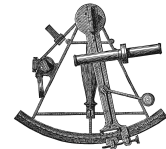


El 'metreo': espacios móviles de homosocialización homoerótica en la Ciudad de México

SEXTANT–Sexualities, Masculinities
& Decolonialities
Vol. 1(2) 87-99
© The Author(s) 2023



Diego Nava Harker¹

El Colegio de México

Abstract

El "último vagón" del metro de la Ciudad de México se ha erigido como un espacio único para la homosocialización homoerótica, conocido como "metreo". Esta práctica, deslocalizada y móvil le permite a hombres tener interacciones homoeróticas anónimas, espontáneas, y en la mayoría de los casos, pasajeras. Aunque el "último vagón" se concibe como un espacio público dentro del sistema de transporte de la ciudad, es capaz de albergar interacciones sexoafectivas que normalmente se le adjudican a espacios privados. Este artículo analiza la conformación del espacio social que hace posible al 'metreo' como práctica y da forma al 'último vagón' como un espacio de homosocialización homoerótica establecido. El artículo ilustra la subversión a los usos habituales del espacio público intrínseca al 'metreo' en el 'último vagón', que termina mostrándose como un lugar de encuentro distintivo en cuanto sus características móviles y deslocalizadas.

Keywords

Cruising; Homosocialización; Homoerotismo; Espacio social

¹ Corresponding Author: Nava Harker, Diego

Email: deharker@icloud.com

SEXTANT: www.sextantnotes.com. ISSN: 2990-8124

University College Dublin, Ireland

Introducción

Los encuentros sexuales clandestinos entre hombres han sido una práctica que ha despertado el interés académico en diferentes orillas de las ciencias sociales desde el estudio de Laud Humphreys del *Tearoom Trade* (1975). A pesar de las consideraciones éticas que se han discutido sobre este trabajo, es innegable que ha tenido una importancia capital en los estudios posteriores sobre las implicaciones relacionales y espaciales del *cruising*, o el sexo entre hombres en espacios públicos (Bayart 2014; Heaphy and Hodgson 2021; Atkins and Laing 2012). En este sentido, y para continuar robusteciendo el cuerpo de trabajo académico que se ha hecho sobre este tema, escribo este artículo para ilustrar brevemente una de las tantas manifestaciones que tiene el *cruising* en los espacios públicos urbanos contemporáneos, en este caso, en el 'último vagón' del Metro de la Ciudad de México.

Este texto está basado en la investigación que conduje sobre el tema entre el 2022 y el 2023 para mi tesis de maestría en El Colegio de México (en proceso de publicación) y que incluyó aproximadamente 35 horas de observación etnográfica en el 'último vagón', ocho entrevistas etnográficas de profundización con practicantes del 'metreo' y una notoria recopilación hemerográfica. Por la limitación que impone este formato, es claro que no entraré a detallar en todo el esquema metodológico ni el trasfondo teórico que me permitió llegar a las conclusiones que aquí presentaré. La idea de este documento es presentar el que considero es el hallazgo que distingue a este trabajo de aquellos otros que han tratado este mismo tema: la construcción del espacio social en lugares móviles como base para la consolidación de un tipo específico de lugar de encuentro.

Los trabajos académicos que ya han tratado el 'metreo' como fenómeno social son relativamente recientes (Sancén 2020; Viscaya 2019) y se han enfocado más en el aspecto interaccional y microsociológico de la práctica. Mi aporte diferencial reside, entonces, en mover el foco desde el reino del interaccionismo simbólico al del análisis espacial y desde allí describir la emergencia del 'último vagón' como un lugar de encuentro con características especiales que se alojan en su carácter móvil y deslocalizado.

La construcción del espacio social: espacios móviles de homosocialización homoerótica

La existencia del *cruising* en la mayoría de espacios públicos urbanos contemporáneos, específicamente en la parte trasera de los trenes en operación del Metro de la Ciudad de México se conoce coloquialmente como 'metreo'. Entre las implicaciones espaciales que caracterizan al 'metreo' como una práctica de *cruising* consolidada en la ciudad está, en primer lugar, el hecho que se establece como una práctica vernácula que se aprende de manera orgánica conforme quien lo practica va adquiriendo experiencia en el campo. Segundo, al tratarse de una práctica que se da entre desconocidos, los hombres que la realizan se apoyan en la 'confianza homosocial' que codifica el espacio urbano en términos de socialización netamente masculina (Chowdhury 2021). En palabras de uno de los entrevistados, el 'metreo' es un espacio que emerge espontáneamente y cuyas 'reglas' se aprenden por repetición:

[C]reo que es raro porque es muy implícito, ¿no? Entonces ... no hay una normativa, no hay una lista de cosas que no puedes hacer en el 'metreo' como sí hay en otros espacios, pero, pues no sé, creo que es como más bien una repetición, un encuentro que por repetición va generando una sociabilización específica, ¿no? O sea, nos subimos ahí y hacemos esto, y lo volvemos a hacer, y lo volvemos a hacer, y de repente no sale, entonces lo cambiamos un poquito, y lo seguimos haciendo, y entonces [esa] repetición sobre el habitar específico del espacio le va dando estas pautas o estos acuerdos que permiten que el espacio funcione (Corinto, 32 años, Miguel Hidalgo).

Corinto devela las condiciones en las que se configura el 'metreo': acuerdos tácitos, interacciones espontáneas y conocimiento sobre la marcha. Esta idea sugiere que alrededor del 'metreo' se gesta una idea muy suelta de 'comunidad' que posibilita toda una serie de reglas o prescripciones que conforman en sí mismas la sociabilidad que gobierna al 'último vagón'. Además, esta pseudo-comunidad se sostiene por dinámicas de homosocialización muy fuertes, toda vez que es un espacio ocupado en su mayoría por hombres. Esto deviene en la exaltación de valores y atributos considerados masculinos dirigidos a satisfacer los deseos

homoeróticos de otros hombres en una potencial interacción dentro del vagón.

Esto último no es una sorpresa en cuanto es algo esperable en otros espacios de *cruising* ya existentes, siendo esta una práctica casi que exclusivamente masculina (Atkins and Laing 2012; Bayart 2014). Sin embargo, en el caso del 'metreo' existen otros factores que condicionan la práctica, como el hecho de que se performe en un lugar que está en constante movimiento por toda la ciudad y es abordado por cientos de personas que desconocen que se realizan prácticas sexuales justo allí. Es aquí en donde se pueden resaltar las diferentes dimensiones espaciales que intervienen en el 'último vagón' y lo diferencian de otros lugares de encuentro similares.

Para explicar esto se hace necesario entrar en disquisiciones sobre el *ensamblaje* del 'último vagón' como un lugar de encuentro. Este término hace referencia al carácter vivo de los espacios urbanos en el que los factores sociales y subjetivos que intervienen en él pueden transformarlo, aunque se trate de la misma instalación física (Farías 2010; Koch and Latham 2014). Para esta ocasión me remitiré al marco de análisis geográfico propuesto por Edward W. Soja (1999) basado fuertemente en la clásica dicotomía lefebvriana entre *espacio percibido* y *espacio concebido* (Lefebvre 1992).

No es mi intención en este artículo profundizar en la crítica de Soja a Lefebvre, por lo que solo me concentraré en la idea que este autor desarrolla sobre el *espacio vivido* o el *Thirdspace/tercer espacio*. Para poder ilustrar la idea de Soja, piénsese en la configuración física del vagón del metro, es decir, toda su materialidad, disposición de las sillas, pasillos, entre otros, como una manifestación del espacio percibido, o en términos de Soja, como el *primer espacio*. Si se habla del espacio concebido, o *segundo espacio*, se habla acerca de la agrupación de representaciones sociales que se adjudican al vagón del metro; en síntesis, de los usos y costumbres que se *esperan* que se den allí y que hacen parte del concepto difundido sobre lo que es un vagón del metro en la ciudad.

El *tercer espacio*, o espacio vivido, hace entonces referencia a la interpretación y reinterpretación subjetiva del espacio dado y en el que despliegan activamente toda clase de estrategias para apropiárselo, según quién asimile la manifestación del lugar. En esta dimensión del espacio es

en donde se albergan los usos atípicos del espacio, en el caso del último vagón del metro, el 'metreo'. Para explicar esto de manera más clara, puede pensarse en que, aunque el propósito del último vagón del metro es transportar personas parando en cada estación y permitiendo la libre circulación de los pasajeros, existen otros usos paralelos que sirven a otros propósitos según quién use el espacio, como el de tener sexo en público para algunos hombres.

Esto muestra la profunda contradicción que existe entonces entre el *espacio percibido* y el *espacio vivido*, toda vez que el uso efectivo de los espacios no está condicionado por las representaciones sociales que se tienen de ellos. Sin embargo, como aquellos usos 'ilegítimos' de este espacio coexisten con sus usos habituales, se hace necesario enmascarar la utilización subversiva del espacio frente a aquellos que no participan del 'metreo'. Para que esto sea posible, se erige un acuerdo tácito entre los practicantes del 'metreo' para que cualquier actividad sexual pueda ser replegada frente a la amenaza de un desmantelamiento del espacio. Esta plasticidad del espacio, que le permite armarse y desarmarse con facilidad según la presencia y disposición de los potenciales practicantes, es una característica común entre los espacios móviles (Jirón e Iturra 2011; Harris 2015).

El siguiente extracto de diario de campo ilustra cómo se va gestando una ambientación alternativa que se desvía del *espacio percibido* del 'último vagón' y que precede a la configuración normal del espacio que se presupone cuando es posible llevar a cabo el 'metreo':

Posteriormente, se sube una mujer en esta estación y rompe un poco con la baja, pero constante, tensión del espacio. Sin embargo, las intencionalidades permanecen y, al no haber demasiada actividad en este momento, su presencia se desvanece conforme el recorrido continúa ... Después cualquier intención presente es menoscabada aún más al subirse un padre con su hijo menor en la siguiente estación. Quienes pudieran o quisieran hacer algo entre las pocas personas que están viajando se involucran rápidamente en otras actividades y alejan su foco fuera de los otros hombres que estamos presentes, mirando su teléfono o leyendo un libro. Los cuatro hombres que tenía en punto de mira pronto se bajan unas estaciones más adelante, no sé si porque debían bajarse allí o buscaban cambiarse de tren para probar

suerte en él. Se suben otros cuatro hombres diferentes en esta estación y se quedan dos de pie. En este momento noto un tipo de configuración mínima en el espacio, que puede darse cuando hay pocas personas en él y aun así se quiere interactuar. Los hombres se hacen muy cerca entre sí, con las mochilas resguardándoles [el cuerpo], pero con una clara declaración de intenciones. También, mientras el tren está andando, se intenta conformar 'la casita' [entre los hombres presentes], aunque no hay interacción ... Más adelante, en el trayecto, se sube un vendedor ambulante en un par de estaciones después y esto provoca un nuevo rompimiento del espacio. Es interesante notar como personas ajenas al 'metreo' que entran en el vagón son capaces de afectar el espacio y así mismo este es capaz de replegarse, casi de que, de manera automática, a los factores externos que puedan afectarlo (diario de campo, enero de 2023).

Este ambiente previo está listo para organizarse rápidamente en otro más adecuado para habilitar las interacciones sexuales en cuanto los agentes externos que puedan interrumpir la práctica ya no signifiquen un problema para la conformación del espacio. Así se ilustra en mi diario de campo:

Se baja la familia y otros pasajeros en la estación quedando el vagón más vacío. Allí mismo se sube solo un hombre. Hay intercambio de posiciones en los puestos que hay disponibles. Uno de los chicos que estaba allí, que aparenta unos 30 años y de gorra, se ubica en las sillas posteriores mirando de frente a un nuevo pasajero en ropa deportiva y cabello rizado ... En la siguiente estación, se sube otro chico joven, también en ropa deportiva y se sienta en el único espacio disponible que habían dejado los chicos que se habían movido hace unos segundos. El chico de pelo rizado le mira y le evalúa con la mirada, de arriba a abajo ... (diario de campo, enero de 2023).

A esta conformación espacial previa la he llamado "protoespacio" pensando en su modelación prototípica: el espacio se implementa inicialmente de una manera básica, la mínima para mantener unos puntos de contactos mínimos entre los actores involucrados, quienes están listos para desplegar la forma adecuada del espacio en cuanto sea necesario y permitido.

La existencia de este protoespacio requiere un nivel mínimo de coordinación en términos de sociabilidad, que se manifiesta de manera tácita y orgánica entre los actores implicados, aunque no se conozcan entre sí. Buena parte de esta coordinación se codifica a través de gestos sutiles y basados en la interacción uno-a-uno que son entendidos de manera amplia por los practicantes del 'metreo' (Viscaya 2019).

En términos espaciales, aquellos códigos son capaces de disparar acciones que afectan la organización espacial al interior del vagón y cumplen sobradamente su función de instigar un ambiente propicio para el *cruising* y además mantenerlo durante el recorrido del tren. Un buen ejemplo de esto es la 'casita' —término coloquial utilizado por los mismos practicantes— que mencioné durante la cita anterior de mi diario de campo. La siguiente observación de campo muestra como la 'casita' se organiza como una barrera humana entre los hombres implicados y el resto del vagón, como si se tratase de las paredes de una casa, para aislar visualmente la actividad sexual que ocurre en su interior del resto del vagón:

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

Este dispositivo de configuración espacial se soporta en la solidaridad espontánea que surge en los participantes del 'metreo', que, por demás, se da en clave de 'confianza homosocial' y se soporta en los códigos habituales de la socialización masculina (Chowdhury 2021; Vásquez del Águila 2014). Además, la 'casita' está construida de tal manera que es

capaz de aparentar normalidad hacia el exterior, especialmente en los términos de la *hexis* corporal que se da por descontada en las expresiones de género masculinas. Diferentes acciones orientadas a performar una presencia masculina con el cuerpo contribuyen a dar esa aparente apariencia de normalidad como recostarse despreocupadamente en un costado, relajar la pose o cubrir los genitales con la mochila, como lo señala Fez:

[P]or ejemplo, pensando en que este es el vagón, aquí hay un asiento que está viendo hacia allá, otro asiento que está viendo hacia acá, está el barrote aquí, el tubo para sostenerse ... Entonces muchas veces [los hombres] se paran como viendo de espaldas hacia todos los demás para conservar la privacidad o se sientan en los lugares que están viendo hacia [uno]. O sea, que sean tres o cuatro [hombres tapándose entre sí], o taparse con la mochila, eso es muy común. Incluso, esa complicidad que hay entre todos, de ver si viene alguien o si alguien corre peligro, para [poder] evitarlo. Porque al final, independientemente de que exista o no una situación moral en la que se pueda justificar [alguna agresión], la homofobia y la corrupción llegan a estos niveles y pues [esta situación] puede poner en riesgo incluso tu vida (Fez, 28 años, Cuauhtémoc)

De esta manera se resalta el carácter solidario del espacio, desde el protoespacio hasta el espacio en pleno funcionamiento y se manifiesta el interés común en conservar las formas de sociabilidad que operan al interior del vagón con el fin de preservar el bien colectivo.

Sin embargo, aunque esto ocurra de manera general con fines de la protección del espacio, no implica una adhesión estricta por parte de los participantes a una identidad comunitaria compartida. Al igual que otros sitios habituales de *cruising* en las ciudades, la emergencia de este tipo de prácticas corresponde a una negación estructural y espacial a otros hombres que las realizan, incluso en lugares que pertenecen a la esfera privada de la ciudad (Langarita Adiego 2019; Rose 1999; Vásquez del Águila 2012).

Esto tiene dos consecuencias inmediatas: la primera, es que debido a esta negación constante, el 'metreo' debe posicionarse en el intersticio espacial de lo urbano para poder enmascarar dentro de lo aceptable lo que

de lo contrario sería rechazado en la presentación hegemónica de la ciudad y en el *ethos* mismo de la sociabilidad masculina aceptada (Vásquez del Águila 2012); la segunda se trata del reconocimiento implícito de la vulnerabilidad del otro, haciéndolo merecedor de una protección desinteresada frente a una posible agresión externa, especialmente cuando esta vulnerabilidad es compartida.

Aunque esta idea ilustra muy bien el carácter orgánico del espacio social del 'último vagón', es cierto que no supone un altruismo inherente a las interacciones que se dan allí. Muchas de las estrategias de protección mutua que se desenvuelven allí están mediadas por una lógica transaccional en pro de la continuidad de las interacciones sexuales que los participantes pretenden con sus pares en el vagón.

Por ejemplo, en la 'casita' se puede evidenciar que algunos hombres ofician como una 'pared', es decir, bloqueando desde el exterior la vista a las actividades sexuales que ocurren en el interior. Esto ocurre, no solo para protegerse a sí mismos y a los otros participantes de manera solidaria, sino también para poder tener la oportunidad de actuar como *voyeur* y así satisfacer parte de su deseo viendo directamente las interacciones sexuales sin tener que participar activamente de ellas:

De hecho, son muy solidarios, fíjate. Como que ellos dicen como que "no, güey, a lo mejor hoy nadie me pela, pero te voy a hacer 'casa' para que no te vean que se la estás mamando o que estás ahí puteando" y como que se entiende, es como que muy implícito. [Es] como que "güey, no hay pedo, yo no vengo agarrando nada pero..." Te tiran paro... y es como de "hoy por mí, mañana por ti" [Nos cuidamos entre todos]. Y es como "yo me conformo con ver". Con que tú a mí me des la experiencia de ver, yo te cubro. Yo lo he hecho, y es como que "güey, no hay pedo" (Argel, 26 años, Estado de México).

Sin embargo, la existencia de este intercambio de favores no resta que sí existan formas proactivas de defender la integridad del espacio sin necesidad de realizar alguna transacción sexual. Sobre todas las razones se erige la urgencia de preservar una identidad masculina coherente en los círculos homosociales, algo especialmente relevante en una práctica como el *cruising*, que está mediada por una fuerte codificación hipermasculina (Carrillo and Hoffman 2018; Humphreys 1975), además

de la homofobia que aún persiste en todas las sociedades contemporáneas.

Conclusión

Como he podido ilustrar, detrás de prácticas que se consideran abyectas surge la oportunidad de la consolidación de espacios propiamente dados que además se superponen a espacios ya existentes, como el último vagón del Metro de la Ciudad de México. Esto nos conduce al hecho que, según su ensamblaje, un mismo lugar físico puede albergar toda una multiplicidad de espacios efectivos y reales que coexisten y se disputan su permanencia allí.

La permanencia de este espacio de homosocialización homoerótica depende, entonces, de la emergencia y el mantenimiento de un espacio social determinado que acompañe a una materialidad dada y que además fije algunas 'reglas' de uso colectivo del espacio. El hecho de que el 'último vagón' sea además un espacio móvil le confiere cierta flexibilidad en la configuración de su espacio físico que influye en la construcción del espacio social.

Lo que he intentado describir en este artículo apunta, entonces, a que el 'último vagón' es una composición entre la materialidad del lugar que lo conforma y las formas de socialización que se desarrollan allí (Massey 2005) y a que los acuerdos insertos en dichas formas se basan en la 'confianza homosocial' arquetípicamente masculina. Esto obliga a los practicantes a operacionalizar toda una estrategia a partir de las interacciones uno-a-uno con el fin de proteger el espacio, que además es especialmente sensible al carácter móvil del 'último vagón'

Cabe anotar que la puesta en práctica de esta 'confianza homosocial' no es exclusiva del 'metreo' como práctica ni del 'último vagón' como lugar de encuentro. De hecho, este elemento imprescindible en la socialización entre hombres suele estar presente en otros espacios de intercambio homoerótico masculino, tanto en otros puntos urbanos de *cruising* como en lugares de encuentro dedicados. Sin embargo, en este caso se intensifica por la presencia de factores externos, como pasajeros no-practicantes, dispositivos de vigilancia, entre otros, cuya presencia depende de qué tanto y a dónde se mueve el tren y que deben ser tenidos en cuenta por los participantes para poder interactuar sin interrupciones.

La manera en la que los practicantes se relacionan con el espacio pasa necesariamente por las estrategias que median para iniciar, mantener y terminar una interacción homoerótica en el momento, así como de la coordinación, siempre tácita, para llevarla a cabo. En este sentido, los hombres que practican el 'metreo' no solo deben ocuparse de estar conscientes de su entorno físico, sino también de las 'señales' que otros practicantes puedan hacerles. Esto no solo les garantiza un mayor éxito al momento de intentar un contacto sexual con otros hombres en el 'último vagón' sino que también les permite estar alerta para protegerse y removerse a sí mismos de la situación si llegase a ser necesario.

Esta idea de relación bivalente practicante-espacio-practicante es algo que ya se recoge en el concepto de "proxemia" de Edward T. Hall (1966), que no he tratado aquí, pero permite explicar con suficiencia la convergencia entre la configuración físico-geográfica y social en los espacios geográficos desde un nivel microsociológico. Lo importante en esta premisa es que es capaz de derribar la idea preconcebida del transporte público como un tipo particular de espacio urbano en el que se rehúye del contacto con el otro, y más bien lo presenta como un lugar común que se subvierte y se pone al servicio de prácticas que, a priori, están proscritas de él.

Incluso, gracias a esta característica y como ha quedado patente en mis observaciones, se puede pensar que el concepto del 'último vagón' no solo se circunscribe al espacio físico que lo contiene en el tren, sino que también se extiende a otros vagones, a los andenes e incluso a lugares de encuentro circundantes de las estaciones de metro en donde también se dan prácticas homoeróticas que están directamente relacionadas a la idea de "hacer *cruising* en el metro".

En síntesis, el tránsito continuo de los participantes entre estos lugares es capaz de extender la práctica más allá de los confines del tren y de igual manera reconfigura los usos y costumbres del espacio percibido y afecta las trayectorias y desplazamientos cotidianos de los practicantes. Este orden de las cosas devela la deslocalización del 'último vagón' y lo hace un *no-lugar*, en palabras de Marc Augé (2017).

Es claro que en este artículo han quedado algunos temas pendientes de abordar con mayor profundidad, pero mi intención es ofrecer una

mirada sucinta a las prácticas sexuales entre hombres en el último vagón del Metro de la Ciudad de México, especialmente desde un punto de vista espacial que no se ha tenido en cuenta de manera prominente para analizar este fenómeno. Espero poder expandir más las implicaciones de la existencia de este tipo de espacios en futuras publicaciones.

Bibliography

- Atkins, M., and Laing, M. (2012) 'Walking the beat and doing business: Exploring spaces of male sex work and public sex', *Sexualities*, 15(5-6), pp. 622-43.
- Augé, M. (2017) *Los no lugares*. Barcelona: Gedisa.
- Bayart, J-F. (2014) *Le plan cul: ethnologie d'une pratique sexuelle*. Paris: Librairie Arthème Fayard.
- Carrillo, H. and Hoffman, A. (2018) "'Straight with a Pinch of Bi": The Construction of Heterosexuality as an Elastic Category Among Adult US Men', *Sexualities*, 21(1-2), pp. 90-108.
- Chowdhury, R. (2021) 'The social life of transport infrastructures: Masculinities and everyday mobilities in Kolkata', *Urban Studies*, 58(1), pp. 73-89.
- Farías, I. (2010) 'Introduction: Decentering the object of urban studies', in Farías, I. and Bender, T. (eds.) *Urban assemblages: How actor-network theory changes urban studies*. Abingdon: Routledge, p. 1-24.
- Hall, E. T. (1966) *The hidden dimension*. New York: Doubleday.
- Harris, E. (2015) 'Navigating pop-up geographies: Urban space-times of flexibility, interstitiality and immersion', *Geography Compass*, 9(11), pp. 592-603.
- Heaphy, B. and Hodgson, J. (2021) 'Public sex, private intimacy and sexual exclusivity in men's formalized same-sex relationships', *Sexualities* 24(7), pp. 874-90.
- Humphreys, L. (1975) *Tearoom Trade: Impersonal Sex in Public Places*. Chicago: Aldine Publishing Company.
- Jirón, P. and Iturra, L. (2011) 'Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público', *ARQUITECTURAS DEL SUR*, 29(39), pp. 44-57.

- Koch, R. and Latham, A. (2014) 'Representing and imagining the city', in Paddison, R. and McCann, E. (eds.) *Cities and social change: Encounters with contemporary urbanism*. London: Sage, pp. 14-32.
- Langarita Adiego, J. A. (2019) 'On sex in fieldwork: Notes on the methodology involved in the ethnographic study of anonymous sex', *Sexualities*, 22(7-8), pp. 1253-1267.
- Lefebvre, H. (1992) *The production of space*. Hoboken: Wiley.
- Massey, D. (2005) *For space*. London: Sage.
- Rose, G. (1999) 'Performing space', in Massey, D., Allen, J. and Sarre, P. (eds.) *Human geography today*. Cambridge: Polity Press, pp. 247-59.
- Sancén, J. O. H. (2020) "'El último vagón": sexualidad, cuerpo y espacio. Una aproximación a las prácticas homoeróticas entre hombres en el metro de la Ciudad de México', *RELIES: Revista del Laboratorio Iberoamericano para el Estudio Sociohistórico de las Sexualidades*, 3, pp. 209-227.
- Soja, E. W. (1999) 'Thirdspace: Expanding the scope of the geographical imagination', in Massey, D., Allen, J. and Sarre, P. (eds.) *Human geography today*. Cambridge: Polity Press, pp. 260-278.
- Vásquez del Águila, E. (2012) "'God forgives the sin but not the scandal": Coming out in a transnational context between sexual freedom and cultural isolation', *Sexualities* 15(2), pp. 207-224.
- . (2014) 'The early years: Becoming a man and masculine capital,' in *Being a man in a transnational context: The masculinity and sexuality of migration*. London: Routledge, pp. 65-87.
- Viscaya, C. (2019) 'Las miradas en el último vagón del metro: sociología del cuerpo y los sentidos en la interacción homoerótica', in Sabido Ramos, O. (ed.) *Los sentidos del cuerpo: un giro sensorial en la investigación social y los estudios de género*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones y Estudios de Género, pp. 245-265.