



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

**“SIGNIFICADO DEL TRABAJO, IDENTIDAD Y ACCIÓN COLECTIVA EN
CONDUCTORES DE TRANSPORTE METROBÚS”**

**IDÓNEA COMUNICACIÓN DE RESULTADOS,
QUE EN LA MODALIDAD DE
REPORTE FINAL DE INVESTIGACIÓN**

P R E S E N T A

CARLOS CLEMENTE MARTÍNEZ TREJO
208380074

**PARA OPTAR AL GRADO DE
MAESTRO EN ESTUDIOS SOCIALES
LÍNEA ESTUDIOS LABORALES**

DIRECTOR:
DR. MARIO FEDERICO BASSOLS RICARDEZ

JURADOS:
DR. ENRIQUE MODESTO DE LA GARZA TOLEDO
Y
DR. MIGUEL ÁNGEL OLIVO PEREZ.

IZTAPALAPA, D.F. AGOSTO DE 2010.



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

ACTA DE EXAMEN DE GRADO

No. 00088

Matrícula: 208380074

SIGNIFICADO DEL TRABAJO,
IDENTIDAD Y ACCION COLECTIVA
EN CONDUCTORES DE TRANSPORTE
METROBUS

En México, D.F., se presentaron a las 12:00 horas del día 30 del mes de agosto del año 2010 en la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana, los suscritos miembros del jurado:

DR. ENRIQUE MODESTO DE LA GARZA TOLEDO
DR. MIGUEL ANGEL OLIVO PEREZ
DR. MARIO FEDERICO BASSOLS RICARDEZ



Bajo la Presidencia del primero y con carácter de Secretario el último, se reunieron para proceder al Examen de Grado cuya denominación aparece al margen, para la obtención del grado de:

MAESTRO EN ESTUDIOS SOCIALES (ESTUDIOS LABORALES)

DE: CARLOS CLEMENTE MARTINEZ TREJO

y de acuerdo con el artículo 78 fracción III del Reglamento de Estudios Superiores de la Universidad Autónoma Metropolitana, los miembros del jurado resolvieron:

CARLOS CLEMENTE MARTINEZ TREJO
ALUMNO

A probar

Acto continuo, el presidente del jurado comunicó al interesado el resultado de la evaluación y, en caso aprobatorio, le fue tomada la protesta.

REVISÓ

LIC. JULIO CESAR DE LARA SASSI
DIRECTOR DE SISTEMAS ESCOLARES

DIRECTOR DE LA DIVISION DE CSH

DR. JOSE OCTAVIO NATERAS DOMINGUEZ

PRESIDENTE

DR. ENRIQUE MODESTO DE LA GARZA
TOLEDO

VOCAL

DR. MIGUEL ANGEL OLIVO PEREZ

SECRETARIO

DR. MARIO FEDERICO BASSOLS RICARDEZ

A MI MADRE.

No existe un solo día en que deje de sentir su presencia.

RECONOCIMIENTOS

Doy mi más grato reconocimiento a todas aquellas personas que han contribuido directa e indirectamente a la elaboración de la presente tesis. Con plena sinceridad reconozco que sin su apoyo no habría podido concluir tal empresa.

Primeramente quiero agradecer a mi padre Ernesto Martínez Meneses por su gran apoyo y paciencia que ha tenido a lo largo de los años, en mi formación tanto académica como moral. A él están dedicados todos mis logros presentes y futuros. A mi novia Araceli Ramos Zavala, en espera de que nuestro amor se concrete para siempre. Mi verdadera felicidad está a un paso de volverse realidad.

Agradezco a todos aquellos trabajadores de transporte público que han contribuido con sus experiencias a la construcción de esta tesis. Todos a quienes aparecen en este trabajo, doy mi más grande admiración.

De manera especial, agradezco a Juan Manuel Hernández Hernández por haber compartido la experiencia colectiva de los compañeros trabajadores, mostrando a través de su experiencia, el acto ético por excelencia: la afirmación de la vida a través de la lucha por el derecho al trabajo.

Agradezco al Lic. Héctor Nájera por su buena disposición y aprobación de abrir las puertas a la empresa RECSA y permitirme elaborar una parte muy importante de esta tesis.

Agradezco enormemente al Ing. Jorge Coxtinica Aguilar, al M. Fernando Z. Osorio Zúñiga y al Sr. José Dolores León Luna por todas las atenciones que han tenido con su servidor, permitiéndome ingresar al ámbito laboral del transporte en el sistema BRT-Metrobús. A todos ellos doy mi más grande admiración por su calidad humana y por su gran responsabilidad en su trabajo. Su ejemplo ha influido en mi persona alimentado los valores del compromiso y deber que toda persona madura debe ejercer con el trabajo.

Respecto al ámbito académico, agradezco al Dr. Mario Federico Bassols por su paciencia y sus oportunas orientaciones en la construcción del contenido y la redacción de la presente tesis. Sus contribuciones desde la Sociología Urbana me han influido enormemente. Espero en adelante, saber aprovechar todos los consejos y orientaciones que me ha dado. Agradezco enormemente que haya aceptado ser mi asesor.

Agradezco al Dr. Enrique de la Garza Toledo por sus enormes atenciones y orientaciones para que esta tesis de maestría se concretara. Sus contribuciones a la teoría social, me han influido de manera permanente para el desarrollo de nuevos proyectos académicos. Su influencia académica en mi persona ha sido fundamental. Espero sigamos en un futuro trabajando en conjunto en el tratamiento de problemas laborales.

Al Dr. Miguel Ángel Olivo doy mi más grato reconocimiento por las profundas observaciones vertidas a esta tesis, y sobre todo, agradezco su gran amistad, que a través de su sencillez y nobleza, ha provocado en mí un enorme significado de admiración.

Espero que las experiencias vertidas en este trabajo puedan contribuir para conocer de manera más cercana, las visiones y mundos de vida de los trabajadores del transporte.

INDICE

PRESENTACIÓN.....	1
INTRODUCCIÓN.....	2
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
JUSTIFICACIÓN Y RELEVANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	5
CAPITULO I. PLANTEAMIENTO TEÓRICO.	
1.1 Revisión de las teorías sociológicas en relación al tratamiento de Estructuras, Subjetividad, Acción	10
1.2 Propuesta de la articulación histórica de Estructura-Subjetividad y Acción.....	27
1.3 Reconstrucción del concepto de identidad.....	31
1.4 Propuesta configurativa de la identidad laboral-urbana.....	48
1.5 Recuperación teórica desde las teorías sobre identidad colectiva y de los movimientos sociales para la propuesta de la identidad configurativa laboral-urbana.....	50
CAPITULO II. Espacio y Trabajo.....	60
2.1 Espacios concretos de trabajo.....	65
CAPITULO III. APARTADO METODOLÓGICO.....	
3.1 Universo de investigación.....	83
3.2 Sujetos de estudio	
3.2.1 Sujetos principales.....	85
3.2.2 Otros sujetos laborales.....	86
3.3.3 Actores sociales por parte del Gobierno de la Ciudad.....	87
3.3.4 Otros actores de la ciudad.....	87
3.3 Reconstrucción articulada	
3.3.1 Sobre el trabajo no clásico.....	88
3.3.2 El espacio social del trabajo	
3.3.2.1 Eje: Control del proceso de trabajo.....	89
3.3.2.2 Eje: Regulación social de la ocupación.....	95

3.3.2.3 Eje: Construcción social de la ocupación.....	100
3.3.3 El espacio social de la organización.....	102
3.3.4 El espacio urbano-social.....	104
3.3.5 El espacio social de la familia.....	104
3.3.6 El espacio social de la religión y el culto.....	105
3.3.7 El espacio social del ocio y el tiempo libre.....	105
3.3.8 Los enfoques del poder.....	108
3.3.9 La identidad laboral urbana y la acción colectiva.....	111
3.3.10 Instrumentos de investigación.....	112

CAPITULO IV. TRANSPORTE Y CIUDAD.

4.1 Breve historia del transporte en la ciudad de México.....	115
4.2 Situación actual de transporte y movilidad en la Ciudad de México.....	118
4.3. El transporte concesionado de microbús.....	121
4.4 El transporte BTR (Bus Rapid Transit)-Metrobús.....	122

CAPITULO V. DE GÁLVEZ AL CAMINERO: UNA HISTORIA DE TRABAJO COLECTIVO SIN REGRESO.

5.1 Consideraciones iniciales.....	124
5.2 La primera empresa de BRT en la Ciudad de México.....	128
5.3 Los trabajadores de la ruta 1 derivación rey Cuauhtémoc. Una historia viva que no termina de escribirse.....	139
5.3.1 La ampliación de corredor: “una realidad que no conocíamos hasta que nos pasó por encima”.....	140
5.3.2 La vida laboral en el microbús. Servicio, trabajo y comunidad.....	143
5.3.3 La experiencia cotidiana del trabajo como <i>microbusero</i> . Orgullo y libertad.....	147
5.3.4 El arribo del Metrobús: nuevo trabajo, pérdida y experiencias nuevas.....	155
5.3.4.1 ¿Movimiento social de choferes? Una experiencia necesaria por relatar.....	169
5.3.4 Los esclavos modernos. Trabajadores traicionados por la izquierda.....	167
5.3.5 Perspectivas actuales del movimiento.....	170

CONCLUSIONES.....	173
BIBLIOGRAFIA.....	179
ANEXOS.....	190

PRESENTACIÓN

“México, gran ciudad como tantas del mundo, es teatro de las más variadas y desconcertantes sucesos que no son sino las pulsaciones de su diario vivir. Millones de mujeres y hombres trenzan, hora tras hora, sus historias fugaces y sencillas. Sus actos y palabras encaminan siempre a la realización de un sueño, de un deseo... de una ilusión. Unidas todas ellas forman el colosal enjambre de la vida citadina.

Enfocamos nuestra atención en un rincón de nuestra gran ciudad. Y así, esta película ha de ser una anécdota más de la vida del sector laborioso y humilde que forma la gran masa”. *La ilusión viaja en tranvía*. Dir. Luis Buñuel. 1954.

El presente proyecto de investigación pretende ubicarse en el análisis de los problemas y complejidades que refieren a la relación entre estructuras, subjetividad y acción en virtud de estudiar la construcción de la identidad y acción colectiva en un caso concreto de trabajadores de transporte público urbano.

El propósito aborda la reconstrucción de la identidad y acción colectiva como una configuración articulada de acuerdo a las estructuras, subjetividades y acciones pertinentes que refieren un caso empírico concreto, todo ello como un proceso sociohistórico producto de la concreción de las potencialidades de diversos sujetos sociales. Este trabajo propone abordar la reconstrucción de la identidad laboral-urbana de los trabajadores-operadores de transporte público concesionado de microbuses en la ciudad de México, que ante la inminente desaparición de su fuente de trabajo, se concretó una relevante movilización social de trabajadores basada en identidades laborales colectivas concretas.

INTRODUCCIÓN

Los fundamentos de la ciencia social son las articulaciones que refieren a las relaciones entre la acción social, el sentido y las estructuras. Estas articulaciones han tenido grados diferentes de relación (según la teoría social a la que se refiera) para explicar la acción social. La *identidad* no figura como una idea o un concepto que haya tenido un papel central en la teorización social, más bien fue tratado como un concepto sumergido y derivado del análisis de las estructuras sociales o bien, como un concepto que refería exclusivamente al ámbito psicológico de la personalidad.

Nuestra propuesta sobre el abordaje teórico de la identidad se sitúa en la crítica a las tesis sobre la fragmentación de la identidad asumidas principalmente por Z. Bauman, R. Sennett y U. Beck., quienes hacen énfasis en la imposibilidad de construcción de identidades y acciones colectivas dado el contexto de flexibilidad de las relaciones laborales, precarización del trabajo, la discontinuidad de los sujetos en el empleo, el debilitamiento de las construcciones sociales propias de la modernidad de capitalista como la idea del progreso (espacio y tiempo); del Estado, la seguridad social, los sindicatos, el tipo de relaciones laborales, entre otras. Nuestra pretensión es responder, críticamente, al discurso de estos autores, dando prueba de evidencias en la realidad social concreta de construcción de identidades y acciones colectivas en sujetos laborales que desempeñan actividades en forma precaria sin mantener rasgos de los que fue llamado el sujeto obrero industrial, caracterizado por tener relaciones laborales bien definidas y reconocidas social y jurídicamente, remuneraciones salariales estables, jornadas de trabajo determinadas, prestaciones diversas y un espacio de trabajo acotado donde desempeñara su actividad. El propósito de esta investigación es abordar un caso concreto de trabajadores que a un tiempo cercano, han generado importantes acciones colectivas y han dado muestra de identidades colectivas articuladas y no fragmentadas.

La propuesta radica en considerar a la identidad como una configuración subjetiva que desborda los límites del ámbito personal e individual, pues esta configuración se articula en las interacciones cotidianas de los sujetos en diversos ámbitos, por ejemplo, en el trabajo, en relación con la familia, en la escuela, en el ocio, en la organización o empresa, en la acción colectiva, etc. Nuestra intención es investigar principalmente el ámbito del trabajo como una de las principales fuentes que promueven la construcción de la identidad colectiva. A lo largo

del presente trabajo, ahondaremos más en la propuesta teórica y metodológica de la configuración de la identidad laboral-urbana.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Para el año 2010, el Distrito Federal es una ciudad de aproximadamente 8.6 millones de habitantes con una conurbación de 56 municipios del Estado de México en el que viven 9.3 millones de habitantes, para total de 17.9 millones de habitantes en la Zona Metropolitana del Valle de México. En esta gran complejidad se generan relaciones de dependencia y necesidad en importantes zonas económicas, políticas y sociales, producto de la acción de sujetos sociales que configuran, producen y reproducen multiplicidad de relaciones, gran parte de ellas laborales.

El fenómeno social del transporte urbano es una gran complejidad en la que se ponen en escena relaciones que son más que meramente económicas, funcionales, productivas, ecológicas, de seguridad, eficiencia, etc. sino además de esto, relaciones laborales y prácticas cotidianas que tienen que ver con la propia dinámica de la ciudad que día con día es alimentada por las acciones de sus ciudadanos. Esta dinámica nace tanto de procesos subjetivos de orden instrumental, emocional, afectivo, imaginario y discursivo, como de consecuencias prácticas que impactan a múltiples ámbitos a nivel colectivo e individual.

En la zona metropolitana se realizan casi 22 millones de viajes por día hábil donde el Distrito Federal concentra el 59% del total de estos. Cerca de 15 millones de viajes se realizan en transporte público y el 65% de ellos utilizan como principal modo transporte el colectivo (microbús). Con un porcentaje inicial del 0.05%, el Metrobús aumenta su presencia como un modo de transporte moderno que ha trasladado a más de 336 millones de pasajeros (450 mil por día) durante los cuatro años que lleva de funcionamiento.¹ Con ello las expectativas de su expansión crecen.

La puesta en marcha del sistema Metrobús implicó tanto una compleja planeación del espacio urbano, así como múltiples negociaciones y enfrentamientos con las rutas afectadas por dicho proyecto. Fueron diversos los agentes que participaron en la concreción del proyecto, básicamente la negociación se centró en la relación entre gobierno y organizaciones de

¹ Fuente: *Encuesta Origen-Destino 2007*.

transporte concesionado. Para el caso que aquí nos ocupa, se analiza el proceso social de la implantación de la línea 1 de Metrobús en su extensión de la estación Dr. Gálvez al Caminero y los efectos sociolaborales que provocaron, fundamentalmente, a los trabajadores de transporte concesionado de microbuses que se vieron afectados tras la puesta en marcha del proyecto de Metrobús.

Así, en esta investigación se rearticulan las dimensiones y relaciones pertinentes que articularon la constelación configurativa de la identidad de los trabajadores de transporte en virtud de explicar las acciones colectivas que emprendieron en defensa de su trabajo.

Se reconstruye la configuración identitaria de los trabajadores de transporte público antes del conflicto, abordando los ámbitos del trabajo alimentados por los significados de la experiencia del espacio urbano. Después, como un proceso histórico, ir dando cuenta del cambio de las constelaciones entre las estructuras, subjetividades y acciones a lo largo del tiempo en que el conflicto se desarrolla y genera múltiples emergencias y concentraciones hasta su conclusión. Lo último es dar cuenta de la configuración identitaria de los trabajadores que han pasado a formar parte de sistema de transporte Metrobús, como un concentrado rico en experiencias (significados construidos desde que eran operadores de microbús y que participaron en el movimiento y que tuvieron después fuertes cursos de capacitación de conducción para operar una unidad articulada) que dan sentido ahora al trabajo como operadores de Metrobús.

Los estudios recientes sobre el transporte público y Metrobús no consideran en profundidad el proceso histórico-social de conformación de un modo de transporte público, ni tampoco abordan la dimensión laboral-urbana de los trabajadores, el propósito aquí es reconstruir estos elementos para explicar el complejo tránsito de un trabajo hacia otro en una dinámica conflictiva con importantes construcciones identitarias.

JUSTIFICACIÓN Y RELEVANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.

La investigación tiene el propósito de abordar la construcción de la identidad como una configuración que ha cambiado históricamente de acuerdo al caso de los operadores del transporte público concesionado que han pasado a ser parte del sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit)- Metrobús. La idea es reconstruir tal configuración para explicar la identidad

laboral-urbana de los trabajadores del transporte cuando éstos fueron operadores de microbús, cuando participaron en una lucha colectiva y finalmente como operadores de transporte METROBÚS.

Los estudios sobre el transporte público urbano son amplios, pero fundamentalmente se concentran en el diseño y planeación de la estructura urbana ya sea para renovar o implementar un sistema de transporte que responda a las necesidades concretas de movilidad de la población en un espacio determinado. Básicamente, investigaciones de esta índole que estarían en el orden de la planeación territorial o urbanismo, se abordan temáticas que refieren a usos y reservas del suelo, vialidad y transportes, servicios públicos y distribución poblacional, a partir de la consideración de ciertas necesidades sociales, políticas y económicas. El trabajo de Calderón (2008) es una investigación que trata sobre la evaluación del sistema de transporte METROBÚS abordando diversos aspectos como el precio, confortabilidad, rapidez y limpieza. El propósito es evaluar y proponer un mejor rendimiento en la calidad de este transporte como una solución alternativa al uso de automóviles, taxis, combis y microbuses. Por otro lado, sobresale la investigación coordinada por Salazar y Lezama (2008) sobre el análisis multidimensional de los corredores de transporte público para la Ciudad de México. En esta investigación, se analiza desde diferentes ángulos, la composición del espacio urbano analizando sus dinámicas espaciales y sociales del proyecto de Metrobús y su relación con la ciudad de México. Mediante un profundo análisis sociodemográfico, se explora la viabilidad y el impacto del proyecto de este sistema de transporte en los contextos sociales para la aplicación de políticas urbanas que ayuden a construir una ciudad sostenible.

Los estudios actuales sobre el transporte público versan sobre ciertas temáticas abordadas desde la administración, la antropología y la sociología. Por ejemplo, para el primer caso se investiga las condiciones actuales del transporte en cuanto a la calidad prestada del servicio con el fin de proponer su mejoramiento a través de normas de calidad (Lucas, 2004); para el segundo caso, Aguilar (2000) hace una aproximación etnográfica a los chóferes de transportes público, integrando en un relato antropológico, la experiencia personal como pasajero de transporte y como un viajero observador de las interacciones cotidianas del mundo del laboral de los chóferes en relación con los diversos espacios de la ciudad; para el último caso podríamos mencionar dos investigaciones, la primera hace una exploración sobre las prácticas sociales que constituyen las relaciones laborales en una ruta de transporte concesionado de microbús, donde se describe la jornada laboral y se caracteriza como una

forma corrupta y paternalista la relación laboral del conductor con diversos sujetos, como el concesionario, la autoridad, el dueño de la unidad y el usuario (Zamora, et. Al. 2005). De las investigaciones mencionadas, si bien se abordan ciertas condiciones del trabajo de los operadores de transporte público concesionado de microbuses, explorando a la vez sus relaciones laborales, en ninguna de ellas se investiga en profundidad el proceso de trabajo, las construcciones sociales de la ocupación y de la regulación y la constitución de la identidad colectiva. Estas investigaciones exploran el mundo laboral del transporte público a partir de considerar sus relaciones cotidianas, como prácticas reiterativas determinadas por estructuras que dan razón de una situación particular (el caso de una ruta), o bien, en su intención de poder explicar de manera generalizada la realidad social-laboral del transporte, homogeneizan y simplifican toda la compleja realidad a identificaciones caracterizadas por el conflicto, la desorganización y la anarquía. De aquí nace en buena parte la intención de estas investigaciones de revalorar el problema del transporte en razón de transformarlo por un sistema regulado y ordenado, sin embargo, esto impide apreciar una amplia gama en la construcción de significados y acciones que no se reducen simplemente a una situación conflictiva. Estas perspectivas comparten elementos con la visión del gobierno de la ciudad, al considerar al transporte público principalmente “como un problema sumamente complejo [...] caracterizado por la pelea por el pasaje o guerra de centavo, invasión de carriles, por el manejo de unidades con falta de prudencia, deficiencia en el servicio al usuario, ingresos irregulares, falta de seguridad para el operador, unidades deterioradas, tránsito lento, percances con otros automovilistas y peatones, entre otros”.²

Por otro lado, los estudios empíricos respecto a al tema de la identidad son amplios, y en ellos se explora una gran diversidad de sus dimensiones en muchos contextos. Por ejemplo, están las investigaciones en torno a identidades profesionales (Torres, 2005); Identidades urbanas (Tamayo y Wilder, 2006); identidades masculinas (Montesinos, 2007), identidades juveniles (Medina, 2000) entre muchas otras. Para nuestro propósito, resulta de nuestro interés las investigaciones que giran en torno a la identidad y el trabajo. Las investigaciones sobre esta temática tratan sobre la constitución de la identidad ocupacional (Martínez, 2000) e identidades laborales y profesionales (Guevara y Torres, 2005) abordando a la construcción identitaria, como un cierto significado que pretende ser tanto estático como relacional, es

² “Evaluación del transporte público concesionado en la modalidad de Colectiva (Microbuses)” Secretaria de Transporte y Vialidad, <<http://www.setravi.df.gov.mx>>.

decir, por una lado se aprecia a la identidad como una integración coherente en la psiquis del sujeto que al ser reconstruida por él mismo, le da cierta estabilidad sobre lo que él es y sobre lo que él hace, permitiéndole por lo tanto relacionarse socialmente; por otra parte entienden a la identidad colectiva como el reflejo de las convenciones colectivas, las reglamentaciones pertenecientes y representativas de la realidad social, es decir, que la identidad se construye y se transmite bajo una interacción de las instituciones (en este caso entre la escuela, familia y trabajo) con el individuo. Las investigaciones anteriormente mencionadas no profundizan en la construcción identitaria de los sujetos laborales, si bien sus resultados pueden revelar interesantes relaciones entre los ámbitos de la familia, la escuela, y el trabajo, no abordan con mayor amplitud la amplia gama significados y experiencias que en los diversos mundos de vida en relación con el del trabajo se construyen. Muchos de los significados estudiados por estas investigaciones los reducen al orden de las satisfacciones, desilusiones, gustos o pesadumbre o bien, es abordada de acuerdo a límites y grados de lo considerado como positivo o negativo, satisfacción o insatisfacción, malo o bueno. Nuestra propuesta es investigar la construcción de la identidad como una configuración que retome los elementos pertinentes de la relación entre estructuras, subjetividades y acciones para sujetos concretos a lo largo de un proceso histórico. La construcción de identidad no sólo debe referirse a significados de orden emocional o de sentimiento de pertenencia o reconocimiento a un grupo u organización según fuera el caso, ni tampoco debe fundamentar individualmente la coherencia psíquica del individuo como un estado consciente y coherente (aunque sea provisorio) de “ser alguien”, en este caso el “ser un trabajador”. Lo anterior es tan sólo una parte muy restringida de la dinámica subjetiva, la intención de nuestro proyecto es recuperar aquellas diversas formas de razonamiento, apreciaciones, valoraciones, significados de orden estético, emotivo y moral de diversas relaciones, ya sean reales o imaginarias que en el presente, por influencia del pasado y del futuro, se reconfiguran sobre sí al enfrentar nuevas realidades que exigen acciones concretas. Así, nuestra investigación trataría de reconstruir los elementos que articulan la identidad a lo largo del tránsito de una actividad laboral (microbús) hacia otra (Metrobús) en un proceso conflictivo.

Los estudios sobre el sistema de transporte Metrobús para la Ciudad de México son escasos, pero se prevé que irán en ascenso mientras la red de transporte crezca y sus líneas tengan en la Ciudad una presencia mayor en los traslados de usuarios como un sistema de bajas emisiones contaminantes y crezca su vinculación con redes de otros sistemas de transporte. Sin

embargo, los estudios hasta ahora realizados no han tenido la intención de estudiar en algún modo, dimensiones que refieran al ámbito laboral; simplemente hay descripciones sobre ciertas relaciones y condiciones laborales que ahora, como operadores de transporte de Metrobús tienen y que no poseían cuando eran chóferes de microbús. Por supuesto, tampoco hay ningún estudio que refiera a la construcción de identidad de estos trabajadores, sin embargo, a nuestro juicio, tal situación la interpretamos como un importante proyecto de amplio potencial para la promoción de estudios laborales y urbanos sobre el transporte Metrobús en donde múltiples dimensiones y problemáticas se descubren para ser atendidas, por ejemplo, relaciones laborales, cultura laboral, análisis del proceso de trabajo, construcción de identidad, estudios sobre la organización y empresarios, historia urbana y trabajo, salud y seguridad, entre otras.

Consideramos que el proyecto sobre la construcción de la identidad y acción colectiva de los operadores de Metrobús es relevante por los siguientes puntos: 1) Se aborda una actividad laboral reciente la cual no ha sido explorada por los estudios del trabajo, lo cual a su vez permite potenciar una investigación que explore las diversas dimensiones laborales de esta actividad y estudie la relación con otros sujetos que participan directa e indirectamente en este trabajo, además de considerar la relación con la propia organización empresarial de transporte y otras instituciones dentro del ámbito del espacio urbano de la Ciudad de México; 2) al investigar la construcción de la identidad como una configuración, se consideran aquellas estructuras, significados y acciones de distintos sujetos y organizaciones que articularon, de acuerdo a momentos diferentes de un proceso conflictivo, la puesta en marcha del sistema de transporte público Metrobús. Así, al investigar este proceso en el tiempo desde su gestación hasta su conclusión, se exploran fuertemente las razones y explicaciones histórico-sociales de la construcción del METROBÚS línea 1 y 2 no como un diseño urbano aterrizado en un espacio determinado, sino como un proceso social y político que necesita ser reconstruido desde la experiencia de los propios actores que directa e indirectamente se involucraron; 3) abordar la construcción de la identidad laboral-urbana de los operadores, implica investigar el proceso de trabajo, la construcción social de su ocupación y regulación en ámbitos propios donde la representación espacial sea pertinente. Como una actividad importantemente relacionada con el espacio urbano, es necesario abordar los significados espaciales del operador, pues a través de estos, se alimenta en buena parte la experiencia del trabajo. Así, la identidad laboral-urbana considerada como una configuración, permite explicar y articular el proceso de construcción de

significados a través del tiempo de una forma dinámica y no estática, desde que los operadores trabajaban conduciendo microbuses, después como partícipes de un movimiento social, hasta la inclusión como conductores de unidades articuladas de Metrobús.

