectiva del vagón.

Personas como El Papayas o La Gloria llevaron esta puesta en escena del cuerpo a otro nivel: el de la *espectacularización* de la decadencia. El Papayas, cuya actuación se basó en la apelación a los olores corporales y en una destreza *asumidamente* marginal, disputó la atención en un espacio ya saturado de estímulos. Convirtió su cuerpo en un instrumento de trabajo, en una mercancía que competía con la fragancia de los perfumes y la música que circulaban dentro de los vagones.

La Gloria, por su parte, encarnó una tragicomedia de la marginalidad. Su imitación de Gloria Trevi, que inicialmente fue recibida con risas, se fue degradando junto con su propio cuerpo, hasta producir incomodidad y silencio. Su performance mostró el límite tenue en el que el espectáculo del sufrimiento dejó de operar como entretenimiento y se transformó en una confrontación directa con la miseria real. Ambos casos ilustraron cómo el cuerpo pobre y excluido fue puesto en escena y convertido en un bien intercambiable, no solo por monedas, sino también por miradas, por atención y por un momento de relevancia dentro de la indiferencia cotidiana.

La narrativa y la dramatización del sufrimiento. En estos casos, el dolor fue verbalizado, contextualizado y convertido en una historia orientada a generar un vínculo emocional específico con las personas usuarias. Dulce lo explicó con claridad en una charla: "si te subes y les dices 'es que mis hijos tienen hambre', los hombres, por compromiso, ayudan, y las mujeres, que son más sensibles, suelen dar más porque se solidarizan; dicen: 'yo también soy madre soltera'". Esta estrategia no es ingenua, sino que responde a un cálculo afectivo preciso. El sufrimiento es gestionado como un capital emocional, una herramienta para activar la empatía a partir de la identificación o de la obligación moral. De este modo, la historia personal se transforma en una mercancía narrativa que circula dentro de la economía afectiva del vagón.

La pareja conformada por *Pedro y Ana* llevó esta dramatización a un terreno moralmente más complejo. La participación de la niña, cuya voz al cantar "tocaba el corazón", activó un recurso de gran potencia emotiva al apelar directamente a la vulnerabilidad infantil. Sin embargo, esta estrategia situó a las personas usuarias ante un dilema moral: al entregar una moneda, ¿se aliviaba el sufrimiento de una niña o se contribuía a la reproducción de la explotación infantil? En este caso, la economía del dolor se entrelazó de manera explícita con una economía moral, en la

que las emociones movilizadas no solo generaron empatía, sino también incomodidad y reflexión ética sobre los límites de la solidaridad en contextos de precariedad.

En el extremo opuesto a la narrativa de Pedro y Ana se encontró el silencio elocuente. Este fue el mecanismo utilizado por *Juan*, quien se arrastraba por el piso del vagón sin emitir palabra, así como por los migrantes indígenas de la Sierra de Puebla que repartían papelitos mudos. En estos casos, la comunicación fue puramente corporal y gestual. La postura, la mirada perdida y la mano temblorosa extendida funcionaron como signos que no requirieron traducción.

Como observó un informante, nadie leía realmente el papelito; lo que se leía era el cuerpo que lo entregaba. Este silencio resultó abrumador porque depositó en las personas usuarias toda la carga de la interpretación y de la respuesta. No había una historia que evaluar, sino una presencia que interpelaba de manera directa. El rechazo o la indiferencia frente a esta presencia muda constituyeron, quizás, una de las formas más radicales de deshumanización, al negar incluso el diálogo mínimo que supone escuchar un relato. Como señala Le Breton (1999), el dolor induce a una "renuncia parcial de sí mismo", y en estos casos dicha renuncia parece incluir incluso la propia voz. Aquí, la economía del dolor opera en su nivel más elemental: el cuerpo funciona como la evidencia última de la exclusión social.

El Mercado de las emociones

La puesta en circulación del dolor, en cualquiera de sus formas, genera un mercado paralelo: el de las emociones de los usuarios. En este terreno se inscribe la economía afectiva, donde se negocia y se juega con los sentimientos que la miseria ajena despierta. A partir de las observaciones realizadas, fue posible mapear un espectro de respuestas que va desde la conexión emotiva hasta la negación más absoluta, respuestas que, además, rara vez son simples.

En un extremo de este espectro se encuentra lo que podría denominarse hartazgo social o indiferencia. No se trata de una falta de empatía, sino de un agotamiento emocional, de una saturación. Los usuarios, después de un día de trabajo agotador, suben al Metro en busca de un momento de paz o, al menos, de tranquilidad. En ese contexto, la sucesión de performances del vendedor, el faquir, quien se arrastra, quien canta se percibe como una invasión, como una exigencia constante que cansa.

