



Ñawi: arte diseño comunicación

ISSN: 2528-7966

ISSN: 2588-0934

Escuela Superior Politécnica del Litoral

Abundis, Ángel R.

Y sin embargo se mueve: Aproximación al concepto de graffiti en tránsito desde el graffiti en trenes de mercancía en la ciudad de Guadalajara

Ñawi: arte diseño comunicación, vol. 6, núm. 2, 2022, Enero-Julio, pp. 193-212
Escuela Superior Politécnica del Litoral

DOI: <https://doi.org/10.37785/nw.v6n2.a11>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=687972090011>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en [redalyc.org](https://www.redalyc.org)



Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

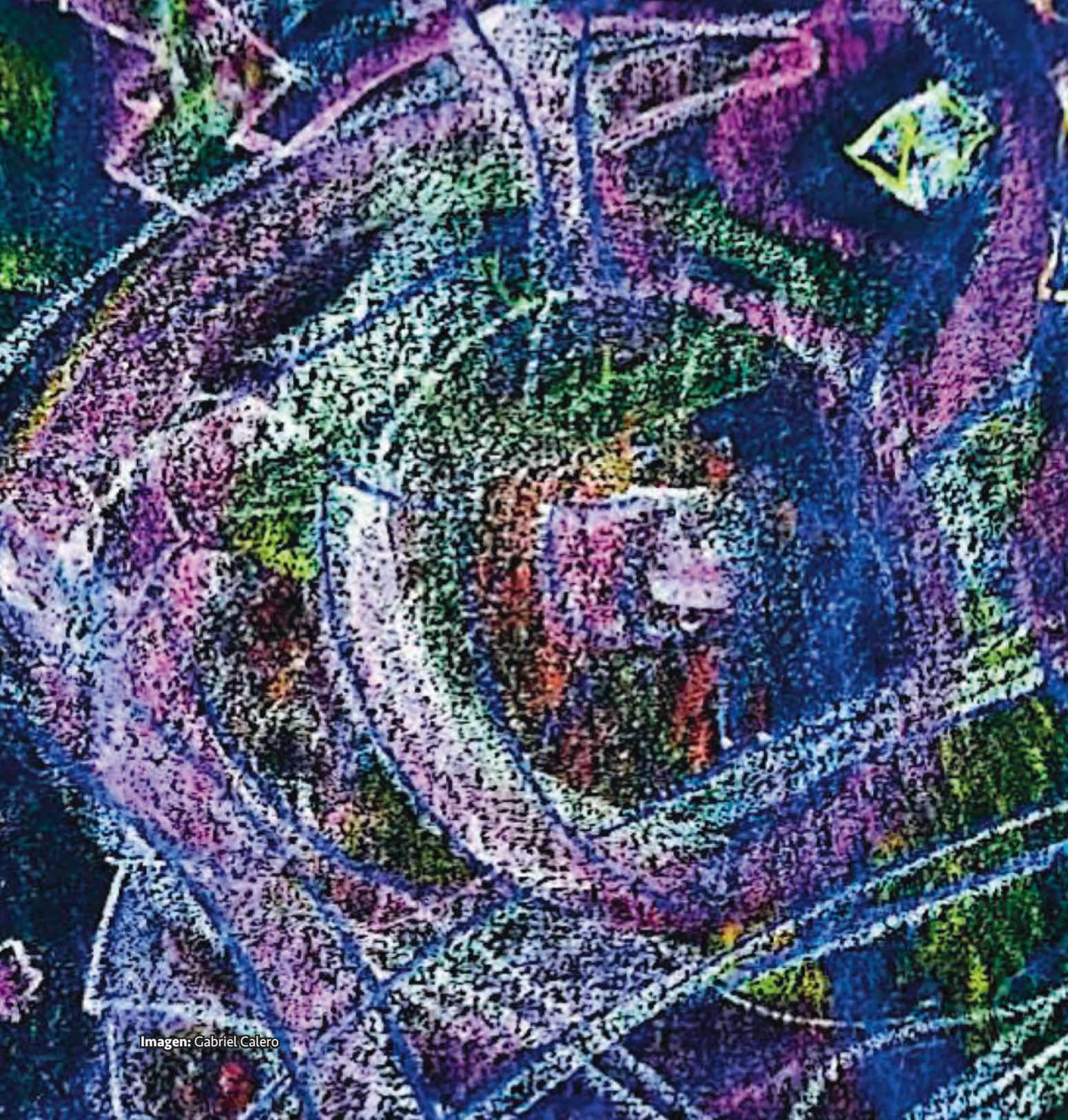


Imagen: Gabriel Calero

Y sin embargo se mueve: Aproximación al concepto de graffiti en tránsito desde el graffiti en trenes de mercancía en la ciudad de Guadalajara

And yet it moves: Approach to the Concept of Moving Graffiti Taking the Freight Graffiti in the City of Guadalajara as Starting Point

Resumen:

En este artículo se pretende describir y reflexionar sobre la dimensión en movimiento del graffiti de la tradición neoyorquina contemporánea, es decir, el graffiti en tránsito. Esta reflexión es el resultado de una aproximación al fenómeno en los trenes de mercancías, un mundo que nos comparte Jupiter, del *crew* Planetas Extraños (PX), un veterano trenero tapatío. Se utilizan métodos cualitativos como la entrevista, la observación guiada y la digitalización tanto de revistas como de fanzines especializados para encontrar material suficiente que sustente la argumentación de que el graffiti en tránsito es una veta fundacional y vigente del fenómeno. Que además nutre un par de debates relevantes en torno a dos procesos: la construcción de identidad de una agrupación y la producción simbólica de la ciudad.

Palabras claves: Comunicación entre pares; experiencia mediatizada; graffiti en trenes de mercancía; graffiti en tránsito; identidad.

Abstract:

This article aims to describe and analyze the aspects of movement in graffiti in the contemporary New York tradition. This analysis is the result of an approach to the phenomenon of Transit graffiti in freight trains, a world shared by Jupiter, from the Planetas Extraños (PX) crew, a veteran train driver from Guadalajara. Qualitative research methods such as interviews, guided observation and digitalization of magazines and specialized fanzines, are used to find enough material to support the argument that transit graffiti is a foundational and current expression. Furthermore, the concept of transit graffiti contributes to a relevant discussion about two processes: the construction of collective identities and the production of urban symbolism.

Keywords: Freight graffiti; identity; mediated experience; moving graffiti; peer communication.

Sumario: 1. Introducción, 2. Un traslape conceptual entre el territorio y el tránsito, 2.1 La circulación física y mediatizada como punto de partida, 3. Jupiter, PX, una introducción al freight graffiti desde su experiencia vivida y mediatizada, 4. El territorio sí coacciona..., 4.1 El territorio, la yarda de las juntas y los primeros VRS, 4.1 El territorio, decorando en una yarda en San Juan de Ocotán, 4.3 El territorio, recorrido en la yarda de Washington, 5. ... pero no determina. El peso de la circulación, física y mediatizada, 5.1 Circulación física, transporte urbano en Guadalajara y otras formas locales del graffiti en tránsito, 5.2 Circulación mediatizada, revistas especializadas además del yo-soy que inicia en el tag y termina en el hashtag, 6. Conclusión.

Como citar: Abundis, A. (2022). *Y sin embargo se mueve: Aproximación al concepto de graffiti en tránsito desde el graffiti en trenes de mercancía en la ciudad de Guadalajara*. *Nawi: arte diseño comunicación*, Vol. 6, núm. 2, 193-213.

<http://www.nawi.espol.edu.ec/>
<https://doi.org/10.37785/nw.v6n2.a11>



This work is under an international license
Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0.