CAPITULO I. PLANTEAMIENTO TEÓRICO

1.1 Revisión de las teorías sociológicas en la relación al tratamiento de Estructuras, Subjetividad, Acción.

La compleja relación entre las estructuras, el papel de los sujetos sociales y sus acciones, han sido temas fundamentales para la teoría social desde sus inicios. Sus articulaciones han tenido grados e intensidades diferentes en su relación, pues éstas han cambiado históricamente de acuerdo a contextos y problemáticas concretas. Básicamente, la preocupación de la teoría social ha estado en razón de explicar la compleja relación dicotómica que siempre ha preocupado a mujeres y hombres: la relación entre la determinación y la libertad. Margaret S. Archer (1997:10) señala que al “enfrentar el problema de la estructura y la agencia [...] no sólo se abordan cuestiones técnicas cruciales para el estudio de la sociedad, sino que también se encara el problema social más apremiante de la condición humana”. Nuestro trabajo pretende contribuir, de acuerdo a los alcances de una investigación concreta, a esclarecer problemáticas apremiantes y específicas de ciertas relaciones entre estructuras, subjetividades y acciones a un tiempo y espacio que nos es cercano.

En éste capítulo, el lector encontrará una revisión de algunas de las principales teorías sociológicas clásicas y modernas en razón de fijar el interés en la relación entre estructura, subjetividad y acción, para después, de acuerdo a una propuesta configurativa, recuperar la articulación histórica de la mencionada relación.

En un sentido amplio, puede distinguirse dos perspectivas teóricas contrarias que han tratado de explicar los fundamentos de la vida social. Por un lado, estarían aquellas teorías que sobreestiman el significado y la presión de las estructuras ya sean de tipo cultural, histórica, económica, social, etc. sobre los sujetos sociales, produciendo en ellos acciones derivadas de estructuras determinantes que escapan a la voluntad de los actores y de cierta forma se les imponen en base a un fuerte fundamento de orden e integración. Para esta perspectiva los fundamentos de la vida social gravitan en torno a la teorización e investigación de las interrelaciones, dinámicas, funcionamiento y cambio de tales estructuras. Por otra parte están aquellas teorías que han magnificado y sobreestimado la capacidad y voluntad de los sujetos para obrar, de cierta forma, a manera libre e independiente de diversas estructuras, o bien que sus análisis se han enfocado a los sujetos en interacción y en sus acciones. Su teorización e

investigación refiere no a las estructuras sino a las situaciones de interacción y acciones de orden micro-social que implican construcción y negociación de significados.

A continuación haremos una revisión de las principales perspectivas sociológicas de acuerdo a estas dos amplias perspectivas considerando sus más significativos matices hasta abordar aquellas teorías integradoras (*agency*) cuya pretensión es superar las limitantes del estructuralismo y subjetivismo. El criterio es la relación entre las estructuras, subjetividad y acción, y con ello recuperar importantes elementos para formular, de acuerdo a los objetivos de una investigación concreta, una propuesta configurativa que considere los elementos pertinentes de la relación entre estructura-subjetividad-acción y construir con ello en un capítulo posterior, una propuesta de investigación que trata sobre la construcción de la identidad y acción colectiva.

De acuerdo a las perspectivas que sobrevaloran la importancia de las estructuras como determinantes en relación con los sujetos sociales, sobresalen principalmente tres: la perspectiva durkhemiana, el estructural-funcionalismo y el marxismo ortodoxo. A continuación haremos una breve revisión de dichas perspectivas.

Para Emile Durkheim es fundamental el reconocimiento de los “hechos sociales”, distinguidos como cosas independientes de la mente, externos y coercitivos para las conciencias de los sujetos sociales (Durkheim, 1999). Los llamados hechos sociales que pueden ser tanto materiales como inmateriales (Ritzer, 2000a, 226) poseen de acuerdo a su distinción, niveles o grados de realidad social. Por ejemplo, entre los hechos sociales materiales se encontrarían los principales componentes estructurales de la sociedad (como el Estado o la Iglesia) cuya función a la manera de órganos similares a un sistema biológico, cumplen propósitos basados en ordenes causales, determinando y ejerciendo coerción sobre los contenidos mentales y morales de la sociedad a través de normas y valores. Así, los sujetos al ser partícipes e integrantes de la sociedad, también subjetivamente son consecuencia o producto de la estructura social a la cual pertenecen, pues determinan éstas sus acciones e ideas. Por ejemplo, una densidad dinámica que tiene que ver con el número de personas y un cierto grado de interacción social entre ellas, conduce al cambio de una solidaridad mecánica a la orgánica. Esto explica para Durkheim de manera general, el progreso en la historia de las sociedades. Por tanto, los hechos sociales expresados como diversas estructuras de la sociedad que ejercen coerción a sus integrantes, establecen y dan pauta a las acciones y a las

representaciones colectivas que también poseen sus propias estructuras y que pueden permanecer por largo tiempo posterior a la existencia de los actores individuales. Esta propuesta que considera a los hechos sociales como cosas, reconoce que existen diversas estructuras que escapan a la voluntad de los sujetos. Es importante destacar que aunque esta propuesta puede ser uno de los ejemplos extremos de la presión de las estructuras hacia los sujetos (para este caso de manera coercitiva), puede ser ésta un primer elemento para reconocer la relevancia de diversas estructuras de orden material e inmaterial que, reconociendo que su diversidad es más amplia y no de forma determinista, tal propuesta es un primer elemento para profundizar en el nivel de realidad de la objetivación de diversas estructuras, la presión que ejercen y las diversas experiencias que promueven. Otro elemento importante es el reconocimiento de la llamada “conciencia colectiva” como una objetivación que implica extensión y fuerza que evoluciona de acuerdo a sus propias leyes y dinámicas (Aron, 1987). Este señalamiento es un elemento importante que ha motivado en un inicio a explicar en la teoría social las acciones y expresiones colectivas de la sociedad.

Para la perspectiva estructural funcionalista, la explicación de la acción social está centrada en la determinación que ejercen las estructuras sobre los sujetos sociales en un proceso de internalización cultural que promueve y mantiene la permanencia del sistema social. En la obra de Talcott Parsons *El sistema social* (1984) las funciones imperativas básicas de las estructuras del sistema son fundamentales para la satisfacción de sus necesidades, su duración, estabilidad y adaptación. Los imperativos refieren a la funcionalidad de adaptación, capacidad para alcanzar metas, integración y latencia (Ritzer, 2000a, 540), juntos en su vinculación con cuatro sistemas de acción que son el organismo conductual, el sistema de la personalidad, el sistema social y el sistema cultural, constituían en términos de integración y orden a la propia sociedad. La explicación por la acción social en la perspectiva estructural-funcionalista no se encuentra en los actores mismos, pues estos cuya tendencia de los actores es “obtener un óptimo de gratificación” (Parsons, 1984:5) se encuentran solidificados en la estructura de la personalidad y del propio sistema social, que refiere a estructuras objetivadas que se imponen a través de la socialización junto con estructuras culturales, creando los insumos y motivaciones que guían la acción. El *status rol* sería la unidad básica del sistema donde éste se refiere a la posición dentro del sistema social y a lo que él hace de acuerdo a esa posición, todo esto considerado en términos de integración, orden y funcionalidad del sistema. La socialización como

interiorización es la interiorización de normas, valores y códigos culturales organizados por las formas en que las estructuras y las funciones se relacionan semejantes a formas mecánicas y orgánicas. El sistema de la personalidad controlado por el sistema social y cultural a través de la socialización pretende encausar, orientar, motivar y organizar la disposición de la personalidad que son las “unidades más relevantes de la motivación de la acción” (Parsons y Shil, citado por Ritzer: 550). Distinguidas de las tendencias innatas como la energía fisiológica, las disposiciones de la personalidad son los impulsos que son conformados por la propia sociedad y no de construcción autónoma. Aquí, la subjetividad es entendida de manera contextual, donde las condiciones de la acción se definen de modo significativo como objetos que se hallan fuera de la voluntad de los actores, ya sean estos objetos físicos, sociales o simbólicos. Para T. Parsons la organización subjetiva no es propia de la constitución del actor (Savage, 1999: 83). Con la crítica que hace al atomismo utilitario, Parsons intenta aclarar que los fines de la acción de los sujetos están siempre articulados en niveles de complejidad y formas de determinación que se traducen en contextos situacionales, donde la acción se vuelve posible por los diversos valores que constriñen y a su vez encauzan las motivaciones en direcciones específicas y organizadas. La llamada voluntad humana no es un principio esencialmente indeterminado o de autonomía metafísica, para Parsons es un mecanismo entre lo normativo y las condiciones de la acción. Con todo lo anterior, el proceso subjetivo queda constreñido a elementos condicionantes y exigencias normativas que impiden apreciar diversas construcciones de significados y múltiples experiencias, pues su reducción queda entendida como “estados de la mente”, donde el papel de la subjetividad es entendida como un “concebir” y un “reconocer” de las estructuras más que un interpretar, un construir o un transformar en relación a ellas. De lo anterior, es necesario ampliar el espectro del proceso subjetivo para no reducir diversas motivaciones, procesos y acciones en meras evaluaciones de lo irracional o de lo erróneo, ya que a la manera del estructural-funcionalismo, la existencia y acción humana están primariamente concebidas con propósitos de obligación moral.

La perspectiva clásica del Marxismo estructuralista sobrepone la estructura económica a la estructura ideológica, donde el desarrollo del modo de producción y el intercambio, crean las condiciones materiales que articulan la opresión y la conciencia que se tiene de ella. Este determinismo económico marxista consiste básicamente en que la estructura económica entendida como el conjunto de relaciones de producción en proceso histórico, tiene una

relación determinista con la superestructura ideológica donde la conciencia social es reflejo y está determinada por “la vida material de la sociedad [y por] las relaciones económicas que los hombres contraen entre sí” (Konstantinov, 1976:412). Así, “la estructura económica constituye en cada caso el fundamento real a partir del cual es preciso explicar en última instancia toda la sobreestructura de las instituciones jurídicas y políticas, así como los tipos de representación religiosos, políticos, y de otra naturaleza para cada periodo histórico” (Engels, *Anti-Düring*, citado por Ferraro: 2003:212). La llamada clase del proletariado es aquí donde se convierte en el sujeto histórico destinado a transformar la condición material social, so pena aún de perecer. La conciencia de clase (que podría interpretarse para los fines que aquí convienen como *identidad*) que incluye tanto una dimensión económica, como política, intelectual y moral, está fuertemente determinada por la estructura económica, y para superar tal condición de miseria material y espiritual, la conciencia que debe hacerse más opresiva para oponerse a la estructura que impide evidenciar en su totalidad las capacidades del individuo. Si bien la relación entre la base y la estructura ha sido una correspondencia ampliamente discutida por los especialistas, para tener un mayor panorama de esta perspectiva en términos de su interpretación, considerar de forma mecánica tal relación es en buena parte hacer una simplificación que acarrea limitaciones importantes. Si bien las condiciones económicas se han interpretado en definitiva como decisivas y a los elementos de la superestructura ligados directa o indirectamente a los cambios operados en la infraestructura con el reconocimiento de cierta autonomía relativa, donde su desarrollo histórico se encuentra regido por leyes específicas y siempre al servicio de los intereses de las clases dominantes (Harnecker, 1985: 99), es necesario tener presente el estudio de las obras políticas de Marx y Engels como *El dieciocho brumario de Luis Bonaparte*, *La situación de la clase obrera en Inglaterra* o las propias *Tesis sobre Feuerbach*, donde se resalta la relevancia de los sujetos sociales como protagonistas de su propia historia. Las propias estructuras no representan una determinación absoluta: “Si alguien lo tergiversa transformándolo en la afirmación de que el elemento económico es el único determinante, lo transforma en una frase sin sentido, abstracta y absurda (Marx Karl y F. Engels, 1977: 379). Por tanto, basta para este momento, reconocer la necesidad de recuperar una concepción de Marx de la realidad donde los sujetos sociales no aparezcan como marionetas de leyes objetivas, sino como participantes efectivos en el desenlace de los procesos históricos (De la Garza, 1988).

La perspectiva racionalista o de elección racional básicamente propone la idea de que hombre es concebido como un ser egoísta e individualista por naturaleza. Naturaleza que le es inmutable y que siempre busca el máximo beneficio individual, de lo que se obtiene un beneficio generalizado. En el fondo de esta concepción se tiene muy presente una visión de un mundo y un universo regulado por leyes universales, sin una distinción entre el ámbito de lo físico y de lo moral, es decir, un universo que puede ser reducible a átomos cuyas relaciones y pronósticos de todo tipo pueden ser calculables de manera muy precisa. Mediante el control de las variables exógenas (como podrían ser instituciones extraeconómicas, culturas y conflictos sociales), se construyen diversos modelos de orden matemático que le permiten conocer al actor racional, en razón de la utilidad, las situaciones que enfrentará y poder con ello decidir de manera óptima los mecanismos y formas de su proceder.

Para Herbert Simon (1989) la racionalidad tiene la naturaleza de ser limitada. Por una parte reconoce que los actores sí buscan optimizar sus resultados como lo explica el pensamiento neoclásico. Sin embargo, éste tiene limitaciones cognitivas que no puede superar, pues no puede ir más allá de su naturaleza confinada, en tanto la información es incompleta y su monitoreo no es óptimo: “los agentes humanos son intencionalmente racionales, pero están sujetos a incertidumbres y limitados en conocimiento, previsión, habilidad y tiempo” y en lugar de buscar soluciones que sean ideales, promueven soluciones que sean satisfactorias.

El punto aquí, es que la propuesta de considerar al actor con una naturaleza racional o bien, con una naturaleza racional limitada, confina al sujeto a un papel determinista de acuerdo a la propia naturaleza racional que lo sustenta y fundamenta para todas las aspiraciones y acciones que el concreta. Ya sea que la naturaleza racional sea considerada como inmutable o limitada, para fines de comprensión de la subjetividad, ésta quedaría restringida y constreñida de acuerdo a la propia naturaleza de la racionalidad de un sujeto hedonista que buscará satisfacer y encausar, racionalmente, sus aspiraciones y acciones. Esta postura impide apreciar la compleja riqueza de la construcción de significados que no sólo tiene que ver con un proceso racional, sino con múltiples procesos de orden diverso que no necesariamente están orientados imperativamente por una o hacia una naturaleza racional. Para Kant (2000) por ejemplo, uno de los principios fundamentales es dirigir la vida y la felicidad en virtud por la propia razón, sin embargo la elección racional para esta perspectiva revela un limitado y empobrecido margen de posibilidades para la acción porque subsume la construcción subjetiva (identificada generalmente como los deseos del instinto) a un *telos* ilustrado o racional hedonista con

infinitas metas de satisfacción. Recuperamos entonces de este proceder racional no la explicación naturalista ni determinista de la constitución subjetiva como un *noumenon* racional, sino como una de las zonas en que diversos elementos forman redes de códigos y que en una configuración pueden tener pertinencia para explicar cierta construcción de significados para un caso concreto.

Por otro lado, la preocupación de las teorías hermenéuticas y fenomenológicas por la realidad social se centra en la reducción de que su construcción sólo existe y persiste como producto de la subjetividad y no como una realidad en sí misma donde no es plausible ésta de ser estudiada en sí misma. La acción social desde estas perspectivas es explicada en situaciones y contextos de orden microsociales, donde el objeto sólo existe para el sujeto que lo interpreta y lo significa, así, la estructura, la subjetividad y las relaciones con la acción social no tienen mayor alcance de lo que del mundo interno se puede interpretar. Para una hermenéutica radical no tiene razón de ser investigar si hay un método de la comprensión del sentido, pensando en Dilthey, donde la hermenéutica es un proceso histórico-psicológico a través del cual los sujetos interpretan las manifestaciones objetivadas del espíritu reconociéndolas como producidas por otros sujetos. Para Heidegger, por el contrario, la hermenéutica es un proceso por el cual el hombre orienta la dimensión de la ontología, anterior a toda determinación puramente antropológica y sujeto-céntrica, es decir, “el concepto de interpretación no es un concepto metodológico, es el carácter ontológico primario de la vida misma” (Gadamer, *Verdad y Método*; citado por Ferrariz:188) a lo que puede llamarse un modo de ser en el mundo.

Para el interaccionismo simbólico o también llamada tradición de Chicago, tiene entre sus principios básicos el reconocimiento de la capacidad de pensamiento de los sujetos sociales moldeada por la interacción social. En esta interacción los sujetos aprenden significados y símbolos ejerciendo capacidad de pensamiento donde es posible alterar los significados y los símbolos que se usan en la acción y la interacción sobre la base de la interpretación de la situación. Para George H. Mead, uno de sus primeros representantes, que parte en oposición al conductismo y al determinismo estructural, propone que el problema de la conducta es un asunto de producción social en donde interviene la conciencia y la autoconciencia de los sujetos. Para Mead, el individuo y la sociedad son lo mismo aunque se presenten de diferente forma, la sociedad como estructura no es una objetivación, sino es una expresión generalizada

o una organización de actitudes de todos los sujetos. La sociedad no es un agregado o una suma, sino es el conjunto de acuerdos, formas de hacer y convenciones donde el orden social emerge y se negocia en cada interacción, en cada encuentro cara a cara. El sujeto nace en sistemas simbólicos supraindividuales que lo preceden, es a través del proceso mental reflexivo donde el sujeto se integra y forma parte de una comunidad.

Para que se concrete una relación social, es necesario que por lo menos estén implicados dos sujetos, que en una base unitaria primitiva llamado “acto” emergen los procesos reflexivos que llevarán al sujeto hacia la integración social. Con una fuerte influencia conductista, el “acto” compuesto por cuatro momentos llamados impulso, percepción, manipulación y consumación, como la condición necesaria orgánica para la concreción del acto llamado social. A través de los gestos que “actúan como estímulos específicos de respuestas socialmente apropiadas” (Mead, 1972) se construyen conversaciones gestuales y el propio lenguaje que con sus símbolos significantes, hacen posible la interacción simbólica.

Como consecuencia de procesos básicos de orden fisiológico y social, se construye el *self* como capacidad y proceso reflexivo de desarrollo mental que se relaciona con la experiencia social. “Es la reflexión y capacidad de ponernos inconscientemente en el lugar de los otros y actuar como ellos lo harían [...] capacidad de los individuos para salir fuera de si y poder convertirse en objetos para si” (Ritzer, 2002a: 486). El “yo” como reacción contra el “mi”, es un fuente de innovación en el proceso social donde se encuentran nuestros valores más importantes, donde se permite desarrollar una personalidad definida. El “mi” como “conjunto organizado de actitudes de los demás que uno asume”, es la adopción del “otro generalizado”. Así, el pensamiento como un producto de reflexión y de reconocimiento de la existencia de “mí mismo”, es un proceso social de conversación entre el “yo” y el “mi” en donde el proceso subjetivo se ubica en la construcción procesual del mundo interno del sujeto en una constante conversación interna. Pensando en terminos del orden, el “yo” es un enfrentamiento, y con el “mi” la situación es confrontada.

La propuesta de Georg H. Mead resulta interesante en el sentido de que reconoce para los sujetos un relevante papel de la constitución de la persona como un proceso mental que, aunque tenga una fuerte influencia de orden conductual, hay una necesaria relación con lo social como constitución y maduración del “self” a través de los significados simbólicos recreados y actualizados en la interacción. Es importante resaltar que la constitución personal y social es a manera de un proceso y un desarrollo en el que el “self” va madurando hasta su

incorporación como miembro de una comunidad a través de las etapas del juego y del deporte hasta la adopción del llamado “otro generalizado”. Sin embargo, aunque su constitución sea de orden procesual y se reconozca la capacidad de significación y alteración de símbolos significantes por parte de los sujetos, el proceso subjetivo está fuertemente caracterizado como proceso mental reflexivo, en donde hasta la propia idea de “mente” entendida también como un proceso más que como una “cosa”, es concebida con una orientación enfocada a la resolución de problemas para el comportamiento eficaz de los sujetos en el mundo social. Las estructuras sociales consideradas no como objetivaciones independientes de los actores, sino de forma similar a las mismas instituciones como la “organización de actitudes” y “hábitos vitales de la comunidad” dificulta pensar el cambio, pues la creatividad individual al estar concebida en términos conductistas más la presión que ejerce la comunidad o el llamado “otro generalizado”, hace constreñir a los sujetos en su proceso de integración a la vez que los motiva a ser creativos sin salirse de las causas racionales que intentan responder a las expectativas que los demás sujetos esperan de él.

El interaccionismo simbólico de Irvin Goffman si bien reconoce al propio *self* como un proceso se pone el énfasis en la tensión que implica su estabilidad, pues esta tensión siempre está presente entre lo que las personas esperan que el sujeto haga y lo que el sujeto quiere hacer espontáneamente. La estabilidad del *self* es apreciada como una acción social intencional de los sujetos para representar una imagen a las diversas audiencias sociales a manera similar a actuaciones dramáticas representadas en un escenario. Así, el *self* es el producto de la interacción dramática entre el actor y la audiencia social. Producto de la interacción con los demás sujetos es la atribución o el estereotipo en que las acciones se guían de acuerdo a ésta, como una imagen que no significa sinceridad o una identidad propia del “yo” sino “como un efecto dramático que surge difusamente en la escena representada, [...] y] si la actividad del individuo ha de llegar a ser significativa para otros, debe movilizarla de manera que exprese durante la interacción lo que desee transmitir (Goffman, 2006: 42). El problema de cómo se construyen los significados se centra en la corrección de fallas en la interacción y en la confianza del rol sobre los propios actos del sujeto, pues “las actitudes, las creencias, y emociones *verdaderas* o *reales* de los individuos pueden ser descubiertas sólo de manera indirecta” y es en el rol como “mascara [la] que representa el concepto que nos hemos formado de nosotros mismos, esta mascara es nuestro *sí mismo* más verdadero, el yo que quisiéramos tener” (Íbid.: 31). Algo relevante por recuperar aquí de la perspectiva de Goffman,

es que la situación de interacción es una situación cara a cara como una relación que implica poder, es decir, es una circunstancia de poder convencer y manipular al otro en razón de que piense lo que el sujeto actuante quiere que crea de él. Así, con Goffman se pierde el sentido de ingenuidad de los primeros interaccionistas simbólicos.

El pensamiento por las estructuras en Goffman se orientan al estudio de las pequeñas estructuras del mundo social llamadas esquemas de interpretación que permiten al individuo “localizar, percibir, identificar y etiquetar ocurrencias en su espacio vital y en el mundo en general” (Ritzer, 2002b:285) Así, al dar significado a los eventos, la estructura entendida como “armazones” o principios básicos de comprensión se ponen en marcha para organizar la experiencia y guiar la acción, donde ésta última se interpreta más por la adherencia mecánica a las normas que mediante el proceso activo, creativo y negociador. Por tanto, el llamado *frame* se identifica según la propia experiencia del sujeto actuante que en base a esquemas de interpretación, restringen la acción y la construcción de significados de los sujetos para una situación en donde a través de ella emerge la sociedad.

Para la perspectiva interaccionista de Hebert Blumer, la esencia de la sociedad ha de buscarse en los propios actores y en su acción. Lo que ha identificado como *acción conjunta* que no es la sumatoria de actos individuales, sino que con un carácter que le es propio, es creada por los actores y sus sujetos, convirtiéndose para Blumer en una de las principales preocupaciones para la sociología. Si bien la preocupación por las estructuras macro en Blumer es un tema que puede ser discutible, reconocía la existencia y la importancia de estas grandes estructuras en la medida en que establecían condiciones y limitaban la acción de los sujetos como la cultura y el orden social (Ibid. 288). Sin embargo, su tratamiento no es extensivo y no sobrepasaba la interpretación de ser un poco más que contextos en los cuales se enmarcan los elementos importantes de la vida social, es decir, la acción y la interacción. Por tanto, el tratamiento de las estructuras como objetivaciones que pueden tener independencia de los sujetos y ser transformadas por ellos no es tratada aquí, sin embargo, se reconoce que estas estructuras no operan de forma determinante, sino que condicionan y limitan la acción. Otro elemento importante es el papel que le asigna al propio sujeto como indeterminado ante cualquier estructura, pues “el proceso de autoindicación por medio del cual la acción humana se forma no puede ser explicada por factores que preceden al acto. [...] Es mediante este proceso que el ser humano construye su propia acción humana” (Blumer, citado por Savage: 82). Sin embargo hay con ello, una sobreestimación de la autoconstitución del sujeto en la

interacción, pues aunque la estructura social, la cultura y los valores no sean considerados como determinantes sino condicionantes, no deja de haber pasividad en la personalidad en relación con las estructuras. Al considerar entonces al sujeto como la principal fuente de su proceso subjetivo y de su acción, se oscurece las presiones concretas que ejercen las diversas estructuras en el proceso subjetivo y en la concreción de su acción. Además se oscurece con ello, la relación de reproducción y transformación de las estructuras y los sujetos en su historia.