Como reflexionaba Roberto, usuario del Metro, al preguntarle por la situación de Juan, contestó: "Pues creo que indiferencia... no está chido que me dé igual, pero...". Esta frase captura con claridad la contradicción: la conciencia moral ("no está chido") es anulada por la respuesta emocional automatizada ("indiferencia"). Esta es la economía afectiva del cansancio, donde la moneda de cambio es el vacío, el rechazo pasivo y la mirada que se clava en el teléfono para construir una barrera tecnológica frente al mundo exterior. Frente a ello, opera la compasión selectiva y transaccional. Esta respuesta no es automática ni universal, sino que se activa bajo ciertas condiciones.

La Abuelita, que pide ayuda con voz débil, funciona como un catalizador poderoso. Su cuerpo envejecido y frágil activa un imaginario cultural profundo, el de la madre y la abuela desvalida, y dispara emociones de ternura, culpa y responsabilidad intergeneracional. Darle una moneda es un acto que va más allá de la caridad: se trata de un ritual de reconocimiento simbólico, del cumplimiento de un deber moral hacia la vejez.

De manera similar, la niña Ana, con su canto, "toca el corazón" y moviliza una compasión más instintiva y protectora. Sin embargo, esta compasión es selectiva. Pedro, el adulto que la acompaña, a menudo recibe miradas de rechazo. Además, la compasión también es transaccional: la moneda o la torta que le dan a Juan no solo busca aliviar su hambre, sino también mitigar la incomodidad de quien la da. En este sentido, se trata de un pago por restablecer, aunque sea momentáneamente, el equilibrio emocional del vagón. Como señala el antropólogo Matta (2010), se trata de una "técnica corporal" por parte de quien sufre, pero también de una técnica emocional por parte del espectador, que gestiona su culpa a través de un apoyo efímero.

A lo largo del trabajo de campo también se identificó el rechazo y la estigmatización activa. En este caso, la economía afectiva genera una moneda negativa: el desprecio. Los vagoneros son frecuentemente etiquetados como "una lacra", como relata Dulce, con enojo, al recordar cómo la gente defendía a una persona que recogía la basura de los vagones, pero no a ellos.

Los cuerpos de los migrantes indígenas son leídos, como apunta Oehmichen (2005), a partir de los códigos del desprecio histórico, y vistos como "invasores" de un espacio

urbano que se considera ajeno a ellos. Asimismo, el olor de “El Papayas” o la decadencia de “La Gloria” pueden generar asco físico, una emoción que justifica moralmente el distanciamiento.

Este rechazo no es pasivo; por el contrario, es activamente productor de fronteras sociales. Sirve para trazar una línea clara entre *nosotros*, los ciudadanos productivos que usamos el Metro para movernos, y *ellos*, quienes contaminan el espacio urbano. En este sentido, se trata de una respuesta que refuerza el orden simbólico y alivia la ansiedad que podría generar la proximidad con la miseria. Existe, sin embargo, una respuesta más ambigua: la fascinación y el morbo. El performance de El Papayas, la decadencia teatral de La Gloria e incluso el rostro desfigurado pueden generar una curiosidad morbosa. En estos casos, no se les mira con compasión ni con rechazo, sino con el interés con que se observa un espectáculo distinto. Así, el dolor y la marginalidad se convierten en entretenimiento, en una ruptura de la rutina del viaje. Esta mirada consume el sufrimiento como imagen, lo estetiza, pero sin involucrarse emocionalmente en su realidad. Se trata, entonces, de la economía afectiva del distanciamiento estético, donde el otro se convierte en un objeto de observación y no en un sujeto de interacción.

Un hallazgo de esta etnografía es que los actores de la economía del dolor no son víctimas pasivas ni objetos inertes de la compasión o del rechazo ajeno. Por el contrario, ejercen diversas formas de resistencia que buscan, ante todo, reclamar dignidad y redefinir los términos del intercambio. En este sentido, la afirmación de Dulce resulta fundamental: “No estamos pidiendo a nadie, es una forma de trabajo”. Esta frase constituye un acto de resistencia política, pues rechaza el estigma y se posiciona en el terreno de la economía formal, del esfuerzo y del intercambio legítimo (producto por dinero).

Por su parte, Francisco, aporta un análisis de carácter estructural al comprender el “mal humor” de la tarde como un producto de las presiones laborales que los usuarios arrastran consigo, y al adaptar su práctica en consecuencia. Los faquires, a su vez, muestran otra forma de agencia: la transformación de su propio discurso. Al abandonar la autolaceración y adoptar un mensaje de prevención “somos chavos de la calle, ya no lastimamos nuestro cuerpo... si usted tiene hijos, no los maltrate...”, rechazan la espectacularización de su dolor y se reposicionan como sujetos portadores de una experiencia valiosa que transmitir, aunque el medio siga siendo la

solicitud de ayuda.