Ángel R. Abundis

Universidad de Guadalajara
Guadalajara, México

abundiscomunicacion@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-1242-2986>

Enviado: 2022-03-15
Aceptado: 2022-04-28
Publicado: 15/07/2022

1. Introducción

La calle es el *leitmotiv* de este número de *Ñawi*. “La calle es una selva de cemento”, “haciendo calle” o “si la calle es el medio, la calle es el mensaje” son algunas de las frases que hacen sentido en los estudios alrededor del graffiti de la tradición neoyorquina. Y es que la ciudad, sus paredes y mobiliario urbano, por mencionar sólo un par de sus elementos, son el soporte por excelencia que al ser marcados anuncian la presencia de un escritor o un *crew* en la urbe.

Por lo menos esta idea, que el graffiti es estático y urbano, ha permeado y dirigido tanto la conversación como la producción académica mexicana alrededor del fenómeno del graffiti de la tradición neoyorquina. En diferentes momentos sociohistóricos se ha reflexionado principalmente acerca de la construcción de identidad de los *taggers* (Cruz-Salazar, 2008; Pedroza, 2010; Mendoza, 2011), de los *cholos* (Reguillo, 1995; Marcial, 1996) o de la producción simbólica de la ciudad (Peredo, 2011; López-Carrera, 2013) partiendo del territorio, en diferentes escalas geográficas, como el espacio donde se objetivan las tensiones y las utopías, la represión y su respuesta. Es decir, el lugar que resulta de las mediaciones políticas, culturales y sociales hace posible la emergencia de fenómenos sociales (Signorelli citada en Reguillo, 1995, 29).

Esta perspectiva urbana, situacional y local tiene un alcance limitado cuando se pretende abordar el fenómeno del graffiti de la tradición neoyorquina en los trenes de mercancías que circulan de manera transnacional, en donde el soporte de las intervenciones se encuentra en tránsito y los esquemas “tradicionales” de emisión, recepción y por lo tanto, de competencia al interior de la comunidad de escritores, es distinta. Esta inquietud nos obliga a generar un par de preguntas sobre el fenómeno del *freight graffiti* y su relación con el que decora las ciudades occidentales contemporáneas latinoamericanas: ¿qué elementos simbólicos comparten? y ¿en qué se distinguen entre sí? Sin alejarnos totalmente de la dimensión situacional de la construcción de identidad aparece la inquietud: ¿qué impacto tiene la presencia del graffiti en los trenes de mercancía en la comunidad de *writers* locales? Antes de ampliar la escala geográfica del fenómeno y todavía en la dimensión local emerge la cuestión: ¿además del que decora los trenes de mercancías, qué otros tipos de graffiti en tránsito existen o existieron en la ciudad de Guadalajara?

Este artículo no busca negar la idea de que la ciudad es contenedor / productor simbólico. Suscribo esta perspectiva y creo que es sólida, sin embargo, el graffiti en tránsito (local, regional, nacional y transnacional) ha escapado de su recorte conceptual. La propuesta de esta entrega tiene como objetivo dar un paso atrás, respirar, regresar al campo y responder cómo impacta el graffiti en tránsito (en particular, aunque no exclusivamente el) que decora los trenes de mercancía en la comunidad de escritores en Guadalajara.

Para responder estas cuestiones conté con el apoyo de Jupiter del *crew* PX, un escritor de graffiti veterano con más de veinte años en el medio, que sigue vigente y que es reconocido como *trenero* por la comunidad tapatía. Me permitió registrar en video mientras decoraba una tolva en la yarda de

San Juan de Ocotán, en el municipio de Zapopán, Jalisco, y me dio un recorrido en la yarda ubicada en la colonia del Fresno, en la ciudad de Guadalajara, que fotografié. Mientras escaneábamos revistas y fanzines de producción local, nacional e internacional me compartió datos relevantes en relación al fenómeno del graffiti en trenes de mercancías y además me concedió una entrevista que registré en audio.

Con el material recabado de manera cualitativa y desde la experiencia local del escritor tapatío Jupiter es que se documentó el fenómeno del graffiti en trenes de mercancías en la ciudad de Guadalajara y es con este bosquejo que me permito reflexionar acerca del *graffiti en tránsito*.

2. Un traslape conceptual entre el territorio y el tránsito

Antes de exponer los resultados de la aproximación cualitativa al graffiti en trenes de mercancías, es necesario exponer los “momentos” de la producción académica mexicana alrededor del fenómeno de marcar las paredes con un abanico de estilos y un objetivo determinado. Cabe destacar que existen otras aproximaciones al graffiti en tránsito en otras latitudes: unas parten de la descripción de distintas mallas de circulación de graffiti neoyorquino, Castleman en *Getting Up* (1982), Cooper & Chalfant en *Subway Graffiti* (1984) y Austin en *Taking the train* (2002) abordan el fenómeno del graffiti en la ciudad de Nueva York que utilizaba como soporte principal el metro de esta urbe y que conectaba simbólicamente, mediante los nombres que decoraban sus costados, barrios de la ciudad. Gastman en *Freight Train Graffiti* (2006) amplía el alcance de las intervenciones al documentar y describir el graffiti en trenes de mercancías en Estados Unidos. Por otra parte, Figueroa en *¡Y sin embargo se mueve! Análisis de las principales estrategias modernas para la movilización del graffiti* (2009) esquematiza diferentes tipos de graffiti de firma en movimiento. En dos amplias categorías en tiempos de guerra o de paz y en categorías puntuales como el tipo de vehículo que funciona como soporte. El presente trabajo comparte más que el título ya que parte de la aspiración de emular el esfuerzo de Figueroa: generar conceptos desde los ejemplos empíricos, en este caso el graffiti en tránsito desde los graffiti que se encuentran en movimiento en la ciudad de Guadalajara. Desde esa postura se decidió revisar solamente la literatura especializada más cercana al fenómeno, la mexicana.

Esta revisión bibliográfica, más bien sumaria, tiene como objetivo reconocer el alcance conceptual de las investigaciones nacionales y tiene como resultado la detección de dos tópicos predominantes. Por un lado, el que privilegia el análisis de símbolos, estrategias y saberes compartidos que dan sentido a la comunidad de escritores, por otro, el que se interesa en el proceso y los resultados de las mediaciones políticas, culturales, económicas y sociales entre los escritores, la sociedad civil organizada o no, los diferentes poderes institucionales (legislativo, ejecutivo y judicial), los medios de comunicación y un sinnúmero de actores sociales con niveles diferenciados de poder.

Es necesario hacer evidente que la frontera entre ambas perspectivas es más bien porosa. Los estudios de la identidad reconocen, en mayor o menor medida, el papel de la ciudad y sus tensiones / mediaciones en el proceso de su construcción, ya que asumen que es simbólica, relacional y situacional.

Esto significa que la identidad se construye desde referentes a los que se suscribe o se opone, proceso que sucede en una situación histórica y geográfica determinada. Por otra parte, las investigaciones que tienen al que se centran en la producción simbólica de la ciudad tampoco niegan la importancia de las identidades, de los códigos compartidos, de las semiosferas cerradas en las mediaciones que existen entre los escritores de graffiti y los demás actores sociales.

Aunque el objeto de estudio de las dos perspectivas se sitúa en escalas diferentes, una en el individuo y su afiliación, otra en la ciudad como arena de tensiones entre grupos con niveles diferenciados de poder, tienen como principio la interacción relacional situada en la ciudad. Esta perspectiva tiene una explicación si se leen los “momentos” epistémicos desde una clave histórica. Se puede argumentar que la escala geográfica, que empuja la conceptual, se amplió con el paso del tiempo, que además el fenómeno se transformó y se hizo más complejo con el tiempo.