Dentro de la perspectiva de Max Weber, el peso que le asigna a las estructuras sobre la acción y la construcción subjetiva de los sujetos sociales no es de orden determinista, sino que confiere a los sujetos racionalidad e importantes motivaciones subjetivas. Esto puede explicarse desde la propia consideración de lo que Weber entiende como ciencia social, su objetividad y la distinción de los llamados juicios de valor y juicios de hecho. Los juicios de valor son aquellas posiciones cotidianas con determinados valores que permiten comprender ciertos fines e ideales, condicionado por un sistema de valores asumido por quien lo emite. Los juicios de valor pueden ser una muestra de aquellos elementos más íntimos de la personalidad, que “determinan la acción y confieren sentido y significado a nuestra vida, son percibidos por nosotros como algo objetivamente válido” (Weber, 2006, 44). Los juicios de hecho son aquellas afirmaciones que refieren a la investigación científica, donde están fuera los criterios de valor, pues éstos no contribuyen de ninguna manera a la demostrabilidad científica de los enunciados. Para Weber, el conocimiento científico debe estar distinguido de las orientaciones o juicios de valor, pues no tiene que estar mezclado, y tampoco da recetas para la práctica preventiva pues “una ciencia empírica no puede enseñar a nadie qué debe hacer, sino únicamente qué puede hacer y, en ciertas circunstancias, qué quiere” (Ibid: 44). El objeto de la ciencia social es la propia acción social enlazada con un sentido intencional diferenciándose del comportamiento y conducta que refieren comportamientos reactivos no intencionales como lo serían por ejemplo el caso de los animales. La acción que le interesa a las ciencias sociales es la acción social, es decir, aquella que se realiza o cuyo sentido esta siempre orientado como expectativa con un sentido intencional. Para Max Weber, “la acción humana es social siempre que el sujeto o lo sujetos de la acción enlacen a ella un sentido subjetivo. La acción social, es una acción en donde el sentido mentado por su sujeto o sujetos está referido a la conducta de otros, orientándose por ésta en su desarrollo” (Rocher, 1996: 22). La acción social que puede ser racional con arreglo a fines,

con arreglo a valores, afectiva y tradicional (Weber, 2005: 20) y su relación social (como conducta plural reciproca dirigida que existe o puede existir) no están absolutamente determinadas por estructuras coercitivas, están mediadas por la representación de la existencia de un orden legitimo, es decir, por la atribución de validez que puede estar garantizada de manera puramente íntima (afectiva, racional con arreglo a valores, religiosa) o por la experiencia de consecuencias externas (Ibid. 27). Así, la llamada objetividad de las ciencias sociales “reposa sobre y sólo sobre el hecho de que la realidad dada es ordenada según categorías, las cuales, en un sentido específico, son subjetivas, esto es, presentan la precondition de nuestro conocimiento y están ligadas a la precondition del valor de aquella verdad que sólo nos puede dar la experiencia” (Löwith, 2007:166). La comprensión, puede reconstruir el sentido que el agente esta enlazando con la acción social, pues éste es el objetivo de la sociología comprensiva: reconstruir la intención que persigue el agente en su relación con los demás, y con ello, abrir el panorama de la subjetividad no como una clasificación exhaustiva como dice Weber (op. cit. 21), sino como una aproximación a la acción real para la investigación sociológica.

Al abrir este panorama de la subjetividad, no deja de aparecer en Weber cierta oscuridad sobre su significado, debido a que la concepción de acción aparece en el centro de la discusión entre teorías que afirman la determinación del sujeto y aquellas que proponen que la subjetividad es autoconstitutiva (Savage, 1999) . Si bien la acción social es aquella que el sujeto actuante liga con sentido subjetivo a su propia acción, ésta “existe sólo como la conducta de uno o más seres individuales”. Así, el sujeto es agente en el curso de su propia acción comprensible subjetivamente, y se muestra con ello el papel que tiene en la concreción de sus acciones. Sin embargo, Weber reconoce también la importancia que tienen los sistemas de valores supraindividuales de la cultura que ayudan a constituir los sentidos y concretar ciertas acciones, por ejemplo ciertos valores de sistemas religiosos. Con esto pueden distinguirse dos concepciones posibles de la acción aparentemente irreconciliables, y aunque las interpretaciones puedan ir por un lado o en ambas direcciones, lo importante es que ambas pueden relacionarse, corresponderse y mutuamente ser consecuencia una de la otra en ciertas condiciones, es decir, las presiones que ejercen las diversas estructuras, las construcciones subjetivas de sujetos individuales y colectivos y la concreción de múltiples acciones, se relacionan cualitativamente con

diversas intensidades, pues ya que su relación es histórica, su reproducción y transformación implica múltiples relaciones bajo diversas situaciones, dinámicas y lógicas.

El trabajo de Alfred Schutz se orienta a investigar la construcción de los significados para la acción social. Con la pretensión de superar la fenomenología filosófica de Husserl, Schutz explora la creación de significados del mundo intersubjetivo en el que los sujetos crean la realidad social. A diferencia de Husserl donde "la reflexión fenomenológica es la ciencia descriptiva que trata de las esencias de las vivencias puras trascendentales" (Husserl, 1949: 166) que atienden no al hecho psíquico del fenómeno, sino a su contenido significativo para la conciencia pura o trascendental, Schutz centra su atención en un mundo intersubjetivo en que los sujetos crean la realidad social. Las estructuras sociales y culturales son construidos por los sujetos que las preceden, en donde los significados subjetivos y objetivos son vistos como una mediación. Es en el llamado mundo de la vida donde las personas actúan con actitud natural, donde las personas dan por sentado que el mundo existe, donde las personas trabajan y no dudan de su realidad hasta que surgen situaciones problemáticas" (Ritzer, Op. cit.: 511). Es el mundo donde se construyen intersubjetivamente los significados en relación con la comunicación y la acción social:

"El mundo de la vida es intersubjetivo desde el comienzo. Se me presenta como un contexto subjetivo de sentido, aparece dotado de sentido en los actos explicativos de mi conciencia. El mundo de la vida es algo que debe ser dominado de acuerdo a mis intereses particulares. [...] Desde el comienzo encuentro en mi mundo de la vida semejantes que se manifiestan no sólo como organismo, sino como cuerpos dotados de conciencia, como hombres iguales a mí" (Schutz y Luckmann, 2003: 35).

En el mundo de la vida constituido por diversas estructuras y limitantes (temporal, espacial o social), ordenamientos y niveles que afectan la construcción de significados subjetivos y objetivos, los sujetos construyen significados para sus relaciones y sus prácticas cotidianas de manera inmediata y mediata en toda interacción social con fuertes contenidos simbólicos. El propósito de Schutz entonces es estudiar la relación entre el modo que construimos la realidad social, la realidad social inexorable, sedimentada y concreta junto a la cultura heredada. El mundo de la vida es entonces un mundo o escenario intersubjetivo, donde el sujeto lleva a cabo propósitos a través de la concreción de sus acciones, influido por las propias limitantes que el mundo de la vida promueve.

Entre la estructura y la acción (como interacción) hay una mediación subjetiva producto de la significación de la realidad social y cultural que precede y es heredada por el sujeto. En el proceso de significación del mundo de la vida *el acervo de conocimiento* es muy relevante pues como almacenamiento de experiencias previas tanto propias como transmitidas, permiten ubicar, ordenar, interpretar y responder a situaciones concretas que el sujeto enfrenta. Es importante señalar que este *acervo de conocimiento*, que tiene sus propias estructuras (elementos fundamentales, de conocimiento rutinario y el de los elementos específicos), es producto de procesos subjetivos y de la influencia social traducida como pautas de actos, modelos de explicación y recetas, métodos, estructuras de significaciones producto de experiencias subjetivas de los sujetos que se vuelven heredables. Así, es pertinente considerar que la interacción social al ser intersubjetiva, su significación no sólo se presenta internamente al sujeto, sino se objetiva asumiendo un carácter social amplio, entendido como una acumulación de significados con importantes contenidos simbólicos. Otro elemento importante es la apertura en el espectro de significatividad de los sujetos en la teoría de Shutz respecto a otras teorías sociológicas. La intención es resolver el problema de la significatividad de la acción, los procesos de adquisición y constitución del acervo de conocimiento, así como la significatividad de la realidad social. En el encuentro de la corriente interna de la conciencia y los hechos del mundo de la vida, la significatividad se explica como un proceso estructural de significatividades que puede tener varios niveles como una significatividad temática, hipotética, interpretativa y su interdependencia entre ellas. Un último elemento por señalar es el mundo de la vida como fundamento incuestionado de la concepción del mundo, debido a la influencia de William James³ el mundo de la vida para Shutz es concebido como una “realidad que modificamos mediante nuestros actos y por otro lado, modifica nuestras acciones” (Ibid. 28) Con lo anterior, reconociendo desde una actitud cotidiana de motivación pragmática que el mundo de la vida es ante todo, el “ámbito de la práctica y la acción”, la actividad del trabajo aparece en su centro.

³ Filósofo y psicólogo norteamericano, considerado como uno de los fundadores del pragmatismo. Desde sus propias palabras William considera al pragmatismo como “una actitud perfectamente familiar en filosofía, la actitud empírica [...pero] de un modo más radical y en una forma menos objetable [...]. Se aleja de abstracciones e insuficiencias, de soluciones verbales, de malas razones a priori, de principios inmutables, de sistemas cerrados y pretendidos “absolutos” y “orígenes”. Se vuelve hacia lo concreto y adecuado, hacia los hechos, hacia la acción y el poder. (James, 1954: 56)

Para las teorías de la *Agency*, su pretensión es superar la prisión del estructuralismo y subjetivismo y recuperar al sujeto social como agente transformador de las estructuras. Estas teorías adquieren formas diversas, por ejemplo, como una actualización de las estructuras por la acción reiterada para Giddens, donde las estructuras no son las prácticas, sino las reglas que guían la acción. El sujeto tiene la capacidad de poder transformar las estructuras, sin embargo, la subjetividad queda reducida a un cierto monitoreo reflexivo y conciencia *a posteriori* de la práctica. Así, para Giddens el centro no sería propiamente el sujeto, sino la práctica, que es básicamente inconsciente donde “los actores saben (creen) acerca de las condiciones sociales, incluidas en especial las condiciones de su propia acción, pero no pueden expresar discursivamente” (Giddens: 2006: 394). Forman parte de un sistema básico para controlar la angustia y fomentar la confianza. Por tanto, lo central no es esclarecer el proceso de construcción de significados, pues las reglas son articuladas inconscientemente en prácticas que son recurrentes.

Pierre Bourdieu, pretende superar la oposición entre el subjetivismo y el objetivismo. Busca recobrar el papel de la subjetividad sin ignorar las estructuras objetivas, entendidas como procesos de interpretación y explicación del mundo por parte de los sujetos. Su orientación, denominada como “estructuralismo genético” (Ritzer, 2002) busca explicar la realidad social como un sistema de relaciones que constituyen estructuras objetivas. Estas estructuras inciden en la aprensión de la realidad por parte de los sujetos, y a su vez, las prácticas de éstos constituyen las relaciones entre los sujetos e instituciones de manera diferenciada. Esta red de relaciones es llamada campo, donde las estructuras estructurantes se articulan en base a prácticas rutinarias y al uso de diversos capitales que articulan relaciones de lucha por el poder que provocan diversas exclusiones y desigualdades según sea el campo que refiera. El *habitus* es el resultado de las posiciones en los campos por parte de los actores. Fundamentalmente, son esquemas básicos de percepción, sentido práctico y guía para la acción. El *habitus* “teje vínculos entre los diferentes estados del campo, [...] es el principio generador y unificador de las prácticas y de los puntos de vista. En la red de relaciones que constituye el campo, “el *habitus* funciona como un operador analógico” (Martínez, 2007: 211) Si bien el *habitus* es considerado no como una determinación sino como disposición para la acción y estructurante de prácticas, no hay interés en profundizar en el proceso de su constitución, pues al ser éste inconsciente, esta “personalidad” que estructura las maneras de

hacer, de decir y de pensar que se muestran como emociones, valoraciones estéticas o juicios morales no se analiza claramente.

Jürgen Habermas construye el concepto del mundo de la vida como un mundo inmediato en el que los sujetos interactúan en base de la acción comunicativa. En este mundo prevalece la interacción comunicativa con significado, donde es posible concretar los espacios para la negociación y el consenso a través del lenguaje y la mediación de la cultura basada en la intersubjetividad: “las relaciones comunicativas están insertas *a un mismo tiempo* en diversas relaciones con el mundo. [es] un proceso cooperativo de interpretación en que los participantes se refieren simultáneamente a algo en el mundo objetivo, en el mundo social y en el mundo subjetivo (Habermas, 2006: 171). Cuando los componentes estructurales del mundo de la vida (cultura, sociedad y personalidad) se coordinan entre sí fomentando y manteniendo su reproducción en base de una legitimidad regulada y eficaz, sus procesos de reproducción fomentan y promueven el “saber válido” del consenso, la integración social y la socialización como promoción de las capacidades de interacción. Sin embargo, con las perturbaciones en el proceso de reproducción como la extrema racionalidad utilitarista y la creciente comunicación distorsionada por ejemplo, provoca una detracción del mundo de la vida y en sus estructuras incitando a la pérdida de sentido, a la anomia y a las psicopatologías. La racionalidad de la acción comunicativa como conductora de la liberación de la dominación sobre la comunicación, se restringe a la racionalidad de la lógica del capital. La colonización del mundo de la vida, provoca que la comunicación “se haga menos flexible, se empobrece y se fragmenta cada vez más, y el mundo de la vida aparece como un mundo envenenado al borde de la disolución” (Ritzer, Op.Cit.: 508) donde las instituciones de la economía y el Estado desacoplan sus estructuras reproductivas por la articulación de la dominación. En el mundo de la vida, la interacción comunicativa con significados es articulada por los componentes estructurales y sus procesos de reproducción. Es necesario destacar que Habermas, al considerar al mundo del trabajo como el ámbito de la producción en que predomina la racionalidad instrumental de acuerdo a fines, se deja en oscuridad la enorme construcción de significados, interacciones y diversas relaciones que el mundo del trabajo articula como eje central de diversos ámbitos y realidades.

Hasta aquí a manera de síntesis, hemos hecho una revisión general de algunas de las principales teorías sociológicas clásicas y modernas en razón de destacar, para cada una de

ellas, la relevancia que le dan a la relación entre la estructura, subjetividad y acción con el fin de resaltar ciertas intensidades de esta relación compleja. Hemos revisado resumidamente las teorías sociológicas en un espectro delimitado por un lado, por aquella perspectiva que en razón de explicar la totalidad social, se asigna un papel determinista a las diversas estructuras (materiales e inmateriales) reduciendo al cálculo instrumental de orden racional utilitarista y psicologista la subjetividad de los actores. El proceso subjetivo en estas perspectivas es entendida de manera contextual, pues la organización subjetiva no es propia de la constitución del actor, sino que la acción se vuelve posible por los valores que constriñen y encauzan las motivaciones hacia diversas direcciones posibles y legítimas. La acción es por tanto concebida con fuertes propósitos de obligación moral y como un resultado mecánico de la presión contundente, coercitiva y unívoca de presencia y lógica de diversas estructuras, donde los sistemas interpretados a forma organismos biológicos, imperan como una totalidad que necesita ser mantenida, integrada, relacionada a lo interno y externo en vista de su permanencia. Por otro lado del espectro, hemos revisado aquellas perspectivas que han magnificado el papel del sujeto interpretándolo como indeterminado ante estructuras superiores, sujetos sociales con naturaleza inmutable racional (limitada o no) que persiguen fines hedonistas; también subjetividades que si bien se han identificado como procesos, no dejan de tener orientaciones conductistas reduciendo su proceso al mental reflexivo; o bien considerar a la subjetividad producto de la interacción dramática entre el actor y la audiencia social donde sus contenidos, relaciones y procesos sólo pueden conocerse de forma indirecta, es decir, sólo a manera de rol como máscara. Así, desde estas perspectivas que conciben al sujeto como la principal fuente de su proceso subjetivo y de su acción, se oscurece las presiones concretas que ejercen las diversas estructuras en el proceso subjetivo reduciendo su estudio a situaciones de orden microsociales, esquemas de interpretación, *frames* o contextos que enmarcan los elementos de la vida social, restringiendo la acción, la interacción y la construcción de significados.

Hemos revisado también resumidamente importantes aspectos de las teorías integradoras (teorías de la agencia) que buscan superar las limitantes del estructuralismo y subjetivismo que han versado entre la sobredeterminación de las estructuras respecto a los sujetos y magnificación de los sujetos con pretensiones ultrahumanistas y voluntaristas. Las teorías integradoras han sido un considerable esfuerzo para integrar diversos niveles y ordenes de la realidad social que en las teorías sociológicas anteriores han aparecido como excluyentes

entre sí o con relaciones unidireccionales. Sin embargo, existen elementos explicativos que son insuficientes para explicar la relación entre estructura, subjetividad y acción, donde no se recupera con una mayor relevancia el contenido material, la dinámica transformadora de la relación de los diversos niveles, la amplitud del proceso subjetivo y la consideración más extensiva de las contingencias, cambios y emergencias de la realidad social. Es necesario por tanto abrir el proceso subjetivo y no reducirlo a un cierto monitoreo reflexivo y conciencia *a posteriori* de la práctica, o una disposición inconsciente para la acción estructurante, o fijar la atención en la acción comunicativa sin considerar otras formas de acción e interacción social; es necesario ampliar también la significación sobre las propias estructuras y la multiplicidad de significados y experiencias que el sujeto vive en relación con ellas, y no sólo como reglas que guían la acción que se reiteran y reproducen constantemente mediante la práctica de los sujetos. Entonces, reconociendo que los sujetos tienen capacidad de poder transformar estructuras-estructurantes, es necesario también extender el concebir de la realidad social en una compleja dinámica de transformación histórica de estructuras y sujetos no meramente como forma de colonización de un mundo sobre otro, o bien de componentes estructurales del mundo de la vida como la cultura, la sociedad y la personalidad, que tienen que coordinarse entre sí para mantener la reproducción de una realidad social en base de una legitimidad regulada y eficaz, sino desde una visión que permita apreciar la articulación heterogénea de diversos niveles de la realidad e interacción como movimiento, es decir, articulación de lo dado con su potencialidad.

1.2 Propuesta de la articulación histórica de Estructura-Subjetividad y Acción.

Para reconstruir entonces conceptualmente la relación Estructura-Subjetividad-Acción como una articulación histórica es necesario primero presentar la concepción de la realidad para la metodología de la reconstrucción, después reconstruyendo los conceptos de estructura, subjetividad y acción, abordar la propuesta configuracionista que nos ayudará a explicar esta relación dinámica entre los diversos niveles de la realidad en contextos de permanencia, emergencia y coyuntura.

Básicamente, la concepción de la realidad es entendida aquí como movimiento, un movimiento permanente de transformación considerando a lo dado, como dándose, es decir,

permite concebir a la realidad social construida no como una determinación acabada por causas regulares y unidireccionales, sino permite apreciar bajo distintas temporalidades y ritmos el propio cambio con composiciones heterogéneas. Así, la realidad es una articulación entre proceso y acciones donde el cambio se da en espacios de posibilidad restringidos por diversas estructuras donde los sujetos, como agentes políticos y constructores de su historia definen la trayectoria de su devenir.

El sujeto es una construcción social que se articula no en dicotomías que refieren al ámbito de lo micro-macro, individuo-sociedad, lo individual-lo colectivo, sino en el movimiento que articula dinámica y praxis con múltiples estructuras tanto sociales, políticas, económicas y culturales. Los actores se desenvuelven en distintos recortes de la realidad y con ello ponen en juego el proceso de dar sentido a sus acciones y a su potencialidad transformadora de la realidad, pues el sujeto social está embebido en procesos de significación e interacción con múltiples actores y con estructuras diversas. De aquí nace la necesidad de considerar al sujeto en una trama constitutiva de procesos de vinculación con otros sujetos y diversas colectividades, donde la construcción subjetiva no debe comprenderse en términos solipsistas o individuales o con determinaciones naturalistas o estructurales, sino que está articulada en núcleos colectivos de constante significación con espacios y tiempos dinámicos que le son propios.

Reconociendo que el sujeto social vive en una trama constitutiva de interacciones colectivas, considerar a la subjetividad como una mediación entre las estructuras y la acción ayuda a comprender el proceso de construcción de significados no como una forma mecánica o automática en que la producción y reproducción de significados se lleva a cabo. Entre las estructuras y las acciones hay visiones del mundo, discursos, formas de vida, prácticas significativas que median en la producción, negociación y transformación de los procesos históricos (Gramsci, 1981). Con esto también se reconoce que existen significados hegemónicos que articulan y concretan ciertos procesos, pero su presencia no es única ni inamovible, pues puede haber otros de orden subalterno que influyen, presionan, modifican y transforman legitimidades en virtud de encontrar nuevas perspectivas para ser concretadas, todo esto en un proceso de tensión entre dominación y consenso. La subjetividad, por tanto, es una mediación entre estructura y acción con un entramado colectivo de experiencias, significados, vivencias de sujetos históricos que conllevan relaciones de poder y de legitimidad para tiempos y espacios concretos.

La subjetividad como proceso de dar sentido implica que hay espacios sistémicos junto a otros con contradicciones, heterogeneidades, discontinuidades, donde no todo el aparato de la subjetividad se pone en juego para dar sentido a la situación y decidir la acción, pues pueden haber re-jerarquizaciones y asimilaciones que trastoque las formas comunes del comprender (De la Garza, 2001). Es decir, pueden presentarse crisis de legitimidad que impliquen replantear parte de los sentidos y visiones del mundo por diversos grupos subalternos ubicados en diversos recortes de la realidad en contra de posturas dominantes.

La configuración subjetiva es el proceso de dar sentido que los sujetos asignan a una situación concreta, en relación con la colectividad y con su porvenir. Recuperamos la propuesta de Celis (2008) de organizar a través de los siguientes campos el proceso subjetivo: campo de conocimiento, campo valorativo y normativo, campo de los sentimientos, campo del sentido estético, campo de la temporalidad, campo de la territorialidad y formas de razonamiento.

Respecto al significado de estructura este debe considerar la dinámica que las formas objetivas tienen en relación al proceso subjetivo de los actores y influencia de sus acciones. Las estructuras, producto de la relación sociohistórica de los sujetos, tienen una gran diversidad de objetivaciones. Pueden caracterizarse en una amplia heterogeneidad donde en las dimensiones de tiempo y espacio pueden concretarse en diferentes niveles e intensidades. Como producto del devenir histórico, en su objetivación pueden tener cierta existencia independiente de la voluntad de los actores, y en ciertos contextos imponerse de forma más contundente que en otros. Las estructuras pueden tener diverso grado de anclaje con la realidad social de acuerdo al espacio y tiempo en que éstas se encuentren situadas, por una parte pueden ser objetivaciones que implican una relación cara a cara con los sujetos, es decir, que involucre materialidad. Sin embargo, no hay estructuras materiales que permanezcan por siempre, sino que su reproducción o transformación depende de la relación sociohistórica que tengan con los sujetos. Las formas espaciales que son heredadas caracterizados como una forma material, tienen cierta autonomía de existencia pero no disponen de autonomía de comportamiento por sí solas (Santos; 1990), sin embargo pueden presentar características como fetiches, donde ciertas creaciones se pueden volver en contra de sus propios creadores. Por otra parte las estructuras pueden tener una objetivación que no implique una relación cara a cara como lo sería la economía o el Estado, sin embargo no dejan ejercer ciertas determinaciones (no de manera absoluta) que influyen en las construcciones subjetivas y en la realización de las acciones. De acuerdo al anclaje que tengan estas estructuras a la realidad social, estas pueden

suscitar por parte de los sujetos territorialidades diversas, es decir, múltiples experiencias espaciales en la forma de vida de los sujetos.

Las estructuras por tanto pueden presentarse en diversas dimensiones, pero gracias a que son producto de procesos históricos, no puede permanecer fijas o estáticas, sino que siempre implican intensidades en la dinámica de su prevalencia, donde en ciertas situaciones pueden servir de elementos para la reproducción y transformación de otras estructuras hasta su desaparición. Es necesario por tanto considerarlas no como una reducción sistémica, sino como configuración que puede tener relaciones blandas y duras, contradicciones, discontinuidades, disfuncionalidades e incertidumbres junta otras relaciones que pueden ser sistémicas. Configuraciones que objetivan múltiples significados, relaciones, discursos, ideologías, subjetividades, visiones del mundo, símbolos, reglas u ordenamientos entre otros. Por tanto, en lugar de preguntarse por la estructura general de la sociedad, habría que preguntarse más bien por las estructuras pertinentes para un problema de investigación o sujeto concreto (De la Garza, 2006b:29).

Respecto a la acción social, ésta es embebida de significado donde por ella pueden cristalizarse diversas motivaciones subjetivas con el fin de crear, reproducir, transformar o destituir estructuras por otras con diferentes legalidades y legitimidades. La acción social considerada como caleidoscópica implica que no hay acción pura, sino que siempre se movilizan a través de ella diversos campos de la subjetividad como relación social que puede ser a la vez política, económica o cultural. Las metas no son puras y no son concebidas en su totalidad y claridad, pues la acción que puede tener un interés o motivación dominante, implica otras relaciones con otros campos de la subjetividad como valoraciones estéticas, emotivas o morales entre otras. Así, la acción social puede implicar relaciones mediatas e inmediatas, con componentes simbólicos, interacciones con textos, escritos, sonidos, objetos simbólicos (obras de arte o programas computacionales) u objetos provenientes de la naturaleza, sin embargo, la acción más relevante es la social pues en ella se concretan diversas motivaciones subjetivas con pretensión de ser articuladas colectivamente, pues con ello se pueden reproducir y sobre todo abrir la posibilidad de transformar prácticas, interacciones simbólicas y físicas, negociar significados para transformar realidades y conciencias colectivas.

1.3 Reconstrucción del concepto de identidad.

El concepto de *identidad* no figura como una idea o un concepto que haya tenido históricamente un papel central en la teoría social, más bien fue tratado como un concepto no explícito producto del análisis de las estructuras sociales, o bien, como un concepto que refería exclusivamente al ámbito psicológico y de la personalidad. El concepto de identidad surge formalmente en el vocabulario de la sociología y la psicología social en la década de los ochenta, con una amplia referencia a las designaciones individuales y sociales. Antes de 1940 el vocablo era desconocido (Charry, 2006:191). Como antecedente, William James y Sigmund Freud pusieron las bases para la comprensión del concepto de identidad. Erick H. Erikson (1992), psicoanalista austriaco que también contribuirá en la incorporación a las ciencias sociales el concepto de *identidad*, señala que James acude al vocablo carácter para referirse a un sentimiento de identidad del individuo. Freud es quien utiliza por primera vez la categoría de identidad para privilegiar las características subjetivas por las cuales los integrantes de un pueblo se reconocían entre sí, y eran reconocidos por quienes no pertenecían a aquél. Por ejemplo, Freud menciona que lo que vincula al judaísmo no es la fe ni el orgullo nacional, sino una “multitud de oscuras fuerzas emocionales, que eran tanto más poderosas cuanto menos podían ser expresadas en palabras, así como una clara consciencia de íntima identidad, el seguro refugio de una construcción mental común” (Ibid: 18). En *El malestar de la cultura* (1970, 2006:9) Freud menciona que en condiciones normales nada nos parece tan seguro y establecido como el la sensación de nuestra mismidad, de nuestro propio yo como unitario e independiente de lo demás, sin embargo, esta relación en realidad es aparente y engañosa. Al respecto, la investigación psicoanalítica tiene mucho que decir para explicar el continuo del yo hacia adentro con una entidad psíquica inconciente llamada *ello*. Por otra parte, el concepto de identidad deviene de los estudios de adolescentes y sobre la personalidad que surge con los trabajos de E. Erickson, quien lo planteaba como un proceso subjetivo de autorreflexión, autoconocimiento y como un sentimiento de confianza producto de la unificación de identificaciones. De este proceso individual va emergiendo la identidad del sujeto frente a los otros y a la identidad del grupo para arribar a una identidad colectiva y social.

El concepto de identidad se ha convertido en cierta categoría analítica que ha acercado a múltiples disciplinas para el análisis de diversos problemas, principalmente en investigaciones de orden psicosocial. Sin embargo, aunque el concepto es considerado por ciertos autores

como imprescindible para las ciencias sociales, también su uso ha sido descontrolado, confuso y sobrevalorado. Debido a la potencialidad heurística y analítica que parece tener el concepto, se ha llegado a afirmar que posee incluso un gran poder desmitificador (Giménez, 2002:37).

En tiempos recientes, para cierta línea en la investigación social que trata sobre problemas en torno a la subjetividad, el concepto de *identidad* ha cobrado alguna fuerza que, debido a su papel heurístico, se ha pretendido investigar de forma relacional y situacional la constitución de identidades en distintos marcos de referencia como el territorio, la clase, la etnia, la cultura, la nacionalidad, el trabajo, el género, la edad, entre otros. Diversas investigaciones que tratan hoy día sobre *identidad* tienen una fuerte influencia de carácter postmoderno, donde sus resultados refieren a la fragmentación de identidades, explicaciones de orden inmediateista, falta de profundidad en el proceso subjetivo, carencia o minimización del papel de diversas estructuras, ausencia de tratamiento histórico, entre otros importantes elementos.

La postmodernidad es una concepción intelectual que ha influido a diversas disciplinas, desde los años setenta donde la crítica a la modernidad empieza a girar en torno a las relaciones de totalidad, cultura, trascendencia, sujeto, objeto, racionalidad y sentido, para los años ochenta su discurso y los ejes problemáticos de la perspectiva postmoderna se han acentuado en su crítica y después en “dar las espaldas” a la discusión moderna entorno al discurso científico moderno, a la filosofía pura, epistemología, lógica, lingüística, semiótica, psicoanálisis y arte. Con supuestas pretensiones de búsqueda por la abierta e incesante libertad de pensar, dejando de lado cualquier sistematización y negación de cualquier determinismo apriorístico, esta perspectiva busca la reconciliación entre la autorreflexión y el movimiento de lo real, sin la intención de ser juez de contenidos, sino de abogar por la promoción y apertura de los discursos. Con lo anterior, se dejan de lado la pretensión de construir amplias teorías que expliquen la totalidad social, concibiendo incredulidad por las metanarrativas (Lyotard, 1994); el desvanecimiento entre lo real y lo simulado, recuperación de los abismos superficiales (Braudrillard, 1983, 1988); la recuperación del imaginario radical (Castoriadis, 1983); pérdida de historicidad (Jamenson, 1998); la disolución del yo personal (Gergen, 1992); la negación del sujeto (Touraine, 1986); entre otros aspectos.

Resumiendo, la postmodernidad como complejo proceso cultural de cambios sociales y de mentalidades, ha tenido que ver también con la dirección y naturaleza de las sociedades en

un contexto globalizado. Junto a la crítica a la idea de la providencia del progreso, se pone en duda el edificio completo de la modernidad; se concibe a un mundo donde impera cada vez más la alta tecnología donde la globalización alcanza a los aspectos más íntimos de la vida cotidiana; los temores y las desesperanzas se presentan como exagerados artificialmente; imperan las metáforas como cuestionamientos sobre la promesa ante el presente o el extrañamiento frente a la realidad (Ianni, 2006); hay pérdida de imaginario, idea de futuro y de proyecto colectivo, donde los sujetos sociales aparecían como constructores de su propia historia desvaneciéndose con ello la idea de clase social por la fragmentación individual, de la cultura y de las relaciones sociales. Todo este proceso fue dado en contextos de crisis de paradigmas dominantes (marxismo, estructuralismo y positivismo), emergencia de nuevos y excluidos discursos (teorías de elección racional, hermenéutica, teorías de la *agency*) junto a la crisis del Estado benefactor y la idea de progreso socialista por la neoliberal. Básicamente, sus esfuerzos han estado caracterizados por una cargada atmósfera de investigación especulativa (Lyon, 2005), sin abordar en profundidad las condiciones políticas, económicas y sociales (por supuesto laborales) concretas.

Recientes autores que aquí identificaremos como para-postmodernos⁴ hablan sobre la postmodernidad caracterizando a la misma como una nueva etapa de la modernidad, pues para ellos esta no ha sido completamente cerrada, sino en realidad el tiempo presente refiere a una nueva forma de modernidad. Se interpreta a ésta desde la metáfora de la “licuefacción” de Lyotard como una modernidad líquida (Bauman, 2006), “modernidad menos sus ilusiones” o “un segundo desencanto”. La modernidad líquida, como una ausencia de rasgos que caracterizaron a la modernidad sólida, es la concepción metafórica que intenta liberarse y ser contrastante de las características de la modernidad sólida:

“Los fluidos, a comparación de los sólidos, no conservan fácilmente su forma. [...] los sólidos cancelan el tiempo, los líquidos, por el contrario, lo que importa es el tiempo. [...] Fluyen, se derraman, se desbordan, chorrean, se salpican, vierten, gotean, inundan, [...] La extraordinaria movilidad de los de los fluidos es lo que los asocia con la idea de levedad o liviandad. [...] Estas *razones* justifican que consideremos que la fluidez o la liquidez son metáforas adecuadas para aprender la naturaleza de la fase actual de la historia de la modernidad” (Bauman, *Ibid.*8).

⁴ Identificamos como autores para-postmodernos a Richard Sennet, Zygmunt Bauman y Ulrich Beck como aquellos exponentes que, sin considerarse a sí mismos como postmodernos, se aproximan y continúan diversos elementos de la postmodernidad centrados en la heterogeneidad de las ocupaciones y la flexibilidad como crítica hacia el trabajo (De la Garza, et. al. 2007).

Así, de estas metáforas exaltadas retomadas como supuestas “razones”, se va concibiendo una concepción de la realidad social con dinámicas poco claras y ambiguas, en donde la fluidez, la fragilidad, el cambio y la incertidumbre son los signos más relevantes de nuestro tiempo. De acuerdo a esta doctrina para-postmoderna, las características que distinguían a la modernidad sólida era la idea de tiempo a favor del hombre, es decir, la idea de progreso. Con ello el progreso era un proyecto de orden colectivo que impulsaba el ideal moderno de la felicidad, ahora en la modernidad líquida el proyecto promueve lo contrario, donde la felicidad y la constitución identitaria es de orden individualista y no colectiva. La felicidad que se promueve en la sociedad de consumidores “esta despojada de todo valor cognitivo [...] su principal atracción es la oferta de una multitud de nuevos comienzos y resurrecciones” (Bauman, 2009:73). Así, la vida inmediata, la autoconstitución subjetiva caracterizada por la inseguridad y la vulnerabilidad y la acción individualista son las principales claves para enfrentar un mundo de fuerzas inciertas con dinámicas fluidas y sin orígenes identificables, donde, por ejemplo, el miedo, en sus distintas apariencias se filtra por todos los rincones de la realidad a veces de manera poco fluida y pesada, y otras veces se manifiesta como “un colapso o una catástrofe que se abata sobre todos nosotros y nos golpea ciega e indiscriminadamente, al azar [...] a todo el mundo desprevenido y sin defensas” (Bauman, 2007:31).

La consideración sobre las estructuras de estas doctrinas para-postmodernas no es clara, sino en realidad el discurso esta impregnado de metáforas exaltadas, descripciones superficiales, recuperación teórica con falta de coherencia. Todo un discurso donde perdura un estilo impresionista. Básicamente la concepción de las estructuras nace de la crítica a la desaparición de las propias estructuras de la modernidad sólida, considerando principalmente como centro de autoridad al Estado. A partir de esto, los para-postmodernos afirman la difuminación de la sociedad y de sus estructuras por redes de vinculación social que sustituyen a estructuras que tenían un poder coercitivo en la modernidad sólida (Bejar, 2007: 125). Sin embargo, se reconocen ciertas estructuras que en realidad no parecen tener una identificación clara, por ejemplo, se reconoce al consumismo como una principal fuerza de impulso y de operaciones de la sociedad que coordina una reproducción que es identificada como “sistémica” (Bauman, 2009:49) que por una parte, promueve cierta integración social, y por otra estratifica y ayuda al desarrollo de procesos individualizados y grupales de autoidentificación. Atrás de todo esto hay una confusa idea de la identificación de las

estructuras. Por una parte, se consideran a las estructuras de la modernidad sólida como estructuras determinantes que articulaban sentidos teleológicos, por ejemplo, el sentido de la vida buena o el papel histórico de sujetos colectivos en la historia. Además de que se sobrevalora el papel del Estado y de las estructuras burocráticas, uno de los principales elementos que los para-postmodernos toman a la ligera es la propia estructura ocupacional, donde la heterogeneidad de las ocupaciones y la flexibilidad del trabajo son de los principales elementos estructurantes que propician la fragmentación de las carreras ocupacionales, las biografías y las identidades. Es decir, entre la alternancia de una corta ocupación hacia otra, el desempleo y las diversificadas ocupaciones flexibilizadas, se propicia la desestructuración y la fragmentación de las relaciones laborales propiciando con ello, que el mundo del trabajo sea un conjunto de experiencias fragmentadas y de desvinculación con otros mundos de la vida. No hay nada más incierto que lo que proponen los para-postmodernos. La estructura de las ocupaciones que aquí son concebidas de forma similar al estructural-funcionalismo (como estatus-roles), no tienen un papel determinante en la construcción subjetiva y en la concreción de las acciones de los sujetos. Éstos aparecen desfragmentados en la constitución subjetiva y en una realidad propia que también es desfragmentada, incierta con instituciones y comunidades llamadas de “guardarropa” o de “categorías zombi” (Beck, 2000), como instituciones que oscilan entre la vida y la muerte. La flexibilidad es entendida de manera muy reducida a la fragmentación de las carreras ocupacionales y de las biografías dejando de lado diversas flexibilidades como la del proceso productivo, la del mercado de trabajo o la negociada entre gerencias y sindicatos por ejemplo. La preocupación por la inseguridad social de los post-modernos hace considerar a los trabajadores no clásicos (nombrados por ellos como trabajadores informales, precarios y nómadas laborales) como un mundo económico general con su propia política de inseguridad, donde el nuevo juego del poder se expresa entre los agentes vinculados a un territorio (gobierno, parlamento y sindicato) frente a otros agentes económicos desvinculados de todo territorio como los vendedores ambulantes, los pequeños comerciantes y los pequeños artesanos (ibid. 11). Este efecto es relacionado según ésta visión, con el hecho de que la “sociedad laboral se acerca a su fin”, donde las personas y el trabajo remunerado se ven amenazados por la sustitución de tecnologías inteligentes. Esta visión propone nada nuevo, sino que repite la tesis del fin de trabajo como reducción al desempleo tecnológico. Tesis que en la actualidad, ha perdido credibilidad por su simplicidad y trivialidad. Los sujetos laborales no clásicos, contrario a los para-postmodernos, no son una realidad

económica nueva de las sociedades desarrolladas, ni tampoco son nómadas laborales que se han expandido rápidamente en las sociedades postmodernas, son sectores antiguos que han permanecido a lo largo de la historia y que se han reproducido junto a otros recientes.

Por tanto, la consideración de las estructuras por los para-postmodernos es amplia y sobre todo muy confusa y ambigua. Con el reconocimiento por ejemplo, de la segunda modernidad de Beck (1992), se reconoce el impacto del proceso de la globalización pero caracterizándolo en un inicio como una “globalización sencilla” que nace de la primera modernidad en un marco territorial del Estado, la política, la sociedad y la cultura, y que para esta segunda modernidad, se desarticulan las relaciones sociales, las interdependencias, las estructuras del Estado-nación, provocando nuevas dinámicas desarticuladas internacionales, interestatales e intersociales que en un contexto de globalización, de alguna manera las estructuras permanecen a forma de “bloques”, “mosaicos” y “sub-mundos” diferenciados. Con esto, la explicación de las diversas estructuras se confunden por el uso metafórico indiscriminado que se utiliza para caracterizarlas o simplemente señalarlas. Dentro de esta amplia vaguedad se confunden estructuras de orden económico, político, cultural e inclusive espacial. Es decir, la noción del espacio es considerado como receptáculo de agregados de diversas dinámicas contradictorias y otras estructuras que determinan no sólo el uso y la caracterización de un territorio, sino además, deja a un lado la significación que los sujetos sociales, que de acuerdo a su experiencia de vida en colectividad, resignifican sus espacios concretos de uso cotidiano. Así, la globalización aparece como una imposición y “sustituto del papel del contenedor” (Beck, op. cit. 45) donde es posible vivir en un lugar único “como si se estuviera en distintas galaxias”, todo en una red con nodos específicos de poder transnacional donde las paradojas y los dilemas del estar en muchos mundos sociales diferenciados se traducen para los para-postmodernos en otra paradoja oscura: “la desesperación de lo social”.

Otras de los importantes elementos más débiles y oscuros de las teorías para-postmodernas es la constitución de la identidad, y con ello, queremos abordar el papel del proceso subjetivo en estas doctrinas y la relevancia que le dan a las propias acciones de los sujetos. Básicamente, la explicación de la identidad es entendida en relación al papel determinante que tiene las estructuras sobre los sujetos sociales. En un mundo fragmentado, en comunidades “de guardarropa” donde las relaciones cara a cara se caracterizan por la superficialidad, las ocupaciones y las biografías como decíamos líneas más arriba, también están fragmentadas. La

posición en las estructuras caracterizadas por su heterogeneidad y flexibilidad, según estos autores, determinan la liquidez de las identidades. Con esto, aparte de dejar de lado diversas estructuras y dinámicas que se relacionan con las propias estructuras ocupacionales como las de al interior de la empresa, de las organizaciones, los sindicatos, relaciones laborales, tecnología, cultura laboral y otros ámbitos extralaborales que pueden influir de manera muy importante como la escuela, la familia, la religión, el ocio, etc., se concibe a los sujetos sociales como pasivos y determinados por estructuras. El proceso subjetivo tiene un sentido lineal a forma de deducción y derivación de la determinación estructural, donde la fragmentación estructural hace producir y reproducir efectos igualmente desfragmentadores sobre la propia subjetividad caracterizándola en un papel como mero fetiche:

“[...] producto mercantil absolutamente humano elevado a la categoría de autoridad suprahumana debido al olvido o menosprecio de su origen humano y de la cadena que sólo condujeron a su aparición. [...] La subjetividad está hecha de elecciones de consumo, elecciones tanto del sujeto como de potenciales compradores del sujeto en cuestión. [...] La verdad del interior del yo no es otra cosa que una idealización de las huellas materiales de sus elecciones a la hora de consumir” (Bauman, 2009, 29).

La anterior descripción es la más despreciativa y superficial caracterización de la subjetividad en la identidad líquida. La subjetividad, descrita aquí como un mero fetiche, desprovee al proceso subjetivo de la relación configurativa entre sus diversos campos y determina al sujeto como una entidad que desprecia su propia condición y dignidad humana volviéndose un mero producto de las fuerzas y estructuras mercantiles de la modernidad líquida, minimizando en extremo su capacidad de interpretación, conciencia, acción y transformación respecto al mundo.

Resumiendo, la construcción subjetiva de la identidad líquida básicamente esta determinada por la misma liquidez que tiene la propia modernidad, y si existe cierta dinámica del proceso identitario, ésta sólo es concebida en términos de respuesta y reproducción para afrontar las dinámicas de la modernidad líquida, por ello se vuelve necesario primero, autoconstituir cierta identidad “flotante” como una necesidad ante la liquidez del mundo para poder sobrevivir y después ser desechada por otra identidad temporal; segundo, constituir una identidad abierta, flexible y plural para hacer frente a la multiplicidad de compromisos y movi­lidades que exige el mundo laboral, fomentando con ello la capacidad de concertar vínculos sociales aunque sean meramente superficiales y pasajeros; y por último, con supuestas pretensiones de responsabilidad ética, se manifiesta la necesidad de autoconstituir una

identidad (como respuesta a la liquidez del mundo) que promueva una ética individual supuestamente responsable, capaz de sintonizar amistosamente con los otros como necesidad de buscar ciertas “raíces humanas” desconectadas de la capacidad racional, como una búsqueda de cierta conciencia moral apriorística que descansa por debajo de la mentalidad postmoderna (Bauman, 2005). Así, la propuesta o supuesto proyecto ético que proponen los para-postmodernos, no es más que la búsqueda de cierta postura estoica empobrecida (que básicamente responde a cierto estado de ánimo y no a algún proyecto filosófico) que permita sobrellevar la angustia de un mundo postmoderno caracterizado metafóricamente como lleno de “ambivalencias”, “errores”, “dudas”, “agonías morales” y “trayectorias torcidas” que “no es posible calmar ni mucho menos curar”. Hasta aquí entonces la propuesta de la identidad para la para-postmodernidad.

Por parte de la sociología francesa contemporánea donde solamente aquí nos concentraremos en Claude Dubar, como uno de los más importantes representantes, la investigación por la identidad en esta perspectiva ha cobrado cierta relevancia, donde su conceptualización ha influido a diversas investigaciones sociales y cierta línea en investigaciones laborales. Básicamente su propuesta puede ser resumida de la siguiente manera. El interés de este autor reside en la investigación de las identidades sociales. Con fuertes influencias de la perspectiva del psicoanálisis freudiano y con la recuperación de la lectura de Lacan, el problema de la identidad nace de la separación entre el organismo y su realidad. De lo anterior nacerá para Dubar la caracterización de la identidad como una dualidad: una identidad para sí y una identidad para los otros. La identidad para Dubar se caracteriza desde una contradicción interna desde un plano que es biográfico y otro que es social, en su opinión ambos son inseparables y deben estar ligados de manera problemática pues “la identidad jamás está dada, ella debe ser constantemente construida y reconstruida en el marco de la incertidumbre más o menos amplio y más o menos durable (Dubar, 1991, citado por Guevara y Torres). La identidad es caracterizada también en un continuo cambio resultado de la relación contradictoria entre “la identidad predicativa del ser” que experimenta la identidad particular de una persona con su historia vivida individualmente y las identidades atribuidas por los otros individuos catalogadas como identidades ordenadoras que definen al sujeto como ser único (estado civil, nombre, edad, etc.) o de identidades genéricas que permiten clasificarlos como miembro de un grupo, de una categoría o de una clase. El supuesto cambio de la identidad que la hace

caracterizar como algo inacabado es explicado desde la mencionada contradicción a través de actos de atribución y de pertenencia identitaria, es decir, desde la articulación de los sistemas de entre las identidades llamadas virtuales (u objetivas) y las trayectorias de vida (identidades reales) en la que los individuos reconstruyen subjetivamente los sucesos que juzgan significativos de su biografía. Esta última pueden traducirse también en acuerdos o desacuerdos entre la identidad virtual, propuesta o impuesta por los otros, y la identidad real interiorizada o proyectada por el individuo. Así, la perspectiva de Dubar supone una relativa autonomía y una articulación necesaria entre dos transacciones (identidad virtual / identidad real, la atribución / la pertenencia, transacción externa / interna) identificadas aquí de forma nada conveniente como configuraciones identitarias, las identidades son formas relativamente estables y a la vez siempre cambiantes por resultado de estas dos transacciones articuladas.

Con una fuerte carga de psicologismo, en esta perspectiva la construcción de la identidad que es reducida aquí al plano principalmente de lo individual, es entendida como una negociación subjetiva constante que se da tanto en el plano de lo individual como en la relación con los otros. Básicamente la construcción de la identidad tiene una caracterización de fuerte contenido cognitivo, donde el individuo al ser heredero de una identidad, negocia constantemente consigo mismo y los demás para transformarse y buscar cierta estabilidad identitaria pasajera que no deja en ningún momento de ser contradictoria entre el plano de lo individual y lo social. La idea de *contradicción* aquí manejada no es más que un recurso metafórico que intenta dar cuenta de la relación dinámica entre lo general y lo particular, es decir, lo social y lo individual. La salida aquí a la idea de *contradicción* para Dubar es identificar que ambos planos son relacionamente necesarios pero a la vez heterogéneos, y utilizando la tipificación como un mecanismo común y principal del proceso de subjetivo, el sujeto al reconocer un número reducido de tipos identitarios o modelos socialmente legitimados, realiza combinaciones coherentes para él de identificaciones fragmentarias y puede entonces así construir una identidad temporal. Así, con la reducción de la construcción subjetiva principalmente a un proceso cognitivo, se crean categorías particulares que sirven al sujeto para identificar a los otros y a sí mismo, pero con ello se deja de lado otros campos del propio proceso subjetivo. Con lo anterior, el tratamiento de las diversas estructuras también pierde relevancia y sólo se les identifica como ciertos “espacios sociales” donde se dan interacciones con temporalidades distinguidas aquí como biográficas, es decir, con la falta de tratamiento

sociohistórico, las situaciones en las cuales los sujetos desarrollan sus trayectorias identitarias personales no pasan de ser contextos biográficos con condicionamientos estructurales sociales.

Hasta este momento hemos hecho una breve revisión sobre el papel que tiene el concepto de identidad, primero en la postmodernidad, seguido de sus últimos comentaristas para-postmodernos hasta la propuesta contemporánea francesa de Claude Dubar, quien refleja en buena parte las posturas de la propia visión para-postmoderna como es la fragmentación de las ocupaciones y la variable y contradictoria constitución que tiene la identidad. Bajo esta perspectiva, se ha intentado abordar la relación de la constitución identidad con la actividad del trabajo construyendo conceptos tales como la llamada *identidad profesional y la identidad ocupacional*. Estas elaboraciones conceptuales que pretenden dar cuenta de la constitución de la identidad con la actividad laboral, tienen como fuente original a la propia constitución social identitaria que propone el mismo Dubar en su teoría de las identidades, y con ello, aparte de repetir los mismos contenidos y argumentaciones, se reproduce también la misma limitación de la construcción identitaria como negociación subjetiva y externa a él en una relación que prescinde del tratamiento socio-histórico con diversas estructuras y con el sentido de las acciones de los sujetos.

La identidad profesional y ocupacional básicamente son explicadas a partir de la propia idea de socialización en Dubar (1991) definida por él como un sistema de interacciones y como un mecanismo de integración del sujeto a la sociedad al generar en él una identidad individual (Dubar, 1991). A partir de esta teoría de las identidades sociales, la identidad profesional es conceptualizada como un proceso que se enmarca en contextos socialmente estructurados, a partir de los cuales las identidades se expresan en proyectos biográficos personales que implican tomar una serie de decisiones que atañen a la definición de significados que le dan al trabajo, constituyéndose así, espacios de conflicto caracterizados por la situación de ambigüedad y ambivalencia que se derivan de la mayor o menor aceptación de los roles. Por tanto, la identidad para Dubar que es un producto de socializaciones sucesivas, en la llamada identidad profesional el empleo condiciona la construcción de identidades sociales donde el trabajo obliga a la transformación de las propias identidades, pues estas acompañan a todas las modificaciones del trabajo y del empleo (Pérez, 1997). Desde esta perspectiva, la construcción de significados versa sobre un proceso subjetivo pobremente aquí caracterizado, el reconocimiento de situaciones identificadas como ambiguas y contradictorias hace meramente

centrar la atención en la aceptación de roles vinculados con alguna actividad laboral, ignorando la diversidad de dimensiones, ámbitos, dinámicas, significados y experiencias que giran en torno a la actividad del trabajo. La llamada "dimensión subjetiva vivida" en esta perspectiva, es meramente una inclusión psíquica de poco alcance que pretende supuestamente ser uno de fundamentos de análisis sociológico de las identidades. Esta limitación proviene del propio concepto de "socialización" que desarrolla este autor, donde las experiencias del mundo trabajo que dan reducidas al orden individual, donde la evaluación, formación continua y aprendizaje en un proyecto profesional son concebidos como incentivos de identificación individual aunque también puede ser de orden colectivo. Sin embargo, el enfoque queda reducido a la movilidad y a la constitución de identidad explicada por la mera renovación del saber-hacer que es lo que le otorga su pertenencia social continua a un mismo universo profesional.

Así, dentro de los planteamientos de Dubar y de algunos autores que en investigación laboral siguen sus pasos, el análisis de los espacios identitarios a lo largo de los momentos biográficos, la implicación de sus construcciones subjetivas y las relaciones entre estructuras de empleo e instituciones quedan en buena parte, carentes de análisis sociohistórico⁵, con una importante carencia en el análisis del proceso subjetivo privilegiando la capacidad cognitiva y racional instrumental⁶ ubicada básicamente por dos polos, entre lo conveniente y lo inconveniente, entre valoraciones buenas y malas, en contra o a favor, o bien entre lo positivo y lo negativo mediado por lo neutral. Además de la carencia de tratamiento dinámico de diversas estructuras económicas, sociales, culturales, etc. que simplemente son descritas a manera de contexto y que son solamente retomadas a través del empobrecido proceso subjetivo al analizar las historias de vida, también hay una desestimación de la experiencia subjetiva espacial en la relación con diversas estructuras y sujetos, donde la recuperación de llamados espacios identitarios se centra en la identificación e influencia de las particularidades del espacio físico. El concepto de identidad profesional tiene ante sí, un importante trabajo de identificar sus limitaciones conceptuales debido a las limitaciones postmodernas que sigue arrastrando al momento de teorizar el mundo laboral y el proceso subjetivo. Aunque han

⁵ Además de que no sólo debe considerarse a la socialización como proceso integrador, sino como construcción amplia del sujeto social con diversas condiciones contradictorias, distintas cualidades e intensidades cualitativas que pueden conectarse como relaciones duras, blandas y otras sistémicas.

⁶ Como "estrategias" que se presentan como un entramado de diversas formas de acción (arreglos o acuerdos) frente a situaciones de conflicto.

existido relevantes esquemas para poder tratar la identidad profesional investigando la relación de los individuos con el trabajo incluyendo el universo de representación, el relato de las prácticas vividas, la trayectoria de empleo incluyendo el origen social, el pasado escolar y profesional, las formaciones continuas y la visión del porvenir (como trayectoria subjetiva) y la relación con la formación que incluye la reacción frente a la innovación en concepciones de formación en prácticas anteriores y actuales (Hualde, 1995), su base teórica y metodológica sigue arrastrando la misma limitación que la influencia postmoderna ha ejercido sobre ella, además de la propia adopción de modelos hipotético-deductivos y sociodemográficos con proposiciones que buscan ser refutadas y con resultados descriptivos. En realidad, la sociología de las profesiones en la sociología del trabajo es todavía insuficiente, pues todavía es dispersa y escasamente analítica, sin embargo, se abren temas (y con ello oportunidades para la reflexión) para su programa de investigación como la sistematización de su bibliografía, la discusión acerca de su definición, su relación la institución educativa y con el conocimiento entre otros temas (Hualde, 2000).

Otro concepto que comparte importantes elementos con el anterior es el concepto de identidad ocupacional. Aunque su diferencia respecto a la identidad profesional radica en la constitución de la identidad en el ámbito del trabajo, sus limitaciones teóricas y metodológicas se siguen repitiendo de manera general a la propia identidad profesional debido a la influencia de la teoría de la identidad de Dubar. Básicamente, la identidad ocupacional es entendida como sistema de creencias y valores que se conforman dentro de una ocupación que esta compuesta por una ideología que expresa su carácter cultural. La construcción de esta identidad se forma a partir de las experiencias singulares de trabajo y también es una identidad colectiva que conforma un "nosotros ocupacional" frente a un "otros" que bien puede ser otra ocupación dentro de la misma empresa o fuera de ella. (Perez, 1997). El problema básico de esta identidad al igual que la ocupacional, que aunque se centra en el ámbito del trabajo la investigación del proceso subjetivo sigue estando fuertemente limitado. Las valoraciones, experiencias y su carácter cultural que son investigados, siguen teniendo fuertes orientaciones de tipo cognitivo racional-instrumental traducidos como estrategias y formas de acción en arreglos y acuerdos dentro del ámbito laboral. Las dimensiones de la identidad siguen siendo interpretadas de acuerdo a los grados identificados como "bajo", "medio" y "alto" que muestran el nivel de pertenencia identitario que puede tener un trabajador respecto a sus compañeros, cambios

organizativos y técnicos, al uso de tecnología, a la compañía o empresa, o al ámbito familiar entre otros. La identidad es entendida como una categoría que sólo emerge cuando los participantes tienen la necesidad (provocada o espontánea) de reflexionar acerca del sentido de sus acciones y como idea de que los trabajadores se visualicen a sí mismos como actores inscritos en un sistema. Con lo anterior se sigue entonces repitiendo la idea de “socialización” de la identidad profesional, donde el proceso subjetivo de los actores queda estrechamente entendido como “percepción” del mundo social (en este caso laboral) que se reduce a captaciones y procesos cognitivos mediados por los sentidos, promoviendo una orientación mecánica de la acción orientada a la integración. Otra limitante repetida de esta identidad es la valoración reducida de la propia actividad del trabajo, caracterizándolo principalmente con fuertes fines instrumentales que al momento de pensar la constitución identitaria, se le interpreta de acuerdo a las recompensas extrínsecas a la actividad como el dinero o el reconocimiento social, entre otras. Es decir, en las investigaciones sobre la identidad ocupacional el contexto socialmente estructurado del mundo del trabajo se concibe como una contradicción entre el ámbito de la producción y el ámbito de la reproducción de manera apriorística, sin considerar con mayor amplitud la complejidad estructural y dinámica del mundo laboral como al propio trabajo no clásico. Y aunque el mundo del trabajo estuviera estructurado socialmente en tal contradicción entre la producción y reproducción, la investigación por la identidad ocupacional debiera investigar también cómo se articula y se manifiesta estructuralmente tal contradicción para casos laborales concretos, explicando su influencia en el proceso subjetivo y las acciones que intervienen en su transformación, y no meramente asumir que la identidad al ser un superpuesto en la identidad social (como contradicción), está caracterizada fundamentalmente por la diferenciación, la desigualdad y la exclusión.

De la revisión anterior sobre identidad profesional y ocupacional proponemos el concepto de identidad laboral entendida desde un concepto ampliado de trabajo y de sujeto laboral. El trabajo, como concepto multidimensional conlleva una dimensión objetiva, una dimensión propia del sujeto y una más que considera el trabajo como fin en sí mismo o como medio (Neffa, 2003). En la primera se reconoce una acción orientada hacia la producción material implicando gasto de energía humana y participación de facultades físicas, psíquicas y mentales. Con ello esta actividad es socialmente necesaria y trascendente en cuanto a que lo producido

tiene existencia objetiva propia y separada de su productor con una extensión de su vida útil más allá del propio sujeto creador. Segunda, el trabajo es siempre la actividad de un ser humano acompañada por sufrimiento, placer, salud, diversas emociones, sentido de pertenencia e identidad. Y por último, como tercera dimensión, el trabajo no constituye un fin absoluto y duradero, sino es un fin intermedio que se orienta hacia algo, es decir, hacia la promoción de la vida, pues: “la vida no es para el trabajo, no existimos para trabajar, [sino] el trabajo es para hacer posible la vida, se trabaja para vivir (Ibid. 247). Sumado a esto el trabajo aparte de implicar tanto transformación y producción material, implica también producción inmaterial que puede involucrar trabajo intelectual, artístico y producción simbólica (De la Garza, 2000); aspectos objetivos y subjetivos como valores, sentimientos, formas de razonamiento y discursos en interacciones que no necesariamente están dadas cara a cara (como las comunidades simbólicas de trabajo) y con relaciones sociales entre el trabajador y patrón, clientes y proveedores, al interior del trabajo familiar, entre trabajadores de cuenta propia, la relación entre trabajo y estudio; todo en espacios diversos (que pueden ser tanto cerrados como abiertos y combinados) con contenidos significantes de múltiples experiencias, que implican o implicaron relación mediata e inmediata en su transformación. Con ello, reconociendo que la actividad laboral implica una cara objetiva y subjetiva tanto en el la objetivación de productos materiales e inmateriales como “de y en” los significados, el sujeto pone en juego diversos campos de la subjetividad y no sólo los de carácter cognitivo o científico, pues la actividad de trabajar no sólo se relaciona con objetos de la naturaleza, sino en relación mediata e inmediata con otros sujetos sociales, componentes espaciales físicos y simbólicos significativos con importantes anclajes subjetivos a diversos territorios, todo ello en relaciones sociales amplias y de poder. Así, la subjetividad como mediación entre estructuras y acciones y como proceso de dar sentido, hecha mano de códigos culturales, a través de la formación de configuraciones de sentido en situaciones concretas en ámbitos viables de significación más que de terminación cultural (De la Garza, 2006c). La identidad de los sujetos se construye como una mediación de las diversas presiones estructurales que tienen intensidades cuantitativa y cualitativamente diversas que son significadas y re-significadas por los sujetos sociales individuales y colectivos. La identidad no se da en abstracto, ni tampoco tiene una propiedad esencialista aunque se le quiera caracterizar de forma dinámica. Tampoco es producto de una determinación de los mundos de vida (como el laboral, el consumo, la familia o el ocio), sino es un *para* y no un *en sí*, es decir, la identidad se va construyendo a

manera configurativa de todos aquellos ámbitos (con relaciones intensas y débiles) del mundo de la vida que sean pertinentes a considerar para una investigación sociohistórica concreta. Diversos ámbitos del mundo de la vida pueden traslaparse y tener relaciones diversas con intensidades diferentes, el propósito de investigar la construcción de la identidad laboral debe dirigirse hacia la reconstrucción histórica de la relación estructura-subjetividad-acción de un problema concreto, dando cuenta de los aquellos ámbitos del mundo de la vida pertinentes para la configuración subjetiva donde el ámbito laboral no necesariamente es el único, sino que este puede estar vinculado con otros ámbitos (y sujetos sociales) que hacen el sentido de lo laboral se construya y cambie históricamente. Así, la investigación sobre la construcción de la identidad laboral y su acción colectiva implica reconstruir históricamente la relación estructura-subjetividad-acción del ámbito del trabajo no solamente en torno a la relación capital-trabajo, sino desde una mirada ampliada de trabajo que reconoce formas de organización, distintas dinámicas de hacer el trabajo, demandas o luchas propias de los sujetos con trabajos no clásicos que construyen territorios y tiempos no laborales.

La construcción identitaria implica reconstruir como configuración la relación entre los diversos ámbitos del mundo de la vida donde para cada uno de ellos la significación espacial es básica, pues como dice Milton Santos, los hombres, sus acciones y los objetos no pueden pensarse en forma separada, sino que es necesario pensar en el espacio como un híbrido que los une (Santos, 2000: 84). A continuación haremos una breve revisión teórica sobre el concepto de identidad urbana para después proponer en base de una perspectiva configuracionista, un concepto propio de identidad urbana para una investigación concreta.

Retomando la reflexión sobre identidad urbana de Tamayo y Wilder (2005), la definición de la identidad fundamentalmente esta dada por cuatro elementos: *reconocimiento*, *pertenencia*, *permanencia* y *vinculación*. El primer elemento refiere básicamente a la respuesta de tres preguntas que aclaran la identidad: ¿quién soy?, ¿quién eres? y ¿qué es una cosa es descrita y valorada? Así, con las respuestas a estas tres preguntas se distingue un carácter distintivo que refiere a la personalidad del individuo (personalidad); el segundo elemento se refiere a un “estar” vinculado con un “producir”, es decir, la *pertenencia* se explica en términos de un “poseer” y de un “crear” (se es lo que se hace); el elemento de la *permanencia* se refiere a la relación con el tiempo y la duración del estar-hacer en un lugar, es decir, es el ámbito de la vida cotidiana; un último elemento es el de la *vinculación*, que indica que la identidad debe

explicarse como interacción simbólica, relación intersubjetiva, formación de nosotros y solidaridad. Así, resumiendo, la identidad se construye con una dimensión objetiva y subjetiva, donde es necesario comprender comportamientos, interacciones, narrativas e interpretaciones (Ibid. 23). El modo en cómo se caracteriza y constituye aquí a la identidad tiene importantes elementos básicos que no hay que dejar de considerar, como su dinámica, emergencia, la relación con la otredad, su historicidad en relaciones que siempre se ven participados conflictos y contradicciones. Sin embargo, la explicación de la identidad y su construcción tienen elementos que caen meramente en descripciones muy idealizadas sobre la constitución identitaria, es decir, se mencionan componentes indicados como “básicos” que debe tener toda construcción identitaria (individual y colectiva) y que de acuerdo a diversos contextos y tiempos, su articulación se irá concretando según sea el caso y los sujetos involucrados. Básicamente no es una teoría de la identidad, sino que es una mención muy abstracta de las cualidades de una identidad social general idealizada y muy generalizada, careciendo con ello de contenido por la falta de vinculación histórica con lo concreto. Aunque se reconozca la *historicidad* en la constitución de la identidad (Cisneros, 2004), su relevancia indicada queda limitada en una justificación ontológica del ser-hacer que fundamenta la identidad en términos existenciales. Esto no ayuda en mucho a una investigación socio-histórica, sino que a lo sumo proporciona cierta justificación desde alguna perspectiva filosófica, pero en realidad, el tratamiento histórico no implicaría una investigación sobre los fundamentos existenciales de la identidad, sino de la reconstrucción de la articulación de las estructuras-subjetividades-acciones que refieren a un problema de investigación social concreto referido a una construcción de la identidad para sujetos también concretos. Así, la constitución identitaria por los cuatro elementos básicos (*reconocimiento, pertenencia, permanencia y vinculación*) pueden servir como elementos que sirvan para estar atentos durante la investigación del proceso subjetivo, pero no son elementos fundamentales que marcan la pauta en la constitución identitaria, pues el proceso subjetivo a manera configurativa, responde a la significación de múltiples relaciones socio-históricas y la propia acción con sentido de los sujetos que transforman la realidad social.

Regresando al concepto de identidad urbana (Tamayo y Wilder, Op.cit.), existen consideraciones muy importantes por recobrar en esta investigación respecto a la dimensión de la identidad en cuanto a lo urbano refiere. Dejando para un momento posterior en este trabajo una revisión teórica más amplia sobre la conceptualización del espacio urbano, por el momento

sólo mencionaremos de manera breve, la importancia que tiene concebir a la ciudad como espacio significativo en relación con la construcción identitaria. La ciudad básicamente es interacción entre población y medio ambiente, expresado por diversos elementos físicos como calles, edificios y diversos objetos de orden urbano. La ciudad puede concebirse como punto nodal que puede concentrar diversas dinámicas propias del sistema capitalista, punto de arribo y salida de circuitos internacionales, inversiones, redes, etc., donde en ella, las diversas clases sociales se reproducen. Aparte del reconocimiento físico de la ciudad, ésta es básicamente producto de la intención humana, resultado de la acción social, escenario de conflictos sociales y derivación de múltiples manifestaciones culturales (Ibid. 28). Desde esta perspectiva, la identidad urbana es el resultado de la integración del ser social, con su tiempo y con su espacio; así, el espacio como componente resultado de la significación y con carácter significativo, es un componente fundamental de la identidad urbana, pues la identidad y la significación espacial están en una constante relación de construcción mutua.

El espacio tiene objetivaciones materiales manifestadas en dispersas estructuras, pero lo que hace que algo sea espacio no es la materialidad construida por la sociedad, pues la presencia de objetos físicos y técnicos no tiene otro significado que el paisajístico, la atribución de espacio se da cuando se le atribuyen valoraciones y significados humanos a las formas materiales (Santos, op.cit). Con el espacio urbano sucede lo mismo, de hecho, este se identifica como urbano porque ya tiene significados específicos que lo distinguen, sin embargo, los espacios urbanos son diversos y con múltiples dinámicas y su significación espacial urbana siempre es diferente de acuerdo a los múltiples tiempos, sujetos y procesos que se refiera. Así, el significado de lo urbano es producto de la configuración subjetiva basada en la experiencia de vida que los sujetos tienen en relación al espacio. Los significados pueden tener múltiples objetivaciones tanto como materialidades significantes, como culturales con amplios códigos que pueden ser morales, estéticos y otras muchas valoraciones. La experiencia de lo urbano se construye en el propio mundo de la vida como en la práctica cotidiana en el ámbito del trabajo. La ciudad como interrelación entre la estructura de la globalización y la experiencia de lo local, hace articular y promover la experiencia urbana desde espacios cercanos como lugares concretos, en donde la experiencia urbana alimentada por la experiencia de otros ámbitos (como el laboral), articulan día a día en forma individual y colectiva la identidad urbana. Estas experiencias se construyen desde diversos “espacios públicos” que pueden tener diferentes elementos y generar distintos procesos como “espacios abiertos”, es el caso de la calle en

donde en el tránsito cotidiano, los sujetos sociales que se identifican como extraños como conocidos, ponen en juego situaciones que pueden ser fugaces, inesperadas, predecibles o situaciones que pueden incluso cambiar súbitamente significados y visiones del mundo. También, desde diversas localidades, los lugares influyen en la configuración del proceso subjetivo, alimentado por la experiencia de la vida cotidiana se crean múltiples significados para la acción social de los sujetos. Desde un barrio, una fábrica, una unidad habitacional, una vecindad, una base de camiones, una estación de metrobús o cualquier parada de transporte público, pueden construirse significados con diversa intensidad en su articulación, que configuran identidades urbanas colectivas diferentes.

Así, la experiencia urbana sobrepasa la mera percepción como el significado de *distancia* y de *orientación*, sino que también implica cargas y valoraciones afectivas y diversas emociones en distintas combinaciones donde pueden intervenir lo material (en el sentido que lo hemos señalado), lo social (en este caso en ámbito de lo laboral) y lo imaginario. A continuación expondremos nuestra propuesta sobre la construcción de la identidad laboral urbana como un proceso subjetivo configurativo que media a la relación de estructura con la acción social y que recupera distintos elementos de la revisión sobre identidad laboral e identidad urbana.

1.4 Propuesta configurativa de la identidad laboral-urbana.

En la construcción de la identidad laboral-urbana se ponen en juego distintos campos de la subjetividad que responden a diversas situaciones concretas con interacciones sociales mediatas e inmediatas, en relación significativa y transformadora con distintos objetos materiales-sociales y simbólicos. La construcción de significados en esta identidad tiene que ver con un proceso configurativo de los sujetos sociales de situaciones concretas para el ámbito de lo laboral alimentada por la significación espacial. Es decir, el proceso subjetivo se construye en las propias actividades del trabajo como articulación de relaciones sociales amplias y colectivas que conllevan poder, interés y cultura, aunado a los significados que provee la experiencia de vida de distintos espacios humanizados. La identidad urbana se configura como una mediación entre las estructuras pertinentes en distintos órdenes (macro-meso-micro) para situaciones socio-históricas concretas, y entre las acciones sociales con sentido que los sujetos llevan a cabo producto de una configuración subjetiva que responde a la realidad social con

orientaciones hacia su transformación. El proceso de construcción de significados al poner en juego distintos campos de la subjetividad, no niega el papel de lo inconsciente, sino que el proceso aparece primero como intensión y después como decisión que pone en juego los códigos acumulados en la cultura para dar sentido concreto, en este caso, al ámbito de lo laboral acompañada de la experiencia espacial. Los campos del conocimiento, valorativo y normativo, los sentimientos, del sentido estético, de la temporalidad, de la territorialidad y de las formas de razonamiento se configuran de distinta forma al enfrentar situaciones sociales concretas en una constante significación con imágenes del pasado o utopías del futuro. Estos campos que en momentos pueden tener distintos traslapes, fusiones o relaciones con distintas intensidades, para el caso de la construcción de la identidad laboral-urbana, la reconstrucción de la subjetividad en los sujetos sociales tendrá una especial atención al proceso de construcción de significados del campo de la territorialidad en articulación con los distintos campos para la investigación del ámbito del trabajo, entendido esto como un conjunto de relaciones sociales colectivas amplias (figura 1).

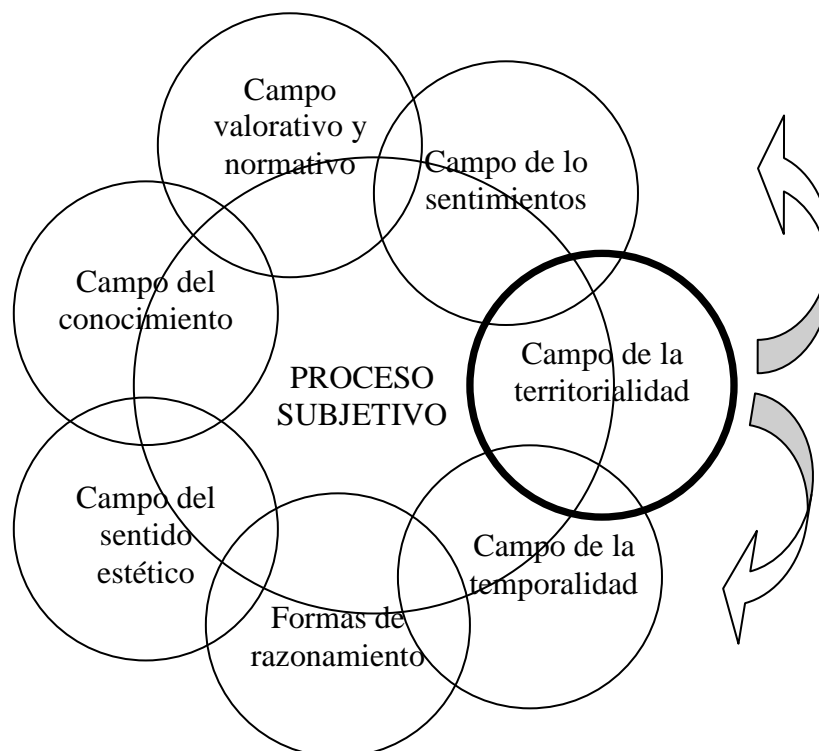


Figura 1. Esquema del proceso subjetivo que en el que se resalta el campo de la territorialidad en la construcción de la identidad laboral-urbana.

Así, la construcción de una configuración que articula una red de códigos con relaciones blandas y duras (como causales, funcionales o deductivas) en los distintos campos, permite reconocer contradicciones, discontinuidades y disfuncionalidades en el proceso de construcción de significados y de sus objetivaciones. La identidad laboral-urbana por tanto, entendida como proceso configurativo, permite investigar la relación como mediación entre las estructuras y las acciones sociales que refieren al ámbito de lo laboral alimentada por la experiencia de vida socio-espacial que conlleva.

A continuación haremos una breve revisión sobre teorías de la identidad colectiva y movimientos sociales que puedan ayudar a explicar, como insumos teóricos, la construcción de la identidad y acción colectiva para el caso concreto de operadores de transporte público que como exconductores de unidades de microbús, llevaron a la acción una importante movilización social en defensa de su fuente de trabajo.

1.5 Recuperación teórica desde las teorías sobre identidad colectiva y de los movimientos sociales para la propuesta de la identidad configurativa laboral-urbana.

La propuesta de construcción de la identidad laboral-urbana propuesta ha nacido de la atención de considerar al sujeto, en una trama constitutiva de procesos de vinculación con otros sujetos y diversas colectividades. La construcción subjetiva no es comprendida en términos solipsistas o individuales o con determinaciones naturalistas o estructurales, sino que está articulada en núcleos colectivos de constante significación de espacios y tiempos diversos y dinámicos. La construcción identitaria propuesta implica superar las limitaciones epistemológicas de las teorías de la para-postmodernidad que plantean la fragmentación de la realidad social, de las identidades y la imposibilidad de concretar y ejercer identidades y acciones colectivas. También implica superar la limitación de la mera constitución de la identidad social que, desde una limitada concepción del concepto de *socialización* y de *contradicción*, interpreta al proceso de construcción de identidad con determinantes psicosociales conflictivos que nacen desde lo individual en confrontación con lo colectivo o social. El propósito es, como lo hemos intentado articular desde un inicio, construir una propuesta de identidad que sea más integral y que responda de acuerdo a los fines de este trabajo, a investigar situaciones socio-históricas concretas.

La identidad colectiva (IC) es un concepto que se ha vuelto central en la explicación de los movimientos sociales (MS). El concepto de IC nace desde finales de los años setenta e inicios de los años ochenta con la aparición de teorías que intentan explicar en la relación política-ciudadano la aparición de nuevos actores, arenas de conflicto social, formas de organización y de acción colectiva en la realidad social. Ante las teorías estructural-funcionalistas que ya no podían ofrecer razón y explicación de estas nuevas dinámicas y actores, surgen teorías e investigaciones que intentan dar cuenta de nuevas dinámicas de protesta como la juvenil de los años sesenta, movimientos feministas, de liberación sexual, de pacifistas y antinucleares, movimientos verdes y ambientalistas, por la defensa por minorías étnicas, lingüísticas, religiosas y derechos humanos. A estas nuevas formas de protesta colectiva se les nombro como los nuevos movimientos sociales (NMS). Sus investigaciones y teorías que se prolongaron para los siguientes tres décadas, plantearon nuevos retos al orden político de las democracias industriales avanzadas, a la vez que tuvieron un importante impacto social en el análisis sociológico. (Murga, 2006, 104). En los llamados NMS se fueron consolidando temas de investigación acerca de la construcción de la IC de los propios movimientos, con el incremento en la atención de la clase media y de su vida cotidiana politizada, se llevó con ello a la valoración de importantes factores y motivaciones internos de los sujetos, grupos, y movimientos junto a medios culturales y simbólicos en articulaciones de orden macro, meso y macro. Los conceptos de estas teorías como es el caso de la IC derivada de NSM, permea a todo el ámbito de la investigación de los movimientos sociales. Como concepto, la identidad colectiva es ahora ampliamente aceptada en la investigación de los MS y es reconocida su pertinencia no sólo para el análisis de "nuevos" movimientos sociales, sino también para una gran variedad de movimientos.

Nuestra revisión sobre las teorías de la identidad colectiva y de los movimientos sociales consiste básicamente en hacer mención a manera de recuperación, de aquellos elementos de las teorías que puedan alimentar la explicación sobre la construcción de la identidad y acción colectiva concreta que nosotros investigamos: el caso de los trabajadores operadores de transporte público concesionado de microbuses que defendieron su trabajo ante la puesta en marcha del sistema de transporte Metrobús línea 1 en su ampliación de la estación Dr. Gálvez a El Caminero en la Ciudad de México.

Básicamente el concepto de IC refiere a una definición en común de un grupo que tiene intereses comunes de sus miembros, experiencias y solidaridades (Whooley, 2007). IC se distingue analíticamente tanto de la identidad personal e identidad social. Las identidades personal, social y colectiva son identidades que interactúan entre sí, y aunque a menudo se superponen, una no puede deducirse de la otra. Las identidades personales elementalmente pueden explicarse como los atributos y significados atribuidos a sí mismo por parte del actor, y aunque estas identidades personales puedan tener relevancia en cuanto auto-designaciones y auto-atruciones, los sujetos al estar implicados en múltiples relaciones sociales amplias que conllevar poder y diversas dinámicas, se construyen IC nada ingenuas en los cursos de la interacción cotidiana, sino habitualmente estigmatizantes que implican insultos y humillaciones (Snow y Anderson, 1987). Las relaciones sociales, al estar embebidas de dinámicas de poder en los cursos de interacción, la construcción de "unidad" o de un "nosotros" frente a un "ellos" de la IC, está anclada en situaciones sociohistóricas concretas e imaginarios con significados y experiencias compartidas entre quienes integran cierta colectividad en relación o diferencia a una o más conjuntos reales o imaginarias de "otras" colectividades.

Básicamente, pensando en movimientos sociales, son tres los amplios procesos mediante los cuales se construyen la identidad colectiva: *establecimiento de límites*, donde los movimientos sociales crean valores de grupo y estructuras que delimitan lo que son en relación con otros actores políticos; en la *negociación*, donde los movimientos se relacionan con otros actores políticos de manera continua, promulgando su identidad compartida y trabajando para influir en los significados simbólicos; y por último, en el *desarrollo de la conciencia*, que impregna la identidad colectiva con un propósito más amplio mediante la inserción dentro de un marco ideológico que le asigna la culpa de la injusticia contra la que el movimiento se moviliza (Whooley, 2007). Esta mencionada caracterización de la IC que tiene una fuerte carga cognitiva, tiene tres características que deben ser ampliadas en términos de superar el proceso cognitivo colectivo, pero tal ampliación no tiene que ver con enumerar más propiedades de la IC en general, sino se trata de considerar al proceso subjetivo colectivo de manera más integral, considerando los diversos campos (del conocimiento, valorativo y normativo, los sentimientos, del sentido estético, de la temporalidad, de la territorialidad y de las formas de razonamiento) que pueden intervenir en la construcción de identidades para situaciones sociohistóricas concretas.