Por su parte Karlos y su práctica constituyen lo que podría denominarse una economía del afecto. Karlos no vende dolor ni pide lástima; por el contrario, ofrece poesía y reflexión que alteran la rutina del vagón. Para él, el Metro no es el último recurso del desesperado, sino un espacio de libertad y de fuerte agencia política: "No hay intermediarios como un jefe o un patrón... Tú, de primera mano, logras lo que quieres, ¿qué es? ¡El dinero!".

En este caso, el dinero no es limosna, sino retribución por un servicio cultural. Asimismo, Karlos se niega a pedir permiso a las autoridades, alineándose tácitamente con otros trabajadores informales, aunque al mismo tiempo se distancia de su economía emocional. Domínguez Prieto afirma que el Metro, además de ser un medio de transporte, es un espacio para la difusión cultural. Para la autora: "el Metro es un campo en la esfera de la vida social en la que interactúan el espacio individual y el contacto social" (Domínguez Prieto 2010, p. 137). En ese sentido, su práctica cuestiona la lógica misma de la economía del dolor, proponiendo un intercambio basado en el reconocimiento, el gusto estético y la comunión intelectual, no en la lástima. Es una prueba de que el espacio del Metro puede albergar otras economías morales, otros modos de relacionarse que no pasen por la exhibición del sufrimiento.

Conclusión: la ciudad que viaja

Al final de este recorrido etnográfico, la imagen que persiste es la del intercambio. La economía del dolor y la economía afectiva en el Metro de la Ciudad de México forman un circuito cerrado y profundamente disfuncional. Por un lado, los vagoneros se ven forzados a capitalizar su propio sufrimiento, su cuerpo marcado, su historia de carencia, su silencio, como el único recurso disponible en un mercado informal saturado. Por otro lado, los usuarios consumidores de este dolor pagan con monedas y con emociones fugaces para mantener a distancia el malestar que esa interpelación les produce y seguir su camino.

Este intercambio es fundamentalmente complejo y desigual: una moneda no restituye la dignidad pisoteada, ni una mirada de compasión cambia las condiciones que llevaron a Juan a arrastrarse por el piso de los vagones o a la Abuelita a pedir

ayuda. Más bien, el intercambio normaliza la coexistencia con la desigualdad. Convierte el dolor ajeno en un espectáculo ocasional en un problema moral individual.

Este enfoque es importante porque trabajé con poblaciones vulneradas. Durante el trabajo de campo observé escenas de exposición emocional y corporal donde el relato del sufrimiento y el uso del cuerpo formaron parte central de las estrategias de subsistencia. Además, la investigación se realizó en un espacio atravesado por mecanismos de vigilancia y control como el Metro lo que condicionó tanto las prácticas de los actores sociales como mis propias posibilidades de observación. Reconocer estas dimensiones fue fundamental para asumir una postura ética y reflexiva en la producción del conocimiento etnográfico.

El vagón del Metro funciona, así como un espejo de la ciudad. En su reflejo distorsionado por el movimiento se ven pasar juntos y separados el México productivo y el México profundo; el que tiene prisa por llegar y el que ya no tiene adónde ir. Los cuerpos que viajan en él llevan inscritas las marcas de una sociedad fracturada. La etnografía nos muestra que la verdadera pregunta que late en el vagón no es tanto por qué hay quienes deben exhibir su dolor para sobrevivir, sino cómo el resto hemos aprendido a normalizar ese espectáculo a monetizar la empatía o la indiferencia y a seguir el viaje sintiendo en el mejor de los casos que “no está chido”, pero que al fin y al cabo la “vida sigue”. El Metro en su día a día no es solo un medio de transporte; es una economía moral donde el precio del pasaje social es negociado.

A manera de reflexión

Este artículo ha mostrado que los vagones del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México no son únicamente espacios de tránsito, sino escenarios densamente cargados de significados, emociones y disputas simbólicas. A lo largo del trabajo etnográfico se evidenció que la presencia de los llamados vagoneros configura una economía afectiva compleja, donde el dolor, el cansancio, la compasión, el rechazo y la indiferencia circulan y se intercambian cotidianamente. En este sentido, el Metro aparece como un microcosmos urbano donde se condensan las desigualdades de la ciudad: precarización laboral, informalidad económica y normalización de la marginalidad.

La noción de economía del dolor, propuesta como eje analítico, permitió comprender cómo el sufrimiento deja de ser únicamente una experiencia individual para

convertirse en un recurso simbólico, performativo y relacional. El dolor se hace visible, audible y corporal; se narra, se expone y se dramatiza para reclamar atención, reconocimiento y legitimidad en un espacio público altamente regulado y vigilado. Esta economía no sustituye a la economía material, sino que la complementa y la tensiona, revelando cómo, ante la falta de alternativas laborales formales, el cuerpo doliente se convierte en herramienta de trabajo y, simultáneamente, en argumento moral.

Los casos etnográficos presentados muestran que no todos los dolores son leídos de la misma manera. La vejez, la infancia, la discapacidad, la indigencia, la migración o la pertenencia a grupos indígenas activan distintos registros emocionales y juicios morales por parte de los usuarios. Al mismo tiempo, el análisis permitió observar que la reacción dominante frente al dolor ajeno no es siempre la solidaridad, sino con frecuencia la indiferencia, entendida no como ausencia de emoción, sino como una forma aprendida de defensa ante la saturación afectiva y el cansancio urbano.

Desde esta perspectiva, el Metro emerge como una plataforma simbólica donde se negocia cotidianamente la legitimidad del dolor. En los vagones se cruzan economías morales, arreglos informales y afectos que permiten la tolerancia de prácticas informales, pero socialmente aceptadas. Finalmente, esta investigación invita a comprender la economía del dolor en los vagones del Metro lo cual no implica romantizar la pobreza ni justificar la informalidad, sino reconocer que estas prácticas son síntomas visibles de un modelo urbano que expulsa, margina y obliga a convertir la vulnerabilidad en estrategia de sobrevivencia. En este sentido, el Metro no solo transporta cuerpos: transporta historias, emociones que interpelan directamente la manera en que habitamos la ciudad y nos relacionamos con el otro.



Imagen 1: La imagen de una mujer mayor aferrada al tubo del vagón del Metro, exhibida en el transbordo del Metro Zapata de la línea 12 de la Ciudad de México, funciona como un potente símbolo de la “economía del dolor” en el espacio urbano. Lejos de representar un simple acto de vulnerabilidad, esta escena pone en evidencia cómo el sufrimiento se convierte en espectáculo cuando los demás usuarios optan por grabarla en lugar de brindarle ayuda. Fuente: pasillo del Metro de Ciudad de México, 16 de junio 2025.

Bibliografía

- Ahmed, S. (2004). *La política cultural de las emociones*. México: UNAM.
- Augé, M. (1993). *Los no lugares: espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Byung-Chul Han. (2012). *La sociedad del cansancio* (A. Saratxaga Arregi, Trad.). Barcelona: Herder. (Obra original publicada en 2010).
- Bourdin, G. L. (2016). Antropología de las emociones: conceptos y tendencias. *Cuicuilco. Revista de Ciencias Antropológicas*, 23(67).
- Callejas Pérez, F. (2022). *El 18 % de capitalinos experimenta estrés durante sus traslados en transporte público*. Dirección General de Comunicación Social, UNAM.
- Callejas Pérez, F., Ortega Andeane, P., Lucio Gómez-Maqueo, E., Chías Becerril, L.,

- & Jurado Cárdenas, S. (2023). Escala de respuestas emocionales por estrés al traslado en transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Psicología Iberoamericana*, 31(1).
- Castoriadis, C. (1992). *Poder, política, autonomía*. Barcelona: Fundació Rafael Campalans.
- Crossa, V. (2016). Reading for difference on the street: De-homogenising street vending in Mexico City. *Urban Studies*, 53(2), 287-301
- Domínguez Prieto, O. (2010). *Trovadores posmodernos: músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Fassin, D., & Memmi, D. (2004). Le gouvernement de la vie, mode d'emploi. *Le gouvernement des corps*, 9-33
- Le Breton, D. (1999). *Antropología del dolor*. Barcelona: Ilustrada.
- Matta, J. P. (2010). Cuerpo, sufrimiento y cultura: un análisis del concepto de "técnicas corporales" para el estudio del intercambio lástima-limosna. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 1(1), 27-36. Recuperado de <https://relaces.com.ar>
- Moreno Zúñiga, L. E. (2015). *Imaginarios y representaciones sociales en la investigación sociológica: diferencias y similitudes* (Tesis de maestría). Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, Ciudad de México, México. MDS+1
- Oehmichen Bazán, C. (2005). *Identidad, género y relaciones interétnicas: Mazahuas en la Ciudad de México*. México: UNAM.
- Paredes Arriaga, A. M., & Velázquez Palmer, M. C. A. (2018). Nivel de satisfacción de los usuarios del transporte público colectivo en la Ciudad de México aplicando el enfoque agregado. *Administración y Organizaciones*, 21(40), 119-136.
- Serna Luna, E. (2014, 26 de septiembre). Indígenas de la Sierra Norte mendigan en el Metro del DF. *La Jornada*. Recuperado de <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/indigenas-de-la-sierra-norte-mendigan-en-el-metro-del-df-senalo-erick-serna-luna/>
- Starobinski, J. (2010). *El almuerzo campestre y el pacto social*. Madrid: Círculo de

Bellas Artes.

Vergara Figueroa, A. (2020). Epistemologías de lo imaginario y de las representaciones sociales. *Cultura y representaciones sociales*, 15(29), 153-175.