Los primeros estudios sobre el graffiti abordaron el *placazo*, una estrategia de comunicación utilizada por jóvenes conocidos como *cholos* para marcar y delimitar el territorio de su agrupación. Estos estudios tenían al centro la identidad, buscaban aproximarse a las agrupaciones desde sus producciones simbólico-culturales y las marcas en sus barrios eran una de las más evidentes (Reguillo, 1995; Marcial, 1996). En este primer momento la interacción sucede en un recorte geográfico hiperlocalizado. Es más, en una colonia periférica de la ciudad de Guadalajara podrían existir múltiples barrios que delimitaban su espacio de influencia.

El segundo momento de la academia mexicana en relación al graffiti heredó la identidad como objeto de estudio; sin embargo, este se aproximaba ya al graffiti de la tradición neoyorquina. El cambio es relevante, porque la dinámica y la función de marcar las paredes es muy distinta entre los *cholos* que marcaban el territorio y los *writers* que buscaban decorar las fachadas en los lugares más transitados y con mayor visibilidad de la ciudad. Sin embargo, el germen de la identidad vinculada al territorio (la ciudad) estaba ahí. Tanto Cruz-Salazar (2008), Mendoza (2011) o Pedroza (2010) abordaron la construcción de la identidad o la semiosfera de los escritores como un fenómeno exclusivamente urbano. Documentaron las prácticas, saberes y códigos identitarios al interior de la agrupación mediante entrevistas a profundidad y grupos focales. Aunque el peso de la ciudad como contenedor/ productor de identidades es fuerte, se bosquejan redes nacionales de intercambio de saberes y de integración identitaria entre escritores de las principales urbes mexicanas, como: Tijuana, Guadalajara y la Ciudad de México. En esta segunda camada de investigadores la escala geográfica de análisis se amplía, ya no es la agrupación en relación con el barrio, es la agrupación en relación con la ciudad, la urbe.

El tercer momento es el que privilegia la producción simbólica de la ciudad. Para mí, esta es la categoría más amplia y en un sentido estricto todos los trabajos revisados en este capítulo califican para ingresar en ella. Sin embargo, la diferencia es que los trabajos de Peredo (2011), Sánchez (2010), López-Carrera (2013) o Abundis (2019) toman en cuenta tanto la dinámica de conformación de la

identidad como las políticas públicas emanadas como respuestas hacia las estrategias comunicativas de las juventudes, en este caso, de los escritores de graffiti. En este momento la escala geográfica se mantiene en la ciudad, pero amplía el número de actores sociales que se encuentran en tensión.

2.1 La circulación física y mediatizada como punto de partida

Aunque la escala geográfica y conceptual se amplía en alcance y número de actores sociales involucrados, la interacción situacional entre individuos o agrupaciones como principio de los procesos se mantiene. ¿Qué pasa entonces cuando las marcas (o intervenciones) viajan o se mediatizan?; ¿cómo impacta este tránsito en la consolidación de los proyectos simbólicos de los sujetos y, por lo tanto, en la producción simbólica de la ciudad?; ¿esta circulación puede generar redes de interacción no-situada que alimenten proyectos simbólicos de los sujetos? Estas preguntas, que parecen alejarse de las inquietudes expresadas al inicio del texto, son relevantes para su desarrollo en el orden conceptual, en tanto que las primeras son más empíricas y servirán para desmenuzar la evidencia cualitativa. Estas cuestiones se complementan.

En *Conexiones transnacionales: cultura, gente, lugares*, Hannerz se pregunta lo siguiente: “¿Cómo se puede entender, y describir, una cultura modelada por la interacción intensa, continua y a gran escala entre lo autóctono y lo que viene de afuera?” (1998, 19). Desde este cuestionamiento el antropólogo sueco proyecta dos referentes que conforman los proyectos simbólicos individuales, grupales, locales, nacionales y transnacionales. Sus comunidades son coaccionadas por el territorio, es decir, son situacionales, pero son influidas por el movimiento a gran escala de individuos o productos culturales que cargan y reproducen proyectos simbólicos específicos en circuitos de intercambio determinadas por redes mercantiles, culturales o migratorias, por mencionar algunos (Hannerz, 1998).

Esta sumaria, y quizá injusta, introducción a las *comunidades imaginadas transnacionales* de Hannerz nos permiten pensar en las intervenciones en los trenes de mercancía como un mensaje que invita a un mundo de posibilidades. ¿Si alguien ya marcó ahí, podría hacerlo yo?, se preguntaría cualquier escritor de graffiti al observar un vagón decorado circulando frente a él.

En ese sentido, Jupiter comenta que “nuestros hermanos, o sea, hablando de hermanos mexicanos, al emigrar a Estados Unidos y al regresar se trajeron esta tendencia del graffiti” (comunicación personal, 2018). Para Cruz-Salazar, este trayecto “inició por la frontera norte. El graffiti, en el continente americano, se origina en la ciudad de Nueva York, en el Bronx y su expansión responde a un recorrido geográfico que implica espacios ciudadanos tanto estadounidenses como mexicanos: Nueva York - San Francisco - Los Ángeles - San Diego - Tijuana - Aguascalientes - Guadalajara - ciudad Nezahualcóyolt - ciudad de México” (2004, 201). Ambas concepciones parecen complementarias, pero si se matizan son opuestas. Por su parte, Jupiter habla de un proceso directo entre Guadalajara y el exterior, mientras Cruz-Salazar bosqueja un recorrido histórico-geográfico. Lo más sensato es que cada ciudad tuviera un proceso propio hacia el exterior en diferentes escalas y mallas de circulación, de lo hiperlocal (el barrio) a lo internacional pasando por el intercambio entre ciudades. Estos proyectos simbólicos basados en la

experiencia vivida y mediatizada se transmitieron con el movimiento de individuos y sus producciones culturales; un ejemplo es el impacto de Duren del crew CHK en el graffiti “chilango” (término utilizado en México para referirse a lo que proviene de la Ciudad de México). En una entrevista que hace Cruz a Set, un escritor de la ciudad de México, sobre la influencia “tapatía” (expresión mexicana que indica que algo proviene de la ciudad de Guadalajara) en los estilos del *tag*. Él comenta “eran originales porque no eran parecidos a las cosas de Los Ángeles o cosas así. De hecho, ellos llegaban con cuadernos llenos de *tags* con estilos diferentes y se los daban a la gente de aquí, y la gente de aquí pues... feliz” (2004, 220).

La pretensión de este traslape tiene como objetivo matizar la dimensión referencial situacional en los procesos de constitución tanto de la identidad, como de la producción simbólica de la ciudad. Pero ¿dónde se puede observar este matiz conceptual? Es justo en la circulación de la experiencia en tres formas: 1) *La aplicada*, es decir, la intervención que decora una pared, un camión, un tren de mercancías e incluso los cuadernos del Duren y que entre sus mensajes cuenta con la posibilidad / invitación a participar en la competencia simbólica al interior de la comunidad de escritores. 2) *La mediatizada*, que mediante el registro y publicación de las intervenciones aumentan el alcance de la firma del escritor o del crew y, por lo tanto, su prestigio. 3) Y, *la vivida*, aquella que se comparte en el cara a cara, en la interacción entre individuos, agrupaciones ¡y claro, la ciudad como medio! (Thompson, 2016, 269-301)

Desde esta perspectiva conceptual nos preguntamos en dónde situar el *graffiti en tránsito*, en qué tipo de experiencia podríamos ubicarlo. Esa parece será la reflexión final, para ello antes nos acercaremos a la realidad desde las pistas que nos compartirá Jupiter de la crew Planetas Extraños (PX).

3. Jupiter, PX, una introducción al *freight graffiti* desde su experiencia vivida y mediatizada

Sobre Jupiter sabemos que pertenece a los “veteranos”, la segunda camada de escritores tapatíos y que empezó a marcar las paredes en 1996 porque veía *tags* de Reaper (UGL) uno de los escritores “pioneros”, que había cambiado su residencia de Los Ángeles, California, a la ciudad de Guadalajara. Se sabe que, en 1999, participó en la “Revolution Bomber” que transformó el paisaje urbano tapatío, junto a Reload, Below, B-Boy, Masae, Pepas, Jodon y otros *writers* que incluyeron las *bombas* en el repertorio de la competencia simbólica local que estaba dominado por los *tags*. Según el escritor, emulaban lo que veían en otros lados como Nueva York, París o la Ciudad de México.

Su historia como graffitero ha sido documentada en diferentes plataformas, sus intervenciones han sido publicadas en fanzines locales o revistas nacionales, participó en la octava edición de *Real Vandals* (una serie de videos que documentaron la escena del graffiti mexicana producida por la revista *Illegal Squad*) y, además, fue el único tapatío entrevistado para *La ruta del graffiti*, un documental que se presentó en la exposición *Illegal* que se montó en 2018 en el Foto Museo Cuatro Caminos. En el plano académico compartió su relato en la publicación RAYAR: *Nuevas miradas sobre el arte urbano en Guadalajara* (Marcial, 2018), asimismo en las tesis escolares *Taggeo, luego existo: el caso de los jóvenes que practican graffiti hip hop en Zapopan y Guadalajara en el periodo 2010 al 2018* (Acosta, 2019) y *Aproximación sociohistórica de la aparición y evolución del fenómeno del graffiti en la ciudad*

de Guadalajara desde 1990 a la actualidad (Abundis, 2019). Esta relación de participaciones respalda la relevancia de Jupiter en la escena del graffiti de la tradición neoyorquina mexicana. Es importante resaltar que en ninguno de los registros enlistados se aborda el graffiti en trenes de mercancías, donde el escritor tiene quizá la trayectoria más longeva en Guadalajara.

Con esta introducción del escritor empezamos a desarrollar la parte más empírica del artículo, siempre invitando al lector a tener en mente varias claves conceptuales: la construcción de identidad (o proyecto simbólico individual), la producción simbólica de la ciudad, las escalas geográficas situacionales (hiperlocales, locales, regionales, nacionales, transnacionales), pensando su mutua interacción y los diferentes tipos de experiencia que circulan en estas mallas (las vividas, aplicadas o mediatizadas).

4. El territorio sí coacciona...

El territorio, el espacio donde suceden las cosas, el lugar en el que se objetivan las tensiones sociales, en este caso “la yarda” tiene un peso fortísimo. Es irónico pensar que el graffiti en tránsito, aquel que anuncia la presencia del individuo o grupo y se encuentra en movimiento vinculando hiperlocalidades, esté tan determinado por el sitio en donde se producen las intervenciones, por lo menos en el caso del graffiti en trenes de mercancías. En esta parte del artículo se dará cuenta de puntos claves compartidos por Jupiter sobre tres yardas ubicadas en puntos distintos del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG).

4.1 El territorio, la yarda de las juntas y los primeros VRS

Las Juntas es una colonia que se encuentra ubicada al sur del AMG en el municipio de San Pedro Tlaquepaque. Con una población de 10 774 habitantes, fue catalogada como “zona de alto riesgo de atención prioritaria” en el *Plan municipal de desarrollo y gobernanza San Pedro Tlaquepaque* (ayuntamiento San Pedro Tlaquepaque, 2018). Revisando el mapa de las redes ferroviarias mexicanas no puedo imaginar otro lugar en la ciudad que esté tan modelado por sus vías. El oriente de la colonia se encuentra delimitado por el paso del tren que conecta la ciudad de Guadalajara con el puerto de Manzanillo y en el poniente por la conexión hacia la Ciudad de México, al norte, como el vértice de un triángulo, la unión entre ambas y al centro, sobre la calle Colima, el remanente de una vía que desconozco cuándo se dejó de utilizar.

Llegamos a Las Juntas por el graffiti en los trenes de mercancía que se producía en este lugar, el que decora los vehículos ferroviarios que transitaban en sus vías o se encontraban estacionados por allí. Jupiter mencionó este lugar, según comentó que en algunas revistas locales vio publicadas las piezas que decoraban los trenes de mercancías de escritores del *crew* VRS como Pinke o Huesos (Figura 1). Esta experiencia mediatizada incitó que Jupiter buscara a estos escritores para ingresar a la yarda para decorar los trenes. Esto nos invita a recordar que a finales de los noventa, y puede ser que todavía, este territorio se encontraba controlado por los jóvenes que se juntaban en las esquinas del lugar, conocidos como cholos o chavos banda (Marcial, 1996).

En el lado opuesto, pensando en el control del territorio y el espacio, se encontraba el “Cultu”. Un tianguis cultural con más de veinte años de permanencia, en donde los escritores de la ciudad, cada *crew* o grupos de *crews*, se juntaban en diferentes jardineras y se comercializaban productos relacionados con la comunidad de escritores tapatíos, incluidas las revistas locales, nacionales e internacionales. Es ahí donde Jupiter, que ya sabía quiénes eran los primeros VRS que marcaban los trenes en Las Juntas, estableció contacto con ellos.



Figura 1. Recorte de la revista *Express Arte Urbano* con una intervención de Pinke (2002).

Revisando las fotografías publicadas en *Riesgo*, *Express arte urbano* o *Arte y Destrucción*, se hizo evidente la relación entre *Fixe*, que en ese momento pertenecía al *crew* BS y ahora marca VRS, con estos escritores. En ambos casos, tanto para Jupiter como para *Fixe*, el territorio está en apariencia bloqueado, es ajeno y está controlado. Sin embargo, el lenguaje común, el graffiti neoyorquino como moneda de cambio, pudo desbloquear el territorio. Esta *comunalidad*, es decir, la experiencia compartida por una agrupación (Thompson, 2016, 289) toma caminos distintos, ya que circula en diferentes escalas geográficas y medios. La experiencia mediatizada en el registro publicado en las revistas locales tuvo como receptor a Jupiter, invitándolo a participar e integrarse a una incipiente escena de *freight graffiti*, la experiencia vívida de *Fixe* al compartir la yarda con Pinke tuvo otras repercusiones, en donde comparte una experiencia más estrecha y eso le permite ingresar al *crew*. En ambos casos las intervenciones ajenas influyeron en los proyectos simbólicos individuales (Figura 2).



Figura 2. Recorte de revista con intervenciones de Pinke (VRS), Retip (LSJ), y *Fixe* (BS) (*Express Arte Urbano*, 2002).

Este primer acercamiento al territorio no permite hacer una radiografía más profunda del lugar, ya que no cuento con el contacto de Pinke o Huesos. Podemos reconocer colonias de la ciudad modeladas por las vías férreas en las que el tránsito del ferrocarril, el lienzo itinerante de los trenes, invita a los escritores a decorarlas si viven ahí o si son de fuera a internarse en estas colonias para marcarlos.

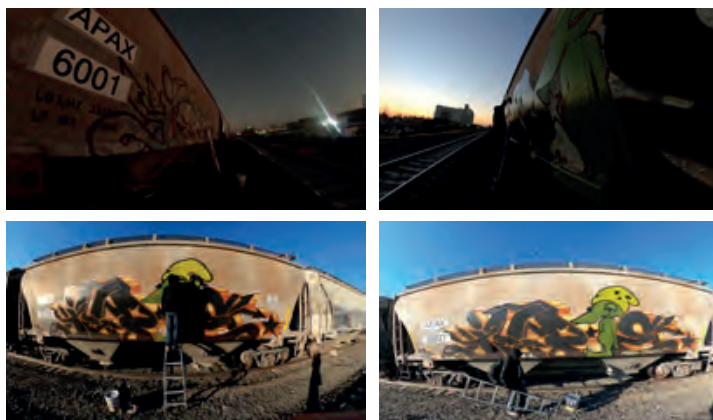
4.2 El territorio, decorando en una yarda en San Juan de Ocotán

Es la segunda ocasión que grabó en video a un escritor decorando un tren de mercancías en San Juan de Ocotán. La primera ocasión fue con *Citrek*, un joven escritor, que tiene alrededor de 25 años y que es originario de un pueblo precolombino. La segunda, con Jupiter, el veterano con más de veinte años marcando su nombre. Ambos pertenecen al *crew* (PX) y aunque tienen diferentes edades, son reconocidos entre los escritores tapatíos como “los más treneros”.

Jupi me citó a las 6:00 de la mañana, el domingo 20 de febrero para grabarlo mientras pintaba un tren y hacer un recorrido guiado; aún no sabía a qué yarda me llevaría. Cuando vi que tomamos la avenida Vallarta hacia el poniente de la AMG intuí que iríamos a la yarda de “San Juan”. Justo de ese lugar hice una descripción densa como trabajo final en una clase de la Maestría en Comunicación en la Universidad de Guadalajara, con *Citrek* como guía. Se estacionaba a un costado de las vías mientras el sol apenas aparecía. La decisión de madrugar parecía tener el objetivo de ocultarse cuando en realidad responde a la deshidratación que provoca pintar bajo la fuerte luz del sol. “Esta yarda no está caliente, por eso te traje aquí”, comentó el escritor. El veterano no quiso correr el riesgo de que tuviéramos que huir o los policías robaran sus pertenencias y mi equipo de grabación, por eso estábamos ahí y no en la yarda de avenida Washington, ubicada en la colonia del Fresno, en donde se estacionan trenes que viajan más lejos, pero que está más vigilada.

En San Juan de Ocotán, el circuito de circulación es principalmente nacional, ya que a sus costados se encuentran tres grandes fábricas o almacenes de empresas nacionales, aunque solamente una utiliza esta vía de transporte para mover sus mercancías: “la Cementera”, oficialmente el Centro de Distribución Holcim Zapopan. En el mapa del corporativo se observa que sus centros de distribución se ubican al margen de las vías ferroviarias de las ciudades de Acapulco, Apaxco, Ensenada, Guadalajara, Hermosillo, Irapuato, Los Reyes, Macuspana, Mexicali, Mérida, Orizaba, Puebla, Toluca, Ramos Arizpe, Tecmán o Ciudad de México (¿Dónde Estamos? | Holcim Mexico, s/f). En teoría, este es el circuito regional al que acceden *Citrek* y *Jupiter* cuando marcan un tren de mercancías de “la cementera” en “San Juan”.

La yarda está “fría” porque no existe una vigilancia, el acceso a los trenes es libre, ya que no se encuentran dentro de una cochera cercada como es el caso de la que está ubicada en la colonia del Fresno. Incluso la intervención de los trabajadores de la vía puede ser nula al observar a los escritores decorar los vagones, la de los obreros de “la cementera” es completamente nula. De los gendarmes municipales o estatales, comentan ambos escritores (*Citrek* y *Jupiter*) que su objetivo siempre será un acuerdo fuera de la ley en el que los escritores que no alcanzan a huir son extorsionados para entregar dinero o pertenencias.



Figuras 3-6. Stills del video que registra la intervención de Jupiter en San Juan de Ocotán.

Fuente: Elaboración propia.

En esta ocasión no hubo ningún problema con la autoridad, fue en realidad un día tranquilo. Jupiter decoró un vagón de lado a lado (*end-to-end*) con un *wildstyle* de color negro amarillo y al centro un carácter de la famosa *Razzberry*, aquella lagartija verde que junto a *Cheech Wizard*, han formado parte del repertorio simbólico de los escritores (Figuras 3-6). Esta intervención, sin duda, es más que una apología del graffiti neoyorquino, es el graffiti neoyorquino aplicado en otra ciudad. En ese orden de ideas se puede argumentar que la experiencia mediatizada, cuando se pone en práctica, se vuelve experiencia aplicada. Cómo trazar, rellenar, recortar, el estilo de las letras, la importancia de ese carácter particular, el conocimiento para ingresar a las yardas, reconocer las frías o las calientes, además de las rutas de escape, son algunas de las experiencias que circulan de manera mediatizada o vivida. Sin embargo, todos estos saberes plasmados en el muro o en el vagón se vuelven una experiencia aplicada y en el caso del *freight graffiti*, una experiencia aplicada itinerante. Esta característica será el punto de partida para conceptualizar el graffiti en tránsito.

La experiencia aplicada, compartida por la comunidad (local, nacional, transnacional o global) de escritores, circula en su forma mediatizada, por ejemplo, en revistas o videos y cara a cara cuando se comparte la actividad de marcar en grupo, que es lo que entendemos como experiencia vivida. En el *subway graffiti*, en Nueva York de 1980, esta experiencia aplicada, digamos pura, conectaba escritores de algunos distritos neoyorquinos, más adelante veremos que en Guadalajara se decoraban camiones urbanos para emular el vínculo de comunidad entre graffiteros de barrios tapatíos, sin embargo, es en el graffiti de trenes de mercancías que el principio es más evidente. Se asume que en el graffiti de tránsito es la intervención en sí misma la que contiene un universo de saberes. Esta experiencia aplicada cumple varias funciones: la invitación a reconocer el soporte como un medio de comunicación abierto, la posibilidad de vincular a distancia sujetos (que forman parte de una comunidad de prácticas) situados en hiperlocalidades (que pueden tener un carácter cerrado como la yarda de Las Juntas a

finales de los noventas o abierto como lo es actualmente la de San Juan de Ocotán) son, además, el repositorio concreto, e itinerante, de universos simbólicos.

4.3 El territorio, recorrido en la yarda de Washington

Jupiter terminó de decorar el vagón alrededor de las 10:00 de la mañana, por lo que surgió la idea de hacer un recorrido guiado en la yarda de Washington. Es llamada así por su cercanía a la estación Washington de la línea 1 del *Tren Eléctrico Urbano de Guadalajara*, es la primera de tres grandes cocheras ubicadas al costado de la vía, está delimitada por la calle Roble, la principal de la colonia Del Fresno y por la avenida Mariano Otero.

Es justo por Mariano Otero que ingresamos, ya que no se encuentra vigilada, ni cercada. La calle Roble, en oposición, se encuentra fuertemente vigilada. Es posible que esta estrategia de las empresas ferroviarias o las autoridades responda a la presencia de grupos de migrantes que en ocasiones se han establecido o se encuentran en tránsito, utilizando como medio de transporte o guía geográfica el tren de mercancías mexicano con el objetivo de llegar “al norte”. En este lugar es donde Reten, reconocido por Jupiter junto a Peste, Real y Thomen como uno de los primeros treneros de la ciudad, marcaba los vagones a finales de los noventas. Esta referencia se ve respaldada por la publicación de las piezas de Reten en *Riesgo*, la primera revista local de graffiti de la tradición neoyorquina en la ciudad, publicada en 1999 por Beto Punk.



Figuras 7-10. Fotografías de la yarda conocida como “la de Washington”
Fuente: Elaboración propia.

Al ingresar desde la av. Mariano Otero por la av. Inglaterra del lado izquierdo encontramos una pared de hormigón con unos picos de protección y la vía por donde circula el tren sin obstáculos. En este

primer patio, de acceso más o menos libre, se encuentran doce líneas donde se pueden distribuir los trenes que serán estacionados o desmontados. En esta ocasión encontramos solamente un *autorack*, un tipo de material rodante que transporta principalmente automóviles y que es casi seguro que cruza la frontera. “Jupi” se mostró un poco decepcionado por dejar pasar esta oportunidad, la yarda estaba sola, sin vigilancia y había encontrado un soporte que tendría la certeza que viajaría. Recordó el papel de “los caminantes”, integrantes del *crew* que tienen como función principal recorrer tanto las vías, como las yardas ferroviarias, cazando este tipo de oportunidades; además de que reconocen o generan las formas de ingresar y estrategias de escape en patios más vigilados e incluso cercados (Figuras 7-10).

En la misma yarda ubicada en “la Colfres” existe otro patio, este sí cercado y vigilado en donde descansan una variedad de materiales rodantes: desde góndolas, vagones, *autoracks* hasta vagones de pasajeros antiguos, uno de ellos decorado previamente por Jupiter. Cabe destacar que la presencia de vigilantes de Ferromex es nula, pero el patio está cercado y tiene cámaras de vigilancia. Para Jupiter adentro “es donde se encuentra la miel” y casi inmediatamente encuentra una forma de ingresar: escarbando un poco y en el cobijo de la noche se puede entrar, terminar la misión y salir. Eso sí, se necesita por lo menos una persona que vigile, “que tire once”, otro rol dentro del *crew*.

Según recuerda Jupiter, los patios se empezaron a cercar en 1999, después del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), antes las yardas y los patios eran de acceso libre. Fue en 1994 que se firmó el TLCAN, este contrato comercial transnacional entre México, Estados Unidos de América y Canadá tuvo varias repercusiones en el mundo del graffiti de trenes de mercancías mexicanos. Según el escritor entrevistado ya se decoraban trenes antes de que se abrieran las fronteras, sin embargo en 1999 cuando se finalizó la privatización sistema ferroviario mexicano hubo dos cambios importantes: El primero, se consolidaron los trazos transfronterizos, logrando de esta manera que los trenes norteamericanos que fueron decorados en ciudades al norte del Río Bravo empezaran a circular en el país; el segundo fue la aparición de cercos en los patios y las yardas, este cambio normativo responde más al interés de cuidar la mercancía que se transporta, que evitar que los trenes sean decorados, pero sin duda coacciona el graffiti en tránsito transnacional.

En el *autorack* que se encontraba en el patio Jupiter pudo identificar las piezas como norteamericanas tan solo por la calidad de sus trazos. Había un *moniker*, *tags*, una frase con plumón que decía “Fuck Trudeau 2020”, nueve piezas grandes y un par de bombas, sólo una intervención estaba fechada con ‘19, indicando que fue ejecutada en el 2019 (Figuras 11-14). Todas las piezas o intervenciones respetaban los números económicos del vehículo ferroviario, es decir, los escritores tuvieron cuidado de no cubrirlos. Esta práctica según comenta Jupiter está extendida entre *treneros*, responde a un acuerdo implícito entre escritores y trabajadores de las empresas, y si algún escritor tapa el número de contenedor, la pieza será “encimada”. Con suerte sólo con el identificador, pero si el trabajador está de malas, o no le gusta el graffiti, seguro borrará gran parte de la misma.



Figuras 11-14. Fotografías de *autorack* estacionado en la yarda ubicada en la Colonia del Fresno.
Fuente: Elaboración propia.

La frase “Fuck Trudeau 2020” hace evidente que el tren había transitado desde Canadá hasta México, otra pista fue un *tag* escondido en la parte frontal del vehículo que anunciaba que Ichabod lo había marcado. Este escritor norteamericano, junto a Mecro y Revok son quizá los treneros vigentes más reconocidos. Cuando vi ese sencillo tag, hecho con un marcador gris metálico, no lo podía creer e incluso le pregunté a Jupiter si era real o una imitación. A pesar de estar rodeado de graffiti me pareció increíble ver de manera física ese nombre que en su forma mediatizada era tan frecuente. Al final, sin conocer nunca en persona a Ichabod sabía quién era él, y con un tag, la forma más sencilla del graffiti de la tradición neoyorquina. Me recordó que en esta comunidad de prácticas es mediante la aplicación del conocimiento en común que los escritores conforman un circuito de intercambio simbólico.

Estas intervenciones, con su experiencia aplicada, son por lo tanto el graffiti en tránsito, que no tienen una referencia situacional clara. Por un lado, el territorio coacciona quién y cómo escribe en los vehículos ferroviarios y, por otro, dotan de sentido, e incluso alimentan los proyectos simbólicos individuales, a personas que los observan, documentan y replican en otros lugares.

5. ... pero no determina. El peso de la circulación, física y mediatizada

Hasta el momento se han ido desarrollando tres aproximaciones diferentes a las yardas: La primera como un espacio cerrado, quizá controlado por jóvenes que se juntaban en las esquinas a finales de los años noventa y que pudieron limitar tanto el acceso a la misma como la intervención en el lugar; la segunda, como espacio desbloqueado, casi libre, pero que estuvo modelado parcialmente por las industrias a su colindantes; y la tercera, como un repositorio de soportes listos para su intervención, pero cercados y vigilados por un empresa ferroviaria privada. Desde estos puntos de partida, que

bien se entienden como resultados situacionales de la producción simbólica de la ciudad, se buscó vincular cada una de estas configuraciones particulares con su impacto en los proyectos simbólicos individuales. Sin embargo, creo necesario retomar el tema de la circulación de las intervenciones de los escritores de graffiti, por un lado, la física, en donde la experiencia aplicada viaja, y por otro, la mediatizada, en donde la experiencia es primero documentada, después editada y finalmente publicada. Esta parte del texto pretende distinguir entre la circulación mediatizada y física del graffiti de la tradición neoyorquina con el graffiti en tránsito.

5.1 Circulación física, transporte urbano en Guadalajara y otras formas locales del graffiti en tránsito

Dos días después de documentar la intervención de Jupi en San Juan de Ocotán, el 24 de febrero, asistí a su casa ubicada al oriente de la ciudad. En el recorrido me había comentado que tenía varias revistas en las que salían publicadas sus piezas y las de otros escritores que había mencionado, por lo que fui a su casa a digitalizarlas. Me sorprendió mucho ver los registros de camiones de pasajeros urbanos, camiones de carga y automóviles marcados con tags, bombas y piezas en la revista *Arte y Destrucción* (2002), incluso una de las bombas publicadas era de "Jupi" (PX) en la caja de un transporte de carga. Los camiones fueron fotografiados en circulación, lo que significa que en la primera década del dos mil y a la par de la inclusión de las bombas en el repertorio de los *writers* tapatíos, conocida como la "revolution bomber", tuvo que existir un circuito de graffiti de la tradición neoyorquina entre escritores de la AMG que tenía como soportes itinerantes: los camiones urbanos y otros vehículos motorizados (Figuras 15-19).



Figuras 15-18. Recortes de la revista *Arte y Destrucción* (2002) en las que aparecen vehículos motorizados marcados con graffiti.

La pregunta hacia Jupiter fue en ese sentido e inmediata, como su respuesta. Según el *writer* veterano se decoraba el exterior de los camiones para “levantarse”, siempre seleccionando las rutas que circulaban en el centro de la ciudad o que pasaban por conocidos puntos de reunión de escritores. Puso de ejemplo que pintaban los camiones de una ruta en la colonia la Tuzania ubicada en el municipio de Zapopan que pasaba frente a la Preparatoria #1 ubicada en el centro de la ciudad de Guadalajara y en donde “se juntaban” varios *crews* de escritores. Dicha idea permite pensar que este espectáculo se podía observar también en el Tianguis Cultural, ubicado en la Plaza Juárez. Esta invitación a la posibilidad de marcar los camiones urbanos no pasaba desapercibida por los escritores que, según Jupiter, aprovechaban cuando el semáforo se ponía en rojo para en grupo “tasajearlos”, llenarlos de *tags*. Ambas prácticas fueron abandonadas por los *taggers* tapatíos. Particularmente las bombas en los exteriores dejaron de decorar los camiones porque los choferes las limpiaban inmediatamente, es decir, dejaron de circular.

Sin embargo, no desapareció el graffiti de tránsito en los camiones urbanos tapatíos, otra estrategia que se mantiene es la de marcar sus interiores, con inscripciones más pequeñas y con el *tag* como protagonista. Esta práctica vincula escritores y *crews* que viven en diferentes colonias de la AMG y encuentran las marcas ajenas o propias en ventanas, puertas, sillas, el techo e incluso el piso del transporte. Esta práctica se aleja de la idea del evento desconectado de la vida cotidiana. En este caso, marcar el transporte que se toma quizá todos los días para salir del barrio y llegar a la escuela, convierte el transporte en un sistema de mensajería cotidiano, mucho más rápido y cercano que las intervenciones en los trenes de mercancía que pueden ser decorados y durar meses estacionados en una cochera. El graffiti en tránsito en el interior del transporte público sigue vigente e incluso nos permitiría rastrear la ubicación de escritores o *crew* por la frecuencia de sus marcas en determinadas rutas. Esta dimensión de lo cotidiano que es incluso situacional, que se mantiene en movimiento y no se entiende como una experiencia vivida (si no se hace en grupo), es también una experiencia aplicada. No obstante, esta generalidad también se tendría que matizar, es decir, existirán escritores que con el objetivo de “levantarse”, van recorriendo distintas rutas alejadas de su tránsito cotidiano y marcando el interior de los transportes con la intención de ampliar el alcance de sus intervenciones.



Figura 19. Recorte de la revista Riesgo (1999), en donde se ve un transporte de mercancías decorado con un 3D.

Quedan pendientes dos ejemplos del graffiti que circula físicamente. Uno que decora los transportes de mercancías, particularmente los utilizados por los “tiangueros” para montar sus puestos en los cientos de mercados móviles de la ciudad de Guadalajara. Y otro que marca las bicicletas del reciente sistema de transporte de bicicleta pública MIBICI, inaugurado en diciembre de 2014, que con intervenciones más pequeñas y con otro estilo gráfico, utiliza como soporte un vehículo, en este caso no motorizado.

Sobre los transportes de carga se encontraron por lo menos dos fotografías publicadas con este tipo de intervenciones y en la actualidad es común ver los camiones, estacionados al margen de algún tianguis, decorados y anunciando la presencia de algún escritor de graffiti o *crew*, por lo que podemos asumir que esta estrategia tiene por lo menos veinte años de existencia. En estas piezas que se hacen casi siempre con permiso de los dueños, los escritores privilegian el estilo, de manera similar que en el de los trenes de mercancías, convencidos de que sus intervenciones durarán mucho tiempo y estarán en constante circulación. En este caso la circulación sigue siendo local, pero tiene una exposición menor que las rutas de transporte público, ya que, en teoría, el vehículo sólo hace dos recorridos diarios, del almacén de la mercancía al tianguis y de regreso, eso sí, el alcance geográfico puede ser mayor, ya que regularmente los puestos de los tianguis se reubican cada día de la semana.

En cambio, en las bicicletas públicas de MIBICI el etiquetado es constante, los trabajadores de la empresa pública regularmente dan servicio de mantenimiento y limpieza de los vehículos no motorizados. Aunque su práctica es menor, también entra de la categoría de graffiti en tránsito, ya que aprovecha la función principal del soporte en movimiento para comunicar un mensaje. Con 300 estaciones, 3200 bicicletas y alrededor de cien mil usuarios, es sin duda, el sistema de transporte con graffiti más aleatorio, aunque su alcance geográfico es sumamente local. Por ejemplo, sería imposible determinar dónde terminará apareciendo una intervención que inicia su recorrido en la estación ubicada en el Parque Rojo, en el centro de la ciudad.

En los casos que se han mencionado la circulación estará determinada por la ruta del soporte: Una aleatoria, quizá lenta, pero que ofrece la certeza de la permanencia de la obra y con un alcance de posibilidades geográficas transnacionales, como es el caso de ferroviaria; o predeterminada por la del transporte, de rápida exposición, efímera y que vincula varias hiperlocalidades en su tránsito como el graffiti que marca los transportes públicos. Como sea, el graffiti en tránsito tiene como característica que circula en mallas con distintos alcances geográficos y por lo tanto simbólicos.

En donde el anuncio del escritor pasa desapercibido para cientos, quizá miles, de personas que lo observan, pero sólo tiene sentido para individuos particulares que pertenecen a esta comunidad porque comparten códigos, estrategias, formas de ver y hacer la vida, estas mallas de circulación de contenido simbólico, dependiendo de su alcance, pueden ser no situadas. Es decir, sujetos que nunca se han cruzado en su vida, que no tienen una interacción cara a cara, comparten y producen elementos significativos en una misma clave.

5.2 Circulación mediatizada, revistas especializados además del yo-soy que inicia en el tag y termina en el hashtag

La experiencia mediatizada es, sin duda, la antítesis de la referencia situacional en la construcción de la identidad. Permite a los individuos en sus lugares de origen soñar con la posibilidad de un mundo ajeno, con sus prácticas y códigos. Tal fue el caso de Jupiter cuando adquirió su primera revista de graffiti neoyorquino, “gabacha”, por su puesto. Era el cuarto número de la legendaria *While You Were Sleeping* (WYWS) editada por Roger Gastman. Jupiter comenta que la compró en el ‘98 en el puesto del chino, en San Juan de Dios, donde también se vendían válvulas o ropa de “tagger”. Según comparte el veterano escritor esta experiencia mediatizada le empujó tanto a participar en la “Revolution Bomber” como a decorar trenes de mercancías: “si lo hacían allá porque no lo íbamos a hacer nosotros”, exclamó.

La influencia norteamericana mediante producciones culturales como revistas o videos en la escena local rindió frutos, tanto que no sólo se replicaron algunos estilos de graffiti, acuerdos implícitos de la competencia simbólica, la forma de vestir y ciertos valores relacionados con el ahora mediático *hip-hop*, también se hicieron prolíficas las revistas de graffiti especializadas locales y después nacionales que seguían una lógica de producción parecida a WYWS. Es decir, los escritores hacían llegar a los editores las fotografías de sus intervenciones con la ilusión de que las publicaran.

Esta dinámica funcionaba bajo un principio básico del graffiti de la tradición neoyorquina de “levantarse” o aumentar la fama dentro de la comunidad de escritores. El escritor publicado en las revistas locales como *Riesgo*, *Arte y Destrucción* o *Express Arte Urbano* recibía un reconocimiento de los *writers* locales, que podrían no ver nunca la intervención documentada de manera física, pero que añadirían prestigio al autor de la pieza, la bomba o el *tag*.

Según Jupiter, los editores locales vendían las revistas directamente o en algunos puestos, fijos o móviles, donde era también posible adquirir material para pintar las paredes. Esta red crecía de manera nacional cuando los editores como Beto Punk viajaban a Ciudad de México o a otras localidades y trocaban paquetes de su revista con otros editores para después comercializarlas en la ciudad. Estas mallas de circulación simbólica estaban determinadas por los intereses de las primeras revistas especializadas mexicanas. Se podría decir, incluso, que Beto Punk, junto a otros editores locales, se encargó de “levantar” la escena tapatía a escala nacional.

Recuerda Jupiter que salir en revistas era un logro. Como escritores sabían que su trabajo tendría un alcance mayor, muy similar a lo que sucede actualmente con el *freight benching*, práctica central del graffiti en trenes de mercancías. Este consiste en documentar y publicar en diferentes plataformas sociodigitales las intervenciones que decoran los vehículos ferroviarios.

El *bencher* que podría estar situado en Michigan, Chicago, Orizaba o Guadalajara también caza y cura las intervenciones que más le llaman la atención o le parecen más relevantes, después las publica en Instagram con algún hashtag que haga referencia al lugar donde se documentó, la línea, la empresa o el tipo de vehículo ferroviario, además de incluir, si es posible, el nombre del escritor. Esta estrategia es replicada también por los escritores que anuncian su presencia en la plataforma sociodigital con la intención de que los *benchers* los encuentren. De esta manera “Jupi” agrega la etiqueta #Jupi o #PXCrew en sus publicaciones sociodigitales con dos objetivos: la esperanza de que se reconozca su autoría mientras sus piezas vagan por territorio desconocido; y aumentar el alcance de su nombre.

Al final sobrevive el principio de enunciación del *graffiti de firma*, que funciona desde la triada de yo-soy, yo-existo y yo-estuve-aquí (Figueroa, 2014, 76-78), un principio que opera desde el individuo hacia la comunidad y que en este caso se teje entre escritores y *benchers*. Es interesante que el “levantarse” como principio de interacción de la comunidad de escritores de graffiti encuentra la forma de adaptarse a nuevas formas mediatizadas y mercantiles de circulación de experiencia. Por otra parte, es complicado conceptualizarlos como graffiti en tránsito, aunque logren ampliar el alcance de las intervenciones, hagan circular un tipo de experiencia o añadan prestigio a los escritores.

6. Conclusión

En los párrafos anteriores se pudo distinguir desde la evidencia empírica entre el graffiti en tránsito y su versión mediatizada, ambas comparten una característica en común: ponen en circulación universos simbólicos, es decir estilos de vida, códigos internos o valores. Se podría argumentar que ambas ponen las expresiones culturales en movimiento; sin embargo, se sitúan en dos tipos de experiencias compartidas dentro de una comunidad distintas. La primera, es una experiencia aplicada y es mediante la intervención del soporte que se logra transmitir un mensaje dentro de la agrupación. La versión mediatizada en apariencia cumple el mismo propósito, pero se aleja de la triada de yo-anunciación, cuando no es emitida por el mismo escritor de graffiti. Explico, cuando el editor documenta, recopila y publica el número de una revista responde a intereses propios, generalmente mercantiles, es diferente al escritor que utiliza su nombre como etiqueta hipertextual en Instagram para ser ubicado dentro de la comunidad. ¿Qué tan válido es argumentar que la tríada de la yo-anunciación opera en este caso? Sobre todo, porque no existe una intervención física-plástica en el soporte, como lo exige la definición de *graffiti de firma* de Figueroa (2014)

Dejando esta cuestión de lado, también vale la pena integrar en las conclusiones la relevancia del tránsito de personas, productos mercantiles y expresiones culturales en la consolidación de los proyectos simbólicos. En ese sentido, es clave la propuesta teórica de Hannerz en relación a los distintos flujos que determinan la construcción de la identidad y por ende la producción simbólica de la ciudad. En este texto se pudieron desarrollar varias líneas que se pueden entender desde esta perspectiva. Desde Duren llevando sus *blackbooks* de Guadalajara a la Ciudad de México hasta la circulación de trenes de mercancía decorados, pasando por la comercialización de revistas norteamericanas en el país, y claro, sin olvidar la que más peso tiene, la migración constante entre varias ciudades mexicanas “al norte”. De esta manera podemos concluir que el graffiti de tránsito y su versión mediatizada forman parte de la consolidación de los proyectos simbólicos de los sujetos, que aunque la referencia situacional tiene un gran peso en su construcción no es determinante y que el movimiento en diferentes dimensiones conceptuales o escalas geográficas intervienen en su construcción. De esta manera se puede afirmar que el territorio como productor-contenedor de universos simbólicos está situado y sin embargo se mueve.

Referencias bibliográficas

- Abundis, A. (2019). *Aproximación sociohistórica de la emergencia y desarrollo del fenómeno del graffiti en resistencia en el área metropolitana de Guadalajara de 1990 al 2017*. [Tesis de pregrado]. CUCSH, Universidad de Guadalajara.
- Austin, J. (2002) *Taking the Train: How Graffiti Art Became an Urban Crisis in New York City* Nueva York: Columbia University Press.
- Castleman, C. (1982). *Getting Up: Subway Graffiti in New York*. Cambridge: The MIT Press.
- Cooper, M. & Chalfant, H. (1984). *Subway Art*. Londres: Thames & Hudson.
- Cruz-Salazar, T. (2004). Yo me aventé como tres años haciendo tags, ¡sí, la verdad, sí fui ilegal! Grafiteros: arte callejero en la ciudad de México. *Desacatos*, 14, 197-203.
- Cruz-Salazar, T. (2008). Instantáneas sobre el graffiti mexicano: historias, voces y experiencias juveniles. *Última década*, 16 (29), 137-157. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-22362008000200007>
- Figueroa, F. (2014). *El graffiti de firma: un recorrido histórico-social por el graffiti de ayer y hoy*. Madrid: Minobitia.
- Figueroa, F. (2009) ¡Y sin embargo se mueve! Análisis de las principales estrategias modernas para la movilización del graffiti. *Cultura Escrita & Sociedad*, 8, 74-104
- Gastman R. et al. (2006). *Freight Train Graffiti*. Nueva York: Harry Abrams.
- Hannerz, U. (1998), *Conexiones transnacionales. Cultura, gente, lugares*. Valencia: Frónesis Cátedra
- Holcim Mexico. (s.f). ¿Dónde Estamos? | Holcim Mexico. Recuperado de: <https://www.holcim.com.mx/donde-estamos> [14 de marzo del 2022].
- López-Carrera, C. (2013). *Representaciones sociales e imaginarios del graffiti, en el área metropolitana de la ciudad de Monterrey, Nuevo León*. [Tesis doctoral]. Facultad de Arquitectura, Universidad Autónoma de Nuevo León.
- Marcial, R (2018). *RAYAR: Nuevas miradas sobre el arte urbano en Guadalajara*. Guadalajara: MURA.
- Marcial, R. (1996). *Desde la esquina se domina: Grupos juveniles, identidad cultural y entorno urbano en la sociedad moderna*. Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- Mendoza, V. (2011). *Graffiti: Construcción identitaria juvenil en la Ciudad de México* [Tesis de pregrado]. FES Acatlán, Universidad Autónoma de México.
- Pedroza, M. (2010). *Identidades urbanas de taggers y graffiteros: análisis transdisciplinario de la producción semiótica del graffiti en el Distrito Federal* [Tesis de pregrado]. Escuela Nacional de Antropología e Historia.
- Peredo, A. (2011). *Lectura socio-territorial de Guadalajara a través del graffiti actual. Espacios, actores, estilos y técnicas de intervención callejera en el espacio urbano* [Tesis doctoral]. CUAAD, Universidad de Guadalajara.
- Reguillo, R. (1995). *En la calle otra vez: Las bandas. Identidad urbana y usos de la comunicación*. Guadalajara: ITESO.
- Sánchez, J. (2010). *La construcción simbólica del paisaje urbano. La disputa por la significación del graffiti en Tijuana*. [Tesis de maestría]. Colegio de la Frontera.
- Thompson, J. B. (2016). *Los media y la modernidad. Una teoría social de los medios de comunicación*. Barcelona: Paidós.

Referencias hemerográficas

Acevedo, H. (1999). *Riesgo*. s/e . Guadalajara: Riesgo.

Acevedo, H. (2002). *Arte y Destrucción*. s/e Guadalajara: Arte y Destrucción.

Desconocido. (2016). *Express Arte Urbano*. s/e Guadalajara: Express Arte Urbano.

Reseña Curricular

Ángel R. Abundis es estudiante de la Maestría en Comunicación de la Universidad de Guadalajara, México. Actualmente, trabaja en la comunidad transnacional, entre escritores de graffiti de la tradición neoyorquina. Para licenciarse como sociólogo por la misma universidad, entregó el proyecto transmedia que llevaba por título “El graffiti ha muerto”, que narra la aparición y transformación del fenómeno en la ciudad de Guadalajara en diferentes formatos: una monografía, un documental de video y una línea de realidad aumentada, llamada “Recorriendo el tRAzo”.



Imagen: Gabriel Calero