Un elemento fundamental recuperable en la construcción de IC es el significado sobre aquello que se considera “justo” e “injusto”, pues sobre esta idea compartida por una colectividad, no sólo se reflejan dinámicas cognitivas sino valoraciones y emotividades muy diversas que pueden tener articulaciones en el proceso subjetivos inconcientes y contradictorios en una red de códigos con relaciones duras y blandas. Por ello es necesario ampliar el proceso subjetivo para reconstruir aquellas articulaciones amplias que puedan ayudar a explicar el sentido de las acciones en relación con diversas estructuras.

Si la IC entonces se refiere al significado configurativo de aquello “que somos” frente al significado de lo que son “aquellos” (que pueden ser amigos, enemigos, compañeros, traidores, etc.) para situaciones concretas, es porque se reconoce a los sujetos con relaciones intersubjetivas que no pueden reducirse como rutinas o practicas reiteradas, sino como sujetos políticos “que nunca se agotan en sí mismos, pues en razón del devenir de lo real, está siempre abierto a una secuencia de momentos que hace su historicidad” (Zemelman, 2006: 41). La IC puede emerger antes, durante o después de un proceso una lucha en relación con distintos actores políticos, incluyendo al propio movimiento afectando a su movilización, trayectoria e impacto hacia otras colectividades y actores, inclusive al propio espacio significativo. Puede haber distintas acciones que den cuenta de la identidad colectiva como la realización, promoción y defensa de diversas demandas, ideología, cultura, liderazgo, estructura organizativa, recursos de apoyo, solidaridad (Snow y Anderson, Ibid.) pero todas están matizadas con distintos componentes en una trama constitutiva de procesos de vinculación con distintos sujetos y colectividades, así, la identidad concebida como un nudo que se ramifica, plantea la relación entre la exigencia lógica-teórica y las exigencias históricas. Así, esta investigación pretende enfrentarse al doble movimiento de los límites conceptuales, por una parte al límite en su función determinante y por otra, al límite como apertura hacia el entorno como excedente de la realidad propia de lo indeterminado, es decir, la construcción identitaria entendida no como una deducción de la teoría general, sino a forma de caleidoscopio que reconoce el movimiento de la realidad como algo no ajeno al movimiento de los sujetos.

La explicación en las teorías de la IC pueden responder a dimensiones cognitivas, emocionales y morales, (Melucci, 1989); como procesos de construcción (amplificación, consolidación, extensión y transformación de la identidad) (Snow y McAdam, 2000); como construcción identitaria de resistencia (generada por la devaluación y estigma sobre colectividades que motivan la construcción de alternativas) (Castells, 1999); con relaciones

relativamente duraderas y socialmente reconocidas (Giménez, 1994); articulada por el consumo (Canclini, 1995); entendida en capas o niveles (capa de grupo solidario, capa de la organización y capa de movimiento social) de integración que pretenden explicar su cohesión comunitaria donde no necesariamente significa que un nivel automáticamente generaliza o incorporara otro (Stoecker 1995). Estas teorías de manera amplia, reconocen que la IC puede surgir en una variedad de contextos, con diversas relaciones respecto al género, la etnia, la religión, el nacionalismo, otros movimientos, en procesos de *prominencia* (importancia relativa de una identidad en relación con otras identidades) (Stryker 1980) *capacidad de penetración o amplitud* (pertinencia de la situación o alcance de la IC con el grado de organización de la vida social colectiva (Snow y McAdam, Op.cit.) asociados con los atributos reales o imaginarios, todos, en complejos procesos caracterizados por el conflicto, la exclusión o la fractura en múltiples sistemas de dominación (Castells, Op.cit). El propósito de pensar a manera de configuración es proceder no de forma deductiva respecto a las teorías arriba mencionadas y llegar a su verificación, sino que de acuerdo a una alimentación constante de la realidad sociohistórica en movimiento, poderse nutrir de las mencionadas aportaciones en virtud de ser ampliadas para su articulación en el proceso subjetivo en relación a estructuras consideradas como no determinantes que sean pertinentes para una investigación concreta. Así, las identidades pueden ser entendidas en relaciones débiles y fuertes con distintos ámbitos del mundo de la vida. Enfocando principalmente la atención al ámbito del trabajo, se reconoce (desde un concepto ampliado de trabajo y de sujeto laboral) que la experiencia laboral colectiva que tiene un componente significativo básico espacial, puede estar construida con otros ámbitos y diversos sujetos en relaciones culturales y de poder. Sumando a lo anterior, incorporamos los insumos de las teorías de la IC para ser ampliados y tratados configurativamente para una investigación concreta, reconociendo con ellas que la construcción identitaria se articula de manera compleja y que es necesario investigar de manera más profunda incorporando cuestiones teóricas y empíricas (Snow y McAdam, Op.cit.).

La IC puede construirse tanto desde pequeñas camarillas, círculos de amistad/enemistad, bandas de aficionados, trabajadores no clásicos, diversas agrupaciones, barrios y comunidades, con categorías amplias como la laboral, sexual, de género, religión, etnicidad y nacionalidad. Su relación con los movimientos sociales se ha concebido como un campo fértil para la generación, promoción y construcción identidades (Melucci, 1989), por

tanto, es necesario hacer una breve revisión de las teorías de los MS que puedan aportar, a una investigación configurativa, elementos potenciales y explicativos.

No existe una sola definición de MS y no es posible aquí exponer ampliamente los diferentes matices de los diversos conceptos, pero un componente central en las definiciones puede ser recuperado si se pone atención en la conexión entre el MS y el llamado *cambio social*. De manera básica identificamos a un MS como “un agente colectivo movilizador que tiene como objetivo provocar, impedir o anular un cambio social” (Raschke, 1985). Su acción está orientada hacia promover un tipo cambio donde el MS tiene un carácter colectivo que promueve dicha acción (G. Alberti, 1970, 167-168). Su constitución implica desafíos colectivos planteados por personas que comparten objetivos comunes y solidaridad en una interacción mantenida con las elites, los oponentes y las autoridades que implican desafíos colectivos, objetivos en común, solidaridad y mantenimiento de la propia acción colectiva (S. Tarrow 1997). El MS como agente colectivo movilizador que persigue el cambio, obra para ello con cierta dosis de continuidad, un alto nivel de integración simbólica, un nivel de especificación de roles y formas de organización y acción variables (Raschke, Op. cit.) Como red interactiva de individuos, grupos y organizaciones que, dirigiendo sus demandas a la sociedad civil y a las autoridades, interviene con cierta continuidad en el proceso de cambio social mediante el uso prevaeciente de formas no convencionales de participación (Casquette, 1998). Sus objetivos pueden incluir expectativas de mejora, de defensa de la situación preexistente o proponiendo un contraproyecto social (Lorenzo, 2001).

Las teorías de los MS podrían ubicarse desde tres amplias perspectivas. La primera se refiere a las teorías clásicas (TCI) que se concentran en los procesos de cambio, modernización social y sus efectos desde una perspectiva estructuralista; la segunda desde las teorías políticas (TP), se enfocan al análisis de factores externos al MS como lo sería el contexto político; y por último las de las teorías culturales (TCu) que centran su análisis en los factores internos del MS considerando cuestiones culturales y simbólicas. Nuestra revisión se concentra en las nuevas de teorías que refieren a éstas dos últimas resaltando por un lado el análisis de las TP la existencia de oportunidades políticas y por otra parte de las TCu la construcción de los aspectos simbólicos de la movilización o significados compartidos con que los actores sociales interpretan los acontecimientos.

Como trabajo pionero de las TP su punto de partida está en los trabajos de los politólogos norteamericanos Michael Lipsky y Peter Eisinger, publicados entre fines de los años sesenta y principios de los setenta. Eisinger (1973) utilizó un término llamado “estructura de oportunidades políticas” (EOP) para explicar las diferencias en los resultados de la protesta en 43 ciudades norteamericanas. Según este autor la incidencia de la protesta está relacionada con la naturaleza de las oportunidades políticas que ofrece una ciudad. El término fue revisado y reelaborado en la idea central de un modelo explicativo de los MS como modelo de proceso político con dos afirmaciones que constituían su punto de partida. El primero se refiere a que los procesos sociales afectan al MS indirectamente, es decir, mediante una reestructuración de las relaciones de poder existentes, a la protesta social y segundo, que el surgimiento de los MS depende en gran medida, de las oportunidades políticas al alcance de los contestatarios, generadas por los cambios que se producen en la estructura institucional y en la disposición ideológica de los grupos en el poder (McAdam 1999, p. 50). De aquí se empiezan a distinguir, como relación fundamental en la constitución del MS, el papel que tiene el propio Estado. El análisis MS-Estado no se centra en la búsqueda de una supuesta causa universal de la acción colectiva, sino que examina las estructuras políticas para comprobar de qué manera éstas incentivan la formación y proliferación de los movimientos sociales (Della Porta, 1999, p. 100). Así, un concepto derivado de este análisis que se ha vuelto central en las nuevas TP que explican a los MS es el concepto de *estructura de oportunidad política* que pretende contribuir al estudio de las condiciones externas y políticas determinantes de la protesta. Para Tarrow, (1997, 49) la gente se suma a los movimientos sociales como respuesta a las oportunidades políticas y crea otras nuevas a través de la acción colectiva”, es decir, la proliferación de movimientos sociales y la generalización del conflicto en un ciclo de protesta “son producto de la aparición y difusión de las oportunidades políticas que transforman el potencial de movilización en acción” (p. 266 y 317). Su explicación es a través de las llamadas variables políticas que tratan al contexto político en el que actúan los MS es decir, en el que se procesan las relaciones entre estructuras políticas y acción colectiva; el contexto en el que interactúan los movimientos y las autoridades; el contexto en que se relacionan los MS y la política institucionalizada; y el contexto en el interactúan los actores institucionales y no-institucionales. Tarrow (Op.cit.) estableció cuatro dimensiones para explicar las oportunidades políticas: acceso a la participación, cambios en los alineamientos políticos, disponibilidad de aliados influyentes y las divisiones entre las elites. Sumando a las anteriores, una dimensión

enriquecedora para estas teorías ha sido la *represión policial de la protesta social* definida como “el modo en que la policía maneja los actos de protesta”, el nivel de represión policial puede ser considerado como un indicador de la actitud institucional ante la protesta” o como “un buen barómetro que nos indica con qué oportunidades políticas cuentan los MS (Della Porta, Op. cit.).

Las TP sobre los MS de manera general, se enfocan al análisis de los factores externos al propio movimiento. Su análisis aunque es procesual, considera a las estructuras con fuertes determinantes en la acción política de los sujetos, minimizando con ello el proceso intersubjetivo de las colectividades. La construcción de la identidad y acción colectiva sí esta relacionada con estructuras de oportunidad política, pero esas estructuras pueden tener una articulación blanda, es decir, la oportunidad política no sólo puede entenderse desde la articulación del campo de lo cognitivo y de las formas de razonamiento instrumental, sino que al ser un significado construido, implica que hay negociación en el plano individual con el colectivo donde pueden intervenir muy distintas articulaciones, configurando significados colectivos que pueden permanecer presentes por tiempos muy relativos, pues al calor de la lucha, se van configurando nuevas redes de códigos alimentadas por la cultura que, para un primer momento consiguieron articular importantemente el sentido de una colectividad y que para un segundo momento puede tener una configuración diferente a la antecesora.

Las contribuciones no dejan de ser relevantes de la TP de los MS como insumos para esta investigación que trata sobre la acción colectiva de trabajadores de transporte público ante la inclusión al sistema de transporte Metrobús. A continuación revisaremos las TCu de los MS.

Las TC o teorías de la cultura tienen como punto de partida que los MS no son el simple resultado de la presencia de un factor o la combinación fortuita de factores, como los desequilibrios del sistema social, las tensiones sociales, los móviles psicológicos como la frustración-agresión, los conflictos políticos, las oportunidades políticas o las estructuras organizativas. Sin negar su importancia, estos factores sólo proporcionan para estas teorías un cierto potencial estructural o individual para la protesta. Entre las oportunidades sociales, políticas u organizacionales y la movilización social se encuentran los recursos y las oportunidades culturales, los aspectos simbólicos de la movilización, o “los significados compartidos con que los actores sociales interpretan los acontecimientos” (McAdam 1994, p. 54). Los problemas sociales no vienen dados de forma objetiva ni constituyen hechos objetivos.

Después de todo, muchas situaciones que podrían considerarse como problemas sociales no generan inevitablemente, un MS. En consecuencia, entre los problemas sociales y la movilización y protesta median otros procesos. De acuerdo a los teóricos culturalistas de los MS, que responden críticamente a las TP, tratando de superar las distintas limitaciones estructurales, la movilización y la protesta derivan de la transformación significativa de la conciencia colectiva de los actores (Klandermans 1994, p. 186), de los procesos subjetivos de construcción social y atribución colectiva de significado que confiere sentido y legitimidad a la participación (McAdam 1994) y con ello de la habilidad del grupo para desarrollar y mantener un conjunto de creencias y lealtades que contradicen a las creencias y lealtades de los grupos dominantes (Taylor & Whittier 1995). Sin embargo, en la intención de sobrepasar las limitantes estructurales se sobreestima con ello la construcción de significados del proceso subjetivo colectivo impidiendo apreciar objetivaciones que sí son pertinentes de considerar en mayor profundidad en diversas acciones colectivas. Por ejemplo, sí pueden existir construcciones objetivas en la propia cultura que pueden ejercer fuertes presiones (no de forma determinantes) en la construcciones de significados colectivos y en resultado de sus acciones. Las objetivaciones a las que se enfrentan las colectividades pueden ser muy amplias, pero siempre son mediadas por el proceso subjetivo y constantemente son resignificadas de acuerdo a la alimentación en la experiencia que el movimiento va teniendo a lo largo de su manifestación. Un caso concreto es el movimiento de operadores de transporte público, que durante su emergencia implicó interesantes relaciones y procesos entre las estructuras, subjetividades y acciones que participaron en su dinámica. Por ejemplo, un elemento que no es frecuentemente recuperado en investigaciones sobre acciones colectivas es el doble significado del espacio, primero como estructura significativa que influye en el proceso de construcción de la identidad colectiva y dinámica del movimiento, y segundo, como significado de experiencia de vida cotidiana que alimenta al proceso subjetivo y que puede cambiar el sentido objetivado de diversas estructuras. Piénsese en un movimiento de transportistas que ante la pérdida de su trabajo de conducción de unidades de microbuses, va significando y alimentando su experiencia en un bloqueo de alguna avenida importante de la Ciudad, o durante una marcha que avanza lentamente en una avenida o circuito concurrido en enfrentamiento con la propia ciudadanía hasta la represión policiaca. El propósito de explicar un movimiento social es entonces recuperar tanto los insumos de las teorías políticas y culturales en vistas de ser ampliadas,

articuladas y llenas de contenido de acuerdo a la relación entre las estructuras, subjetividades, acciones todas concretas que expliquen los procesos de la realidad social que se investiga.

En términos generales, un marco de referencia es un esquema interpretativo que simplifica y condensa el *mundo exterior* al señalar y codificar selectivamente los objetos, situaciones, acontecimientos, experiencias y las acciones que se han producido en el entorno presente o pasado de cada individuo (Snow, et.al. 1994). El propósito configurativo no es condensar o simplificar el mundo exterior, sino que en el reconocimiento de las dinámicas sociohistóricas de la realidad social, alimentar la investigación para recuperar la potencia, vista desde el adentro del sujeto, a partir de ámbitos cambiantes para resolver de manera amplia, abierta y dinámica el “rescate de la realidad” (Zemelman, Op.cit). Por tanto, la investigación configurativa es más amplia que la asignación de marcos de referencia de la acción colectiva, que concentra la atención en una situación particular considerada como problemática, atribuyéndole responsabilidades a determinadas personas, instituciones o hechos (Snow, Ibid.), sino como proceso de reconstrucción de configuraciones y dinámicas que se actualizan y reconstruyen en función de las acciones de los sujetos, estructuras y subjetividades subsumiendo a la mera verificación y causalidad.

CAPÍTULO II. ESPACIO Y TRABAJO.

Básicamente el concepto de espacio (ubicado dentro del horizonte de la tradición grecolatina y de la cultura occidental), puede dividirse en dos amplias tradiciones: El espacio como un contenedor, soporte o receptáculo de los fenómenos; y el espacio como herencia de raíz idealista (Lindón, 2006a). En la primera visión, el espacio geométrico o espacio euclidiano es el punto de partida de la concepción. A esta visión se le suma la concepción kantiana donde el espacio es una condición o posibilidad de existencia de los fenómenos, como una forma que no contiene nada empírico y una intuición porque no es un concepto abstraído de una multiplicidad de sensaciones. Así, el contenedor es casi siempre algo vacío o neutro que sólo toma rasgos a partir de lo que en él se coloca. Para el caso de las ciencias sociales, el espacio sería un reflejo de la sociedad o escenario, de ciertos fenómenos sociales, o bien, como un telón de fondo de lo social. Para la segunda perspectiva, de herencia idealista, el espacio es un modo de ver las cosas, una intuición. El espacio sería una forma de percepción o un esquema intelectual.

Las perspectivas anteriores han sido la base de concepciones más especializadas sobre lo que ha sido el concepto del espacio, los esfuerzos de su especificidad se podrían identificar en cuatro direcciones: 1) la concepción naturalista del espacio, 2) la concepción del espacio absoluto-relativo, 3) la concepción del espacio material producido y 4) la concepción del espacio vivido-concebido. Esta última concepción que deseamos recuperar para los fines de nuestra investigación, concibe al espacio desde una perspectiva del propio sujeto, como un espacio vivido-concebido que se construye de acuerdo a “perspectivas subjetivistas, a veces fenomenológicas, a veces existencialistas o bien, más constructivistas” (Ibid:12). Esta apreciación considera el espacio como una construcción subjetiva que se alimenta de profundos elementos y concepciones del espacio concebido, sustentado en los significados del espacio en “un proceso de contraste entre los elementos materiales y las representaciones, esquemas mentales, ideas e imágenes con los que los individuos se vinculan con su mundo”. La concepción de este espacio como vivido-concebido puede entenderse, como el proceso de construir y reconstruir el espacio vivido desde “la experiencia” como elemento clave del sujeto, pues la experiencia implica la habilidad de aprender de lo que nos ha sucedido: “Experimentar es aprender, significa actuar sobre lo que se nos da y crear a partir de ello. Lo dado no puede conocerse en sí mismo. Lo que puede saberse es una realidad que es una construcción de la

experiencia, una creación del sentimiento y del pensamiento” (Tuan, 1977:3). En el lenguaje ordinario, se articula la construcción de significados y entretendiéndose la construcción de los sentidos en virtud a una orientación que es pragmática, así, la experiencia se constituye y reconstituye constantemente dentro del ámbito del lenguaje y a la su vez, el lenguaje y la acción se interpretan recíprocamente fomentando el uso reflexivo de la acción comunicativa, donde “la reflexividad y la objetividad son rasgos fundamentales del lenguaje, al igual que la creatividad y la integración del lenguaje en la práctica de la vida” (Habermas:1993:281).

El concepto de espacio tendría su razón de ser como un proceso de construcción y reconstrucción que se configura, alimenta y adquiere sentido del espacio concebido-vivido (espacio con valor y significado(s) por la experiencia del sujeto) , en donde las prácticas socio-discursivas y el hacer cotidiano a su vez lo crean, lo modifican y resignifican históricamente. Es aquí donde sobresale un concepto más aterrizado relacionado con el espacio: el lugar.

La palabra “lugar” etimológicamente proviene del latín *locus*, y básicamente se entiende como el medio espacial en el que se ubican las cosas; situación espacial de un cuerpo, o modo de “estar en”, que expresa la situación de un cuerpo. Alimentando este concepto, podría entenderse el lugar como aquel elemento clave que podría comprender al espacio a partir de la experiencia del sujeto. “Un lugar obtiene realidad concreta cuando nuestra experiencia de él es total, es decir, a través de todos los sentidos junto con la mente activa y reflexiva, pues vivir prolongadamente en un lugar alimenta nuestra experiencia y nos permite conocerlo de manera íntima (Tuan: 1977:10). El lugar es considerado como una acumulación de sentidos, portador de signos que es necesario interpretar y saber cómo los perciben los seres humanos, qué comportamientos producen (Gumuchian, 1991); también como espacio delimitado con límites precisos, que para los sujetos representan certezas y seguridades otorgadas por lo conocido (Tuan, Op. cit). Es decir, el lugar hace referencia a espacios concretos, que para los sujetos representan certidumbres, realidades y convencimientos por lo conocido, esto refiere a diversas significaciones con fuerte contenido simbólico, que de forma constante siempre se están actualizando, aunque también pueden permanecer por un largo tiempo. El lugar es un acumulado de diversos significados que permiten abordar diversas temáticas espaciales como la identidad del lugar, la territorialidad, la topofilia, la topofobia o la apropiación. Los diversos significados pueden explicarse desde distintas relaciones subjetivas como reconocimiento de lugares, definición de itinerarios, sentido de lugar o pertenencia, valores simbólicos, visiones del mundo, fantasías geográficas, sentimientos, significaciones que corresponden al orden lo

percibido, de lo racional o del imaginario, procesos de semantización y resemantización, elaboración de definiciones de lo real, producción cultural y entre otras relaciones. El lugar es también el espacio de las representaciones “escénicas” que son prácticas humanas con sentido y propósito, sea que se esté consciente o no de ello. Así, el significado de lugar se alimenta tanto de los significados construidos de estructuras concretas en distintos grados, como de las diversas acciones con sentido y significaciones intersubjetivas.

La territorialidad es un concepto más concreto de la significación espacial, básicamente es la relación del individuo con el espacio que habita (Lindón 2006c). Cuando se habla de habitar el espacio, se habla de una y/o muchas formas de habitar, es decir, existe un vínculo esencial entendido como arraigo, pertenencia o raíz que se manifiesta de múltiples formas cuando habita y se vive en el espacio. La territorialidad integra significados diversos y contradictorios como la “agofobia”, en “confinamiento territorial”, el “control del territorio” y “el encuentro festivo” entre otras. Básicamente, la territorialidad es la relación vital entendida como una (o más formas) de habitar un espacio, donde el vínculo con el territorio está tejido por una gran amplitud de relaciones sociales, políticas, económicas y culturales con sentidos relacionados al ejercicio del poder, a la reproducción de la desigualdad, pero también promoción de la solidaridad y defensa de la vida entre otras. La territorialidad puede implicar relaciones que incluyen componente de tipo emocional entre los individuos y su espacio, defensa de territorio, apropiación (sentido de pertenencia) y relación de alteridad, como estructura o esquema mental, una representación de tipo particular llamada multiescalar donde la territorialidad reúne tres escalas: el ser en el mundo, los lugares vividos en otros momentos de la vida y el conjunto de referencias mentales que remiten a la práctica como al imaginario del sujeto (Di Meo, 2000). Para esta investigación que se enfoca a la construcción de la identidad colectiva de trabajadores del transporte público, estas relaciones significantes pueden ser insumos valiosos para explicar la relación social de los sujetos con los espacios que habitan, sin embargo, no es posible abarcar todas las significaciones, sino solamente aquellas vinculadas con el ámbito del trabajo y de ciertos sujetos laborales.

Básicamente la recuperación de territorialidades estaría orientada hacia la construcción de la identidad laboral-urbana de acuerdo a ejes articuladores (del proceso de trabajo, construcción social de la ocupación y construcción social de la regulación) que buscan reconstruir la relación sociohistórica de las estructuras, subjetividades y acciones para un caso concreto. La reconstrucción subjetiva espacial estaría enfocada hacia aquellos significados que

son resultado de la experiencia de vida en el ámbito laboral, y que expliquen el sentido de las acciones sociales de los sujetos en la construcción identitaria colectiva orientada hacia la acción transformadora de la realidad.

Desde esta perspectiva, es posible recuperar para el proceso de la construcción subjetiva, aquellas experiencias que alimentan el sentido de las acciones en espacios de trabajo concretos que pueden ser tanto abiertos, cerrados y combinados. Esto implica superar concepciones limitadas de lo que el lugar de trabajo ha significado, por ejemplo como localización de actividades meramente económicas en distintas escalas con factores climáticos, geofísicos, tecnológicos, financieros, administrativos, demográficos y psicológicos que influyen en la distribución de un territorio (Chombart y Jenny, 1997, 325); como relación de condiciones de trabajo y medio ambiente en función de la productividad, donde los criterios principales son los de seguridad que conllevan atención en la salud física y psicológica, higiene, orden y ergonomía (Kanawaty, 2005, 35).

La experiencia de trabajo siempre conlleva una experiencia espacial de lugares y territorialidades concretas, es decir, una experiencia articulada configurativamente de los campos de la subjetividad y en territorios laborales siempre concretos. Puede existir un gran acumulado de significados con objetivaciones en diferentes grados en la cultura, o bien, objetivarse en distintos elementos del espacio material. Los significados que son siempre cambiantes, hacen constituir el sentido de la acción. La construcción de significados y experiencias desde el espacio de trabajo son importantes insumos para reconstruir el proceso subjetivo mediado entre estructuras y acciones, pues desde un concepto ampliado de trabajo y de sujeto laboral, las experiencias se articulan de forma más amplia con distintos ámbitos del mundo de la vida. Respecto a la construcción de identidad, alimentada por los significados de experiencia laboral-espacial en lugares de trabajo concretos, la construcción identitaria tanto individual y colectiva articulada por el trabajo no sólo se construyen en territorios meramente laborales, sino además de ello, se alimenta de los propios territorios significativos de la constitución identitaria colectiva. Es decir, hay que dar cuenta de aquellos territorios implicados en la construcción identitaria colectiva durante la constitución, emergencia, duración, declive y reaparición de un movimiento social, pero desde un eje articulado que refiere a la actividad laboral. Por ejemplo, considerar todos aquellos territorios significativos que fueron articuladores del sentido de las acciones colectivas de trabajadores (en este caso de operadores

de transporte público) como las calles o avenidas de la Ciudad por donde se trabajaba cotidianamente, por donde se movilizaron, por donde se hicieron bloqueos, y todos aquellos lugares significativos pertinentes que articularon distintas relaciones sociolaborales, hasta espacios de negociación y represión por parte de las autoridades. Así, se vuelve relevante considerar distintos lugares de articulación identitaria colectiva, como lo fueron aquellos en donde se hacían reuniones colectivas para discutir y evaluar una situación problemática (como la incorporación de trabajadores al sistema Metrobús o la reubicación de las rutas,) como lo fueron plazas públicas, unidades habitacionales, bases de transporte o instalaciones de las organizaciones, o bien, los propios espacios significativos que hayan sido pertinentes en la negociación con las propias autoridades como edificios de gobierno o lugares en las que se entablaban mesas de negociación, entre otros. Por tanto, el propósito es recuperar todas aquellas experiencias que sean pertinentes para la reconstrucción subjetiva que den cuenta de la identidad colectiva de los trabajadores de transporte público en el ámbito del trabajo y en aquellos espacios sociales significativos, como una mediación de estructuras y acciones que intervinieron en la configuración de situaciones concretas.

Además de lo anterior, en virtud de alimentar el significado del espacio, es necesario considerar que no sólo su significado se puede concebir en términos meramente constructivistas, sino que, la subjetividad como mediación entre estructuras y acciones socio-históricas, exige significar al espacio como un espacio social dinámico producto de la acciones de sujetos históricos. El espacio también debe ser pensado como una estructura de objetos en potencia de ser acto. Objetos como productos de acciones sociales históricas que influyen, presionan y encausan nuevos y antiguos objetos. El espacio no puede entenderse sin la acción humana, pues todas las parcelas de la realidad son potencialmente espacio geográfico, en tanto que el ser humano entre en contacto con una de las parcelas. Así, los objetos y las acciones no pueden pensarse por separado, pues el espacio es un híbrido que los une (Santos, 2000: 84). El espacio es necesario también concebirlo con nivel ontológico y no solamente cognitivo, es decir, como un conjunto de relaciones humanas vistas a través de funciones y de múltiples formas que con el devenir histórico se han ido concretando como:

“Un conjunto de formas representativas de relaciones sociales entre el pasado y el presente, y por una estructura representada por las relaciones sociales que ocurren ante nuestros ojos y que se manifiestan por medio de los procesos y las funciones, [es] un verdadero campo de fuerzas cuya aceleración es desigual” (Santos: 1990: 138).

Por tanto, el espacio además de poderse comprender como espacio concebido y/o vivido a partir de la experiencia del sujeto, de sus prácticas, del hacer cotidiano y de sus prácticas sociodiscursivas, también puede comprenderse como un cierto hecho histórico, producto y productor, cierto revelador y constructor, un hecho social, un factor social y una instancia social (Ibid: 146). Es por tanto, muy importante recuperar un significado del espacio que no se constituya solamente como paisaje de formas-objeto o como producto material resultado del impacto de la técnica humana en la naturaleza (Neve, 2008: 101), sino como formas materiales significadas y valoradas y como función social dinámica con múltiples efectos en la realidad social construida históricamente. Así, un espacio puede identificarse como organización y estructura que depende de múltiples fuerzas y factores históricos (no sólo económicos) con una *inercia dinámica*, donde las formas son tanto un resultado como una condición para los procesos, pues como menciona importantemente Santos (Op.cit:164), “la estructura espacial no es pasiva, sino activa”.

2.1 Espacios concretos del trabajo.

La construcción del espacio se puede articular en diversas redes de códigos con distintas intensidades en su relación, configurando significados alimentados por la experiencia de lo cotidiano que no sólo refiere a lo individual, sino que la construcción subjetiva del espacio es construida y vivida colectivamente. Su construcción puede englobar amplias valoraciones grupales, de acuerdo al constante reconstruir subjetivo del espacio alimentada por distintas experiencias, motivaciones, imaginarios, pareceres y distintas vivencias vinculadas con el sufrimiento, el placer y solidaridad. Pueden articularse experiencias colectivas espaciales desde alguna célula social, conjunto o grupo, como experiencia familiar, de un grupo o equipo de trabajo, una generación escolar, una colectividad de vecinos, una fracción política o colectividades mayores como un partido político, una etnia o una clase social.

Así, la reconstrucción de la experiencia de trabajo implica investigar sobre un fenómeno particular de trabajo (Lindón, 2006b) considerando tres niveles en su análisis: el punto de vista de quien trabaja (como tramas de significado) [mejor dicho como configuraciones]; la integración con otras dimensiones de la totalidad de la vida cotidiana (como practicas laborales

con un fondo espacio-temporal) [articulaciones socio-históricas de las acciones de los sujetos en la relación con estructuras y subjetividades]; y la incorporación de la espacialidad como parte del trabajo (significados, recuerdos y memoria que moldea el espacio material y simbólicamente, y marcas socio-culturales del espacio como realidad material que también moldean al sujeto [configuración de configuraciones subjetivas en relación a estructuras no determinantes de la actividad laboral como dinámica histórica a ser reconstruida en su experiencia espacial]. Nuestro interés versa sobre las construcciones subjetivas laborales-espaciales de experiencias individuales y colectivas de operadores de microbús que han cambiado su actividad a conducir unidades articuladas de Metrobús. El propósito es entonces reconstruir las experiencias individuales y colectivas pertinentes a lo largo del tiempo desde que trabajaban como operadores de microbús hasta ser operadores de unidades articuladas, considerando como mediación de estos dos momentos una importante acción colectiva por parte de estos trabajadores.

Identificamos tres espacios sociales concretos de experiencia laboral en que los operadores de transporte público ejercen su trabajo. Con distintos niveles en su articulación, identificamos al más general a la ciudad o espacio urbano; al segundo como espacios abiertos combinados, como los son los paraderos, estaciones, bases y la calle; y como último espacio el cerrado-combinado que refiere a la experiencia sociolaboral dentro de la unidad de microbús o de unidad articulada metrobús en relación al espacio urbano concreto.⁷

La ciudad se ha entendido como la contenedora de protagonismos de diversos sujetos y como potencializadora de múltiples zonas en la que emergen por los diversos acontecimientos y procesos políticos, económicos, sociales, etc. (Lezama: 2002). Es decir, se ha entendido como un espacio propicio a la diversidad que ha creado una multiplicidad de formas tanto de convivencia como de conflicto social. Sería también contenedora de habitantes, edificaciones colectivas y actividades diversas de los sectores secundario y terciario.

⁷ Entendemos como espacio abierto-combinado aquel espacio laboral donde se articulan configurativamente las estructuras, subjetividades y acciones de los sujetos sociolaborales que implican un espacio social amplio en distancia, operación y relaciones sociales con diversos actores vinculados directa e indirectamente con el trabajo. La indicación o caracterización de que es combinado, se refiere a los traslapes de los distintos ámbitos del mundo de la vida además de relacionarse con otros espacios más extensos o más cerrados. El espacio cerrado-combinado por el contrario, refiere a la disminución de su amplitud dejando abierta la posibilidad de conexión con espacios más amplios que pueden influir en su propia dinámica y significación espacial.

La ciudad, es un espacio mucho más rico y abundante en interacciones y construcciones de significados del que simplemente podemos decir como contenedor de relaciones sociales. Es un espacio que se puede tornar principal, protagónico, donde se realiza todo y aún lo demás: producción, distribución, consumo y sobre todo para el mundo actual, la ciudad es el espacio del espectáculo (Hiernaux, 2006). Podríamos concebir a la ciudad como un lugar de incesante producción y construcción de múltiples significados, por parte de los diversos sujetos que habitan y viven en una ciudad, que están en interacción entre si, así como con diversas estructuras y significados objetivados.

Pensar la ciudad podría concebirse como un entramado o un tejido de percepciones, representaciones, construcciones de significados y prácticas sociales y culturales que se alimentan constantemente de la experiencia en la vida cotidiana, no sin dejar de lado que habrá en ello múltiples diferencias, contradicciones y luchas, al mismo tiempo que simpatías, intereses mutuos y devociones. Las preocupaciones por la ciudad pondrían ser muy amplias, como la preocupación de espacio de elaboración y expresión de afectividad colectiva; como espacio de memoria, del apego y de las aproximaciones en la vivencia de lo urbano en referencia a lo local, lo barrial y lo publico; o la atención por la ciudad como un lugar sensible (Ramírez y Aguilar: 2006).

La ciudad como espacio, es un proceso de producción social (Santos, 1988: 73) y este proceso se sustenta y mantiene de un sistema de objetos, de acciones y funciones. Es decir, el espacio no es tan sólo una mera construcción subjetiva (individual o colectiva), sino el espacio con contenido y carácter "ontológico" permite, a través del movimiento dialéctico entre sujetos y mundo social, la construcción de subjetividades y el cambio su propia realidad. Pensar la ciudad implica abordarla desde una articulación sociohistórica concreta de acuerdo a un lugar o localidad en la que se construyen diversas experiencias (aquí de acuerdo al ámbito del trabajo), considerando las diversos elementos y dinámicas estructurantes que pueden articularse desde un plano macro, meso y micro en constante relación. Esto también conlleva a concebirla más que un escenario de contacto entre extraños, con juegos de reglas de socialidad implícitas en situaciones fugaces en tiempo y espacio como un mero transitar. Es decir, la ciudad más que un sistema de interacciones sociales que sólo podrían ocurrir de una manera determinada, en un contexto que en forma ineludible oscila entre lo anónimo de los encuentros y lo previsible de la situación. O bien, desde una perspectiva postmoderna, donde el yo tiene de a buscar puntos de referencia y auto sustentación, el espacio social urbano aparece como ámbito del asedio y de la

seducción (Gergen, 1992) o como relación dinámica entre la diferencia e indiferencia, donde los dispositivos urbanos de transporte y encuentros se forman desde la lógica de la dispersión y el aislamiento.

El fin es pensar la ciudad no oscureciendo sus dinámicas y elementos estructurales y estructurantes, sino recuperarlas como elementos objetivados en distintos niveles y con cualidades distintas, que intervienen conjuntamente con la acción de los sujetos sociales en la construcción sociohistórica de la realidad. La ciudad contemporánea puede ser concebida como una multiplicidad de escenarios separados que las trayectorias individuales o grupales y las políticas urbanas se encargan de articular, sin embargo, hace pensar en las ciudades como fragmentadas o en proceso de, y con ello hace sugerir que tanto la realidad social, como los procesos subjetivos y las acciones colectivas cada vez más tienden a la desarticulación y a la imposibilidad de su concreción. Desde esta perspectiva postmoderna, al fragmentarse el entramado institucional que daba sentido y estabilidad al sujeto, éste al verse privado de las estructuras que le otorgaban plausibilidad de sus acciones, se ve entonces proyectado hacia sí mismo, hacia su propia subjetividad también fragmentada donde intenta obtener sentido y aquella estabilidad perdida que necesita para existir (Gleizer, 1997, 34).

Contrario a lo anterior, es necesario reconocer que existen en la ciudad campos, lugares, sujetos y colectividades que están asociados con distintas experiencias de proximidad y cercanía, que inclusive pueden ser complementarios aunque también antagónicos, pero no necesariamente están fragmentados unos con respecto a otros ni articulados desde la lógica amplia de dispersión, retiro y reclusión. Existen estructuras que constantemente son resignificadas y con ello se suscitan nuevas experiencias, los desplazamientos por ejemplo, en el transporte no son meros traslados, sino que son experiencias configuradas de experiencia tanto para los usuarios como para los trabajadores del transporte. Muchas veces esto significa cruzar fronteras o traspasar ciertas estructuras objetivadas en la materialidad o en la cultura, unas "duras" y otras "blandas" pero inclusive pueden posibilitar la acción misma de traspasarlas, transformarlas y nuevamente significarlas.

Se reconoce que puede haber espacios en la ciudad como estructuras estructurantes que presionan para configurar lugares de diferencia entre clases sociales, con fuertes contenidos simbólicos como es el caso de zonas residenciales, plazas públicas, centros financieros, plazas comerciales, parques y jardines, y por supuesto el propio transporte público. El objetivo de la configuración es reconstruir aquellas dinámicas pertinentes que articulan un

caso concreto de construcción de la identidad-laboral de trabajadores de transporte público. Se trata de reconstruir entonces esa atmósfera significativa a partir de las distintas estructuras intervinientes: conjunto de instituciones, cultura, materialidades con significados objetivados (la propia estructura de la Ciudad apreciada desde sus calles, zonas, vialidades, señalizaciones, flujos, etc.), políticas urbanas como comprensión de la naturaleza del Estado incluyendo su desarrollo político y su especificidad territorial respecto a ámbitos sociales, económicos y culturales específicos (Bassols, 1997: 48), relaciones sociales y de trabajo con articulaciones que conllevan poder, lugares concretos de trabajo, diversos discursos, entre otras. Bajo esta forma configurativa de mirar la ciudad, el reto es reconstruir la multiplicidad en su diversidad y movimiento, aquellos elementos pertinentes en la construcción de la identidad laboral-urbana de trabajadores de transporte público. Para ser adecuadamente abordada esta investigación es necesario incluir las dinámicas de estructuras, subjetividades y acciones transformadoras que implican poder, política, devenir socio-histórico, cultura, economía, demografía, comunicación y análisis social en procesos de significación, simbolización y praxis.

Los llamados paraderos y bases de transporte en la Ciudad de México, son los espacios abiertos combinados (conocidos también como terminales, centros de transferencia modal o lugares de servicios auxiliares del transporte), donde se identifican a éstos, como espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros (individual, colectivo y masivo) destinados a facilitar el trasbordo de personas de un modo a otro. En realidad, estos espacios son más que meros lugares físicos, pues en ellos se articulan una gran gama de interacciones y relaciones de diversos tipos que le dan un mayor sentido que el de ser meros contenedores de funciones para el servicio. En este espacio social confluyen diversos actores que intervienen en el control del proceso de trabajo como son checadores, supervisores, autoridades, usuarios, vendedores ambulantes y fijos, otros operadores de unidades de microbús, camión o taxi, automovilistas, vecinos, trabajadores de limpieza, mantenimiento y vigilancia y otros sujetos. El propio espacio físico si bien es el escenario en donde el trabajador y los diversos sujetos aparecen, éste no ejerce por sí mismo la función de control, si bien delimita, orienta, ordena, reduce y jerarquiza el área de trabajo influyendo en el propio desempeño de las actividades laborales, lo hace no por su mera presencia o contenido material, sino también por el contenido simbólico y acción social que los sujetos realizan, actualizan y también transforman para este lugar de trabajo. El espacio no es

un producto terminado, ni fijo, ni congelado para siempre, pero uno de sus elementos está fijo en el suelo. Las formas espaciales generados por una generación o heredadas de las precedentes, se caracterizan por el hecho de que, como forma material, no disponen de una autonomía de comportamiento, aunque tienen una autonomía de existencia (Santos,1990: 166). Así, los paraderos son ciertas estructuras que presionan la actividad del trabajo y su proceso, pues como formas materiales delimitan y ordenan la distribución de las acciones laborales en un paradero o base. Por ejemplo, se identifican ciertas acotaciones en el espacio que tienen la función de servir para actividades concretas, como son las zonas abordaje, las filas de los usuarios, los carriles exclusivos para camiones, microbuses, taxis, etc., escaleras o pasillos que intercomunican con otros modos de transporte, y muchas otras. Podríamos decir que el espacio del paradero guía al operador y a su unidad dentro de una estructura material que lo presiona en orden y forma desde su llegada, permanencia y hasta su salida, pues este ha sido un espacio previamente proyectado y vuelto en lo concreto para ser humanizado y que nunca permanece estático. En este espacio se entrelazan además una gran diversidad de significados, intenciones, funciones, relaciones, fines, conexiones, proyectos, que configuran un sentido orientado hacia lo colectivo, en el que la diversidad construye cierta unidad que se alimenta por el trabajo, por las estructuras, la subjetividad y la cultura. Los paraderos son también espacios para recreación, la diversión, el ocio, la confrontación, el culto y muchas otras relaciones de las que habría que dar cuenta. Más concretamente, los paraderos son lugares concretos con una amplia acumulación de significados con fuertes cargas simbólicas, emotivas, morales, etc. que a cada momento se resignifican y a la vez también permanecen construyendo su sentido, pues siempre de la experiencia de la vida cotidiana se nutren. Como lugar, los paraderos y las bases refieren a fuentes ricas de significados de la subjetividad colectiva y de distintas estructuras, donde se concretan acciones laborales cargadas de sentido. Hay que anotar que los paraderos o las bases (los puntos de inicio y llegada de una ruta) no necesariamente tienen una estructura ordenada o perfilada para la función del servicio del transporte, sino más bien son lugares apropiados que juegan y conviven cotidianamente con diversos contextos y sujetos. Estos lugares son las bases que están en la propia calle del barrio, cerca de un mercado, un parque, una iglesia, una escuela, una fábrica, un centro comercial, etc. Son los espacios en los que se ponen en movimiento múltiples interacciones y construcciones de significados, alimentadas por sentidos del trabajo de muchos sujetos que cotidianamente construyen el espacio público. Así, uno de los propósitos a investigar sería dar cuenta y a la vez explicar, cómo los operadores de

microbús y luego de Metrobús *habitan* este espacio abierto combinado. Sería dar cuenta de sus prácticas, de la construcción de sus significados, de sus conductas, de sus emociones, de sus intenciones, de sus imaginarios, resaltando de todo ello los elementos pertinentes que ayudaran explicar la construcción del sentido de su trabajo.

Para él caso de los operadores de Metrobús, los espacios abiertos-combinados son las estaciones, los centros de transferencia modal y los talleres de mantenimiento, entre otros. Estos espacios juegan un papel fundamental en el control del proceso de trabajo en cada uno de ellos hay regularidades muy definidas y claras para el ejercicio del trabajo de los operadores. Por ejemplo, una de las más evidentes es el tiempo en que la unidad Metrobús debe permanecer en cada estación para que los usuarios puedan descender y ascender nuevamente a la unidad. Todas estas regulaciones propician prácticas, comportamientos y significados laborales-espaciales en la construcción de la identidad.

La calle es otro espacio abierto-combinado con una amplia extensión y complejidad en donde las interacciones y construcciones de significados se producen y entretienen cotidianamente. Básicamente para el operador de microbús, es su espacio de tránsito y circulación que le permite ejercer su actividad laboral. Es el espacio delimitado respecto a las banquetas (por donde transitan los peatones) conocido también como “arrollo vehicular”, que se organiza y delimita por carriles y señalamientos diversos. Es en este espacio en donde se figuran y concretan a forma de ruta, circulación o flujo, las prácticas cotidianas que el chofer y su unidad construyen día con día en interacción con diversos sujetos y objetos. Las avenidas y las calles se vuelven un trazado de experiencias únicas e irrepetibles de situaciones de vida espacio-temporales. Las rutas o flujos de las unidades de transporte generalmente tienen un origen y un destino (que pueden ser más de uno), que a su vez cambian según sea la dirección del sentido del movimiento.

En un primer momento, pensando en la calle, el operador construye en su proceso subjetivo, el esbozo de lo que será la actividad de su trabajo como un viaje. Un viaje que durante su transcurso aparecerán ante él una gran complejidad de factores que regularán su trabajo, al mismo tiempo que también lo desorientarán, sin embargo, ganará en él la coherencia de un acuerdo que pretende llegar a un fin (tanto cognitivo como valorativo), terminar un recorrido, completar un ciclo y volver a comenzar otro. Durante su transcurso su boceto mental y subjetivo le sirve de ayuda para guiarlo por la ciudad, pero constantemente lo modifica y adecua según lo considera necesario, pues de manera cotidiana, sus experiencias

espaciales siempre se construyen y enfrentan a la eventualidad y a la contingencia. El espacio laboral del operador se concreta en el espacio de la calle, a través de los diversos momentos de interacción con los sujetos que van apareciendo ante él con la caracterización y papel de ser tanto usuarios, transeúntes, autoridades, otros operadores y conductores de otros vehículos, cada uno con cualidades y comportamientos únicos e imposibles de anticipar en su totalidad, sino tan sólo aproximarse a ellos a manera de sospecha, pero también con seguridad. El espacio de trabajo de la calle es para el operador un lugar complejo que lo apropia, lo hace suyo, aunque también le provee valores simbólicos, visiones del mundo, fantasías, topofilias, topofobias, sentimientos y significaciones racionales e imaginarias, todo ello en una dinámica en la que el operador incide en el espacio, transformándolo a la vez que el espacio lo presiona a él, donde lo influye y hasta determinado punto, también lo controla.

El operador sospecha e intuye muchos lugares de los cuales no tiene una relación tan clara y cercana de ciertos espacios (como podrían ser ciertos cruces de calles, vecindarios, puentes o túneles, etc.), sin embargo, como mencionan Tamayo y Wilder (2005,31), la realidad desconocida implica una carga afectiva y emocional aunque se trate de un lugar desconocido o no descubierto. Por otro lado, hay otros lugares que el operador identifica más ampliamente, los reconoce y nutren la propia actividad de su trabajo (como los lugares donde tiene amigos, conocidos, o bien hasta ciertos paisajes que motivan en él cierta tranquilidad y seguridad, pero también miedo y desconfianza). Muchas veces también ejerce cierto control sobre ellos, como las bases o en los paraderos en cuales termina y nuevamente comienza su viaje, pero también lo hace en la propia calle según las situaciones y contextos espacio-temporales. Su influencia la ejerce no meramente de forma individual, aparte del uso y presencia de su unidad de transporte, lo hace de forma colectiva alimentando diversas relaciones de compañerismo, de amistad, amor, poder, odio y miedo. El espacio como forma “no tiene un papel fantasmagórico” porque los objetos periódicamente cambian por el movimiento social, donde las diversas acciones colectivas que ejercen los trabajadores del transporte público han ayudado a configurar las propias prácticas, relaciones y significados laborales- espaciales de los diversos sujetos que se relacionan con la actividad del transporte, ya sean operadores, concesionarios, vigilantes, checadores, usuarios, otros conductores, etc.

Para el caso de los operadores del sistema de transporte metrobús, el espacio de la calle aparecería con una estructuración mayor que se podría traducir en ciertos flujos, prácticas y comportamientos bien establecidos, pues este sistema de transporte busca el ordenamiento

de muchas acciones y costumbres que antes eran cotidianas al utilizar el transporte de microbús. Por ejemplo, la existencia de ciertos carriles confinados exclusivamente para uso de microbús, asignan y promueven ciertos patrones de comportamiento (en razón de la búsqueda del orden) de los conductores, automovilistas, usuarios y peatones.

Identificamos como espacios cerrados-combinados aquellos lugares de prácticas sociales cotidianas en donde el operador realiza tanto actividades laborales como otras actividades complementarias a su trabajo diferentes al de conducir, por ejemplo, la reparación, mantenimiento y limpieza de las unidades, hasta el ajuste de cuentas, la negociación política, la lucha por adquirir respeto, entre otras. El más básico tiene que ver con la propia actividad laboral cotidiana que se realiza dentro de la unidad de transporte. En este lugar microsocial de trabajo, se desempeña las principales actividades laborales del trabajador: la conducción, el cobro del pasaje y el traslado de usuarios a distintos lugares fijado por rutas particulares. En este espacio cerrado hay diversas interacciones mediatas que conllevan distintas simbolizaciones del proceso de trabajo en trato directo con los consumidores, en este caso los usuarios. Se inicia el proceso productivo (como viaje) con el abordaje de un usuario que pretende ser transportado y termina cuando se consume el servicio de traslado. Es combinado porque implica una relación constante con espacios más amplios como el de la calle, una base, un barrio o cierta zona de la ciudad.

Los espacios cerrados-combinados pueden estar involucrados con los espacios arriba mencionados. Son aquellos en los que se construyen de forma más cercana las relaciones y significados para con la familia, los amigos, los patrones, las autoridades y hasta con lo divino. Es decir, son los lugares micro-sociales con significados reconocidos para las prácticas del descanso, la convivencia, la diversión, lo erótico, el comercio, el culto, la expresión artística, etc. Estos espacios pueden ser la casa, ciertas bases, los lugares deportivos o clubes, las oficinas de la organización de la ruta, los espacios de negociación con las autoridades y ciertas plazas públicas, salones de baile, iglesias o templos. En estos espacios el operador puede, desde reparar, mantener, supervisar, vigilar y cuidar lo que concierne a su unidad tanto en términos funcionales (mecánicos) como simbólicos (limpieza y otros), como a la vez puede atender al propio cuidado de sí (tanto físico, emocional y espiritual) y de sus interesados (familiares, amigos y compañeros).

Pensando en el transporte público, aparte de ser considerado una red articulada que podría ser de camiones, autos o trenes, etc. y flujos con diversos destinos cuyo fin sería el traslado de pasajeros hacia distintos puntos de una ciudad, el transporte podría pensarse como una trama de relaciones que son producto y a la vez productor de múltiples articulaciones y relaciones sociales para la construcción de significados como en la concreción de acciones concretas. También sería necesario reconocer, que el transporte público en una ciudad, además de ser una serie de prácticas cotidianas y de múltiples construcciones de sentidos que continuamente se resignifican, el transporte es una estructura objetivada que presiona a la subjetividad en la construcción de significados y que influye aunque no de manera determinante, pero sí de forma relevante, en las acciones sociales de los diversos sujetos que hacen construir día con día la práctica del transporte público en una ciudad.

Para la visión del gobierno, la atención por el transporte público está orientada principalmente hacia la planeación, ejecución y regulación de programas que atienden a la eficiencia que debiera tener el mismo transporte en sus diversas modalidades, incluidas por supuesto el transporte público concesionado de microbuses. Primeramente lo hace interpretando a la propia Ciudad, como una importante “ubicación geográfica en donde se concentra un gran número de habitantes y por consecuencia un sin fin de problemas [...]” y derivando así que “hoy en día el transporte público en la ciudad, en lugar de ser una alternativa para movilizar a millones de personas diariamente, se ha convertido en un problema sumamente complejo”.⁸

De principio puede decirse que la atención del gobierno por el transporte público refiere principalmente a objetivos que cobran su forma a través de la implementación de políticas que apelan a la calidad del servicio del transporte público, a la disminución de los tiempos de traslado (ya que actualmente la organización en el transporte público provoca enormes pérdidas no cuantificadas de millones de pesos al año), a la reducción de accidentes viales, cumplimiento de la revista documental, mantenimiento físico mecánica de las unidades, calidad del servicio de los operadores, disminución de la generación de partículas contaminantes, problemas de vialidad, etc. Es decir, pensar el transporte público ha significado pensar en él en términos de “eficiencia”. Esto no quiere decir que esta visión de gobierno deje de lado la relevancia que tiene la actividad laboral para quienes la ejercen, el problema es que la visión se

⁸ “Evaluación del transporte público concesionado en la modalidad de Colectiva (Microbuses)” Secretaria de Transporte y Vialidad, <<http://www.setravi.df.gov.mx>>.

conjuga de tal forma que esconde (o por lo menos parece confundir) las cuestiones pertinentes a las necesidades de transporte urbano para la población y la condición laboral de los operadores de microbús, privilegiando la atención de su tratamiento y justificación principalmente de las primeras. Es decir, se plantean políticas con esquemas que de principio interpretan a la condición laboral del transporte colectivo de microbuses, en relación a la deficiencia de su servicio que actualmente brinda y a la mala organización que la define, reduciendo el sentido de una amplia complejidad, a una descripción que la reduce a términos y calificativos que debiera tener: calidad, eficiencia y modernidad.

Por tanto, en lugar de considerar al transporte colectivo urbano como un espacio en el que se configuran una multiplicidad de relaciones sociales, políticas, culturales, simbólicas, que implican articulaciones de redes de códigos y significados con distintas valoraciones, formas de razonamiento, discursos, y valoraciones estéticas y morales (que implica concebir el trabajo desde una perspectiva ampliada), la visión del gobierno hace ver a sus sujetos laborales, a la propia actividad del trabajo y a la forma en cómo se organiza y administra este servicio, dentro un marco en el que todo se relaciona de tal forma, que sólo se resaltan sus problemas, conflictividad, deficiencia y su anarquía, diagnosticando así sólo problemas de carácter general como: “la pelea por el pasaje o guerra de centavo, invasión de carriles, manejar las unidades con falta de prudencia, deficiencia en el servicio al usuario, ingresos irregulares, falta de seguridad para el operador, unidades deterioradas, tránsito lento, percances con otros automovilistas y peatones, entre otros”.⁹

⁹ El sentido que tiene la atención del gobierno por el transporte público puede evidenciarse en la solicitud por encuestas (como la *Encuesta Origen-Destino* y *Consulta Verde*) que buscan conocer bajo determinados alcances y objetivos la situación del transporte actual, por ejemplo, entre los objetivos están: obtener información para caracterizar la movilidad, permitir su uso en el proceso de planeación de transporte y vialidades que llevan a cabo las dependencias, estimar la cantidad de viajes que se generan, conocer los modos de transporte y los transbordos, captar el tiempo y el costo de transportación, detectar las horas de mayor afluencia de viajes; mejorar el tiempo de viaje del usuario; estimar los motivos de viaje, horarios específicos del día y modos de transporte, detectar las zonas donde se generan y atraen viajes, estimar la demanda de viajes, etc., es decir, se hace de la encuesta una herramienta principal para modelos de planeación del transporte urbano convirtiéndose así “en un instrumento vital como *la Biblia* para tomar determinaciones en materia de transporte público” (declaración de el Secretario de Transportes y Vialidad: Armando Quintero Martínez <http://www.setravi.df.gob.mx/noticias/detalleNoticias.html?id_noticia=740>) no fomentándose así instrumentos que den cuenta de la condición laboral, organizacional o familiar de los trabajadores del transporte.

CAPÍTULO III. APARTADO METODOLÓGICO.

El fin de esta tesis es investigar la construcción de la identidad laboral urbana de un grupo de trabajadores de microbús, que, ante la implantación del servicio de transporte Metrobús, ejercieron acciones colectivas en defensa de su trabajo, y otros por su parte, tuvieron un importante cambio en la experiencia de su trabajo al operar ahora unidades articuladas del sistema BRT. Con lo anterior reconocemos que para abordar dicho proceso es necesario dar cuenta de las múltiples estructuras, sujetos e interacciones que contribuyeron en tal construcción identitaria a lo largo del tiempo. Es por ello que partimos de la necesidad de utilizar una epistemología y una metodología alternativa a la que ha sido considerada tradicionalmente hegemónica en buena parte del siglo XX. A esta postura hegemónica la identificamos como positivismo. Si bien actualmente el positivismo ha decaído fuertemente como forma privilegiada y legitimada de investigación científica al emerger metodologías de orden fenomenológico y hermenéutico, la metodología positivista sigue teniendo intensa presencia en universidades y centros de investigación en ciencias sociales. Sin embargo, hay una importante perspectiva crítica de inspiración marxista y origen latinoamericano que cobra presencia cada vez mayor debido a la importante contribución de sus investigaciones en las ciencias sociales: la metodología de la reconstrucción y la perspectiva configuracionista. Esta conjunción que articula un paradigma epistemológico y metodológico de legitimidad ampliamente reconocida, ha tenido un fuerte crecimiento a lo largo de diversos estudios sociales que han potenciado la capacidad explicativa de muchas investigaciones en Latinoamérica, por ejemplo, éste es el caso de los estudios en investigación laboral. Por tanto, es intención nuestra sumarnos a esta reconocida perspectiva de los estudios laborales, que nos ha servido de inspiración para poder abordar problemas concretos con dinámicas complejas y poder así entonces, proponer razones de abundante amplitud y poder explicativo sobre la realidad social.

Básicamente, la razón de adoptar esta perspectiva reside en la potencialidad que tiene de poder explicar aquello que se nombra o identifica como “la realidad”. La “realidad” o lo “real” es un complejo concepto que ha sido abordado históricamente desde muy diversas posiciones, ciencias y tradiciones de pensamiento. Este concepto que proviene del latín *res*, que puede significar cosa, objeto o realidad, de manera un tanto general y con poca profundidad, este concepto se refiere a lo que es o existe de un modo actual u objetivo, por

oposición a lo que es una apariencia, una ilusión o una ficción, o a lo que es meramente posible o ideal, o subjetivo. Normalmente, y desde el sentido común, se entiende que lo real es aquello que pertenece al mundo en que vivimos y, por tanto, lo que existe en el espacio-tiempo. Pero en realidad, la reflexión rigurosa sobre esta idea ha llevado pensar por ella múltiples significados y con ello múltiples problematizaciones sobre su pertinencia, por ejemplo, la relación de independencia o no con la mente, con lo material o lo empírico, o bien, con relación a diversos presupuestos ontológicos y epistemológicos desde los que se intenta definir lo que es el ser, el ente o la realidad en general diferenciándose de lo considerado simple apariencia. No es pertinente hacer una revisión en la literatura sobre el significado del concepto de lo “real” o “realidad”, pero sí queremos mencionar brevemente algunos significados pertinentes de lo “real”, para después reconocer el valor de la metodología que hemos adoptado y que pensamos potencia enormemente la capacidad de explicación de nuestra investigación.

Posiblemente el reconocimiento de la necesidad de tener una ciencia que tratara o investigara en profundidad a la realidad nació con Aristóteles (*Metafísica*, IV, I, 1003). Tratar de lo que existe en cuanto existe para distinguir lo que existe de lo que sólo parece existir, significó estudiar la diferencia del “parecer” en oposición al “ser”. Esta distinción no sólo se refiere a un problema del sentido común, sino que su problemática ha estado presente en distintas tradiciones filosóficas. La filosofía griega plantea la cuestión fundamental de qué hay que entender por lo “real”, ya sea como *arkhé* o *arjé* (ἀρχή) puede significar forma, sustancia o átomos. Para George Berkeley, el ser de las cosas se manifiesta sólo en la apariencia, es decir, en el fenómeno, llegándose hasta el punto de concebir que lo real no es más que lo que aparece: “ser es ser percibido”. Kant (2000a:13) hace consistir, en el aparecer del fenómeno, la configuración misma de la experiencia, en el sentido de que conocer algo es poder constituirlo en objeto de experiencia, gracias a las categorías (que son los conceptos puros del entendimiento o las formas a priori necesarias para pensar la experiencia) de cantidad, cualidad, relación y modalidad. El idealismo alemán posterior extrema al máximo la producción de la realidad por el espíritu cuando Hegel declara que “todo lo racional es real y todo lo real es racional” (1985: 40).

Para el positivismo, cuya actitud teórica podría caracterizarse como aquella que sostiene que el único y auténtico conocimiento es el saber científico, desde su origen ha tenido una actitud crítica ante la filosofía tradicional y la metafísica, afirmando que si la filosofía tiene algo

pertinente que decir, esta deberá tener pretensión o aspiración científica. Augusto Comte concibió la idea de que la realidad humana es social y también ella debe poder ser conocida científicamente. A la ciencia que estudia esta realidad como síntesis de todos los conocimientos humanos la llamó física social, cuyo fin es “el estudio positivo del conjunto de las leyes fundamentales propias de los fenómenos sociales [...] y advertir con nitidez el sistema de operaciones sucesivas, filosóficas y prácticas, que han de liberar a la sociedad de su fatal tendencia a la disolución y conducirla [...] al progreso” (2003, 62). El pensamiento de Comte, junto con el positivismo biológico de Claude Bernard, la ética positivista de John Stuart Mill y el positivismo evolucionista de Herbert Spencer se convierten en los principales representantes del espíritu positivo europeo del siglo XIX. Tras la primera guerra mundial, para 1929 y años posteriores, se cristaliza el llamado Círculo de Viena. Esta escuela, que representa la tradición positivista germánico-austríaca, se convierte en la posición hegemónica en los campos académicos e investigaciones científicas. Entre sus representantes más destacados (con diversos grados de vinculación al positivismo lógico) están M. Schlick, R. Carnap, C. Hempel, Hayek Von Mises, O. Neurath y K. R. Popper. Además de inspirarse en David Hume, A. Comte y Ernest Mach. El Círculo de Viena (o Neopositivismo) se distingue del positivismo del siglo XIX por centrar su estudio, no en los hechos, objeto de las ciencias naturales, sino en el análisis lógico del lenguaje. Su característica más positivista es el criterio empirista del significado, o principio de verificación, según el cual sólo tienen significado y producen conocimiento, aquellos enunciados que son susceptibles de verificación, esto es, aquellos para los cuales existe un método de comprobar si son verdaderos o falsos. La filosofía analítica, la filosofía del lenguaje y las nuevas teorías epistemológicas de filosofía de la ciencia replantean el problema de la realidad. Sus reflexiones giran en torno a la reflexión de buscar criterios de decisión para determinar cuándo puede decirse que un enunciado (empírico) es verdadero, que es la manera epistemológica de decidir sobre lo que se entiende por lo real. Básicamente el método científico positivista consiste en construir una hipótesis a partir de conocimiento científico previo que, a través de la deducción de la fuente empírica, se construyan enunciados lógicamente coherentes con pretensión de ser universales y convertirse en leyes o principios. Este conocimiento científico es susceptible de ser modificado, pues sus leyes no son inmutables, sino que es un sistema teórico verificable a través de hipótesis y contrastación con la realidad empírica.

Es necesario mencionar aquí, que el positivismo lógico tuvo una fuerte crítica por parte de los miembros de la Escuela de Frankfurt. Este importante grupo de filósofos alemanes, componentes del Instituto para la Investigación Social, pretendía inicialmente orientarse hacia estudios marxistas, pero bajo la dirección de Max Horkheimer, promovió investigaciones interdisciplinarias entre filósofos, sociólogos, economistas, historiadores y psicólogos, con fuerte presencia de reflexión filosófica. El grupo inicial, constituido fundamentalmente por Horkheimer quien fue el director, Pollock, Löwenthal, Adorno, Erich Fromm, y H. Marcuse. De ellos surgió la llamada teoría crítica, núcleo filosófico que pretendía, desde un renovado interés por una interpretación filosófica hegeliana de Marx, revigorizar la teoría marxista como crítica a la sociedad capitalista. Para 1948, Horkheimer, Adorno y Pollock regresan a Frankfurt después de terminada la Segunda guerra Mundial comenzando con ello una nueva etapa del Instituto. Para los años sesenta, tiene lugar la disputa del positivismo, que giró en torno a la lógica de las ciencias sociales entre Adorno y Popper, Habermas y H. Albert. La discusión se inscribe en el marco general del problema del método científico de las ciencias sociales y de la legitimidad de la distinción entre ciencias de la naturaleza y ciencias del espíritu. Las ciencias de la naturaleza se basan fundamentalmente en el método hipotético-deductivo, cimentado en el criterio neopositivista de explicación, según el cual explicar un hecho consiste en deducirlo de una argumentación compuesta por leyes y condiciones iniciales, así, toda predicción científica sigue el mismo modelo deductivo. Las ciencias sociales no pueden atenerse a este modelo nomológico de explicación y predicción, puesto que las regularidades que se observan son (por naturaleza de la materia de que tratan) difícilmente predictibles. Tradicionalmente se adscribe a las ciencias de la naturaleza la función de describir y explicar hechos, mientras que se atribuye a las ciencias sociales la función de aplicar valoraciones o valores. Para el racionalismo crítico (actitud intelectual que Popper define para sí), todas las ciencias (tanto las de la naturaleza como las de la sociedad) deben atenerse al mismo método, proposición de hipótesis y contrastación por los hechos, así las hipótesis que no superan la prueba de los hechos han de ser desechadas como no científicas. Los pensadores de la escuela de Frankfurt rechazan la imposición positivista a la sociología de los métodos propios de las ciencias de la naturaleza. Consideran que la sociedad no es un objeto de la naturaleza y tiene sus propias características, como una totalidad, que ha de captarse en su globalidad, puesto que es contradictoria en sí misma, racional e irracional al mismo tiempo. La reflexión que sobre ella se hace no tiende simplemente a conocerla, sino a transformarla, y como toda teoría social es también práctica,

lo que de ella interesa primariamente no es lo que es verdadero o falso, sino lo que es bueno o justo.

Dentro de esta línea, Adorno crítica el privilegio y legitimidad de considerar a la observación empírica como el medio para el conocimiento de la realidad concreta, pues no se considera los aspectos de esa misma realidad a la que no es posible abordar a simple vista sino a través de un tratamiento comprensivo de ella:

“Paradójicamente, los métodos empíricos cuya fuerza de atracción procede de pretensión de objetividad, privilegian lo subjetivo, las actitudes, [...] las formas de comportamiento de los sujetos, abstracción hecha, naturalmente de datos estadísticos censuales tales como la edad, sexo, estado civil, los ingresos, el nivel de información y criterios similares. [...] sus valores, por más objetiva que sea su validez, no pasan de ser enunciados objetivos sobre sujetos. [...] La objetividad social, la totalidad de las relaciones, instituciones y fuerzas en cuyo seno los hombres actúan, es algo que los métodos empíricos han ignorado o, a lo sumo, sólo han tenido en cuenta como algo accidental” (Adorno, 2001:22)

Par Habermas (2006), la realidad social es comprendida como una totalidad dialéctica que necesita su aprensión a través de métodos comprensivos del sentido de los sujetos, pues el todo es un todo interconectado, lleno de contradicciones y discontinuidades. Así, la teoría dialéctica de la sociedad tiene que dar cuenta de la interrelación, dependencia y fluidez de los fenómenos particulares respecto a la totalidad y:

“[...] tiene que rechazar el empleo restrictivo del concepto de ley. Su análisis apunta allende las particulares relaciones de dependencia de magnitudes históricamente neutrales y versa sobre un plexo objetivo que codetermina también la dirección del desarrollo histórico. [...] Las leyes del movimiento histórico pretenden una validez a la vez más comprensiva y más restringida [y...] también más amplia, porque no aprehende las relaciones ubicuitarias de esta o aquella función y de contextos aislados, sino aquellas relaciones fundamentalmente de dependencia por las que el mundo social de la vida, una situación histórica en conjunto, queda determinada precisamente como totalidad trabada en todos sus momentos”.

Para la perspectiva crítica marxista latinoamericana encabezada por Hugo Zemelman, el concepto de totalidad es un fundamento epistemológico para organizar el razonamiento, aclara el concepto de “todo”, pues sirve para determinar la base la cual se captará lo inclusivo de la realidad. Es decir, la totalidad no es la suma de todos los hechos, sino que es “una óptica epistemológica desde la que delimitan campos de observación de la realidad, los cuales

permiten reconocer la articulación en que los hechos asumen su significación específica” (Zemelman, 1987a: 18). Así, en este sentido al hablar de totalidad se habla entonces como una exigencia para que el razonamiento analítico pueda proceder pertinentemente.

La diferencia fundamental de las teorías que hasta este momento hemos revisado, gravitan en torno a los conceptos de realidad y de totalidad. Para nuestro propósito, que busca investigar la construcción de la identidad y acción colectiva de trabajadores del transporte, adoptamos la propuesta metodológica que concibe a la realidad como un plexo en constante movimiento y transformación, que esta articulada por lo que está *dado*, expresado en diversas estructuras, y por aquello que se está *dándose*, como movimiento y proceso histórico cuya fuente son las acciones concretas con sentido de los sujetos sociales. Además de esto, adoptamos el mecanismo metodológico de la reconstrucción articulada; esta aprensión racional de la realidad puede determinar las bases para captar la realidad en condiciones de una totalidad que sea concreta (no una totalidad dilatada con pretensiones universalistas), que es diferente por ejemplo, a la necesidad de plantear a priori un enunciado que refiera a la realidad con ciertas propiedades o estructuras. En suma, se trata de teorizar los elementos o componentes de la totalidad en función de su relación de inclusión para algo “dado” en continuo movimiento. Se trata de entender esto “dado” (que puede ser el presente) en forma dinámica incluyendo la idea de potencialidad que puede ser captada en un momento del proceso y desarrollo histórico. La reconstrucción articulada se refiere precisamente a la articulación de la “dinámica” y la “praxis” como historia que intenta dar razón del movimiento de agentes sociales.

Si bien existen diferentes sujetos que ejercen su vida de forma cotidiana en una complejidad de diversas estructuras o niveles de la realidad social, no es posible abordar a todos los sujetos con sus diferentes interrelaciones, sino más bien hay que hacer recortes propios que conserven la dinámica del proceso, es decir, que conserven las fuerzas activas de sujetos potencialmente transformadores y conductores de los procesos sociales. Para nuestro caso, investigar la construcción de la identidad de “todos” los trabajadores del transporte público no tendría sentido, pues esto sería un proyecto irrealizable y más aún, inconcebible. Nuestro interés ha nacido de dar cuenta de que un acontecimiento (la puesta en marcha del transporte público de metrobús en la Ciudad de México) es un proceso continuo, producto de diversas dinámicas sociales, políticas, económicas, etc. que los agentes promueven y reproducen en el mundo social. Para este caso, las fuentes que propiciaron su conflictividad,

fueron producto de dinámicas que ya existían antes y que referían tanto a prácticas cotidianas como a la construcción de significados de muchos sujetos. El conflicto fue una articulación de dinámicas que no se apreciaban a simple vista, sino a través de la emergencia o la manifestación de acciones que ya estaban profundamente articuladas (aunque muchas otras nacieron en ese momento), la emergencia fue traducida en movimiento social, que se distinguió por la defensa de los operadores del transporte público por su trabajo. Así, la pretensión es investigar el proceso histórico no sólo de esta movilización de trabajadores-operadores de transporte público, sino la reconfiguración que han tenido en la construcción de la identidad desde que eran operadores de microbús, que pasaron por un fuerte conflicto de lucha en defensa por su trabajo, después, tras el acuerdo y negociación que hizo terminar la movilización de los trabajadores, termino con la incorporación diferenciada de operadores al sistema de transporte público de metrobús. Nuestro propósito es abordar todo este proceso, pues a lo largo de su dinámica, se muestran momentos concretos en el tiempo que han configurado la identidad como un importante motor del movimiento de esta totalidad concreta. Se trata de investigar la dinámica de este proceso aludiendo a los significados, estructuras y acciones que fueron articulándose y dando dirección al movimiento de esta historia, cuya intención de esta investigación será el de reconstruirla.

Así, la pretensión de esta investigación es abordar a la identidad como una configuración de múltiples significados con diversos grados en intensidad, coherencia, continuidad, profundidad y conciencia. La configuración implica concebir al objeto en sus múltiples representaciones y visto desde diversos ángulos de análisis, al mismo tiempo que se consideran relaciones conceptuales débiles y fuertes. Se trata de concebir la realidad un como un sistema coherente, sino como una constelación que hace posible articular contradicciones, incertidumbres, disfunciones, discontinuidades, oscuridades sin que esto signifique una desaparición o reconocimiento del objeto (De la Garza, 2001). La identidad es un conglomerado de elementos que puede poseer diversas dimensiones, su articulación depende de los múltiples factores que influyen en su composición, por ejemplo la construcción de significados de las relaciones sociales, de los hechos, de sujetos y otros significados. La identidad no es una esencia que acompaña internamente al sujeto dándole sustento ontológico o coherencia personal para afrontar el mundo, sino es una configuración subjetiva que puede articularse frecuentemente al grado de los individual y colectivo. Podemos decir que la identidad es a la vez resultado del proceso constructor que significamos del mundo al cual pertenecemos y a la

vez cambiamos. Si bien la identidad podría ser una articulación que busca dar respuesta a preguntas sobre ¿quién soy yo? o ¿por qué hago esto o aquello?, los niveles de especificidad pueden ser ambiguos y las interacciones significantes que han articulado la identidad pueden ser reales o imaginarias, mediatas o inmeditadas, con diversos grados en intensidad significativa. Las configuraciones subjetivas pueden estar conformadas por redes de códigos de diversos campos como el de la moral, el cognitivo, el estético o emotivo, y conectados en forma dura o blanda ya sea de forma deductiva, retórica, metafórica o por analogía entre otras; pueden dar sentido a la acción y sentido de pertenencia tanto como propio sujeto, en su relación de experiencia con otros agentes, colectividades y espacios.

3.1 Universo de investigación

Esta investigación trata sobre la construcción de la identidad y acción colectiva de operadores de transporte público que en un inicio, siendo choferes de unidades de microbús en el esquema concesionado, transitaron a una nueva forma de trabajo como operadores de unidades articuladas en un sistema de BRT. Este proceso ha implicado la experiencia de diversas dinámicas, situaciones e interacciones de los sujetos laborales con su propio trabajo en relación con otros ámbitos de vida (como el familiar, el ocio y la organización). El proceso del cambio de una actividad laboral hacia otra, también estuvo mediada por situaciones de conflicto, negociación y nuevas experiencias laborales-colectivas para los distintos actores sociales de las organizaciones del transporte. En esta investigación se abordará la experiencia de este cambio laboral en el caso de integración al sistema BRT: la incorporación de trabajadores-operadores de la organización de "Ruta 1 Rey Cuauhtémoc" a la línea 1 en su tramo de la estación Dr. Gálvez a la estación El caminero. A continuación presentaremos una descripción más amplia de los actores laborales involucrados y los procesos socio-históricos que este estudio pretende reconstruir.

Antes de la aparición del sistema Metrobús, en la Ciudad de México el transporte público ha estado articulado principalmente por el servicio de colectivos (microbuses, combis, camionetas), taxis y por el Sistema de Transporte Colectivo Metro; y aunque el principal medio

de transporte metropolitano siga siendo el de tipo colectivo¹⁰, el sistema BRT cobra cada vez más relevancia como una opción de creciente importancia para el traslado de los ciudadanos en la capital y área metropolitana.

Tanto el servicio de transporte colectivo como el individual, en su mayoría está estructurado y organizado de acuerdo a distintas organizaciones sociales de transportistas con historias propias, que diariamente ponen en práctica actividades de administración, control, regulación y ejercicio de poder a lo interno de su composición y en vinculación con otras organizaciones de diversa índole.

Por ejemplo, de acuerdo a información proporcionada por la Secretaría de transporte y Vialidad (SETRAVI) para el caso de las organizaciones de transporte de microbuses, se tiene registradas a 104 organizaciones que articulan a un total de 2443 recorridos que proporcionan el servicio de transporte para las delegaciones del Distrito Federal. Para la constitución del sistema BRT en la Ciudad de México, distintas organizaciones de transporte se conformaron en empresas para poder brindar este nuevo servicio, y con ello, algunas tuvieron cambios importantes en la composición de lo interno de las mismas, construyendo nuevas relaciones socio-laborales y nuevas formas de experiencia entre sus integrantes. Desde la puesta en marcha del proyecto de sistema de transporte Metrobús en 2005, 10 organizaciones se han involucrado en este proceso. Con posiciones tanto diferentes como compartidas respecto a la creación de un sistema de transporte BRT para la ciudad de México, las organizaciones han pasado por distintos procesos en su historia en una búsqueda por la consolidación como empresas de este nuevo servicio. Su recomposición, de pasar del esquema de concesionario del microbús (hombre camión) al esquema empresarial, ha conllevado principalmente, nuevas formas de trabajo para sus integrantes.

El proceso de cambio de las organizaciones de transporte al esquema empresarial, tuvo desde un inicio, distintas posiciones, experiencias diversas en la participación sobre la implementación del sistema BRT. Tal proceso de cambio tuvo distintas dinámicas de acuerdo a la propia composición de las organizaciones, que involucraba entre otros elementos, a sus distintos integrantes y a las formas de participación, ejercicio del poder y del trabajo de sus actores sociales. Sin anticipar conclusión alguna, lo relevante por mencionar aquí por el momento, es que el proceso de cambio en las organizaciones de transporte y en los actores socio-laborales no fue una conversión homogénea ni simple, sino que implicó distintas

¹⁰ Véase los resultados de la Encuesta Origen-Destino indicada en un capítulo anterior.

intensidades, temporalidades y significados colectivos que generaron ricas experiencias en la forma de organizarse y estructurar nuevas prácticas para trabajo.

Como habíamos mencionado, en esta investigación se abordan las experiencias colectivas de los trabajadores de la organización de "Ruta 1 Rey Cuauhtémoc". El propósito entonces es reconstruir la dinámica junto con sus experiencias en que las organizaciones afrontaron la puesta en marcha del proyecto Metrobús de la Ciudad de México hasta su conclusión.

Poniendo la mira en la construcción de la identidad laboral-urbana colectiva de los trabajadores-operadores, se busca conocer la relevancia socio-histórica que tuvo tal construcción en este proceso, y explicar de manera profunda, la construcción social de los actores laborales. Para ello, se busca conocer la actividad del trabajo en su historia, dando cuenta de las configuraciones subjetivas colectivas de trabajadores, e identificando ámbitos de posibilidad concretos que ayuden a articular el conocimiento del movimiento de la realidad social en un contexto de reestructuración del transporte colectivo para la Ciudad de México.

3.2 Sujetos de estudio.

3.2.1 *Sujetos principales.*

De acuerdo a los objetivos de esta investigación, identificamos como principales actores a los conductores de transporte público de unidades articuladas que trabajaron en organizaciones de transporte y que participaron en el proceso de integración al sistema de transporte BRT. Los conductores son los actores cardinales del servicio de transporte, pues a través de su actividad laboral traducida en la conducción de la unidad y servicio a los usuarios, el viaje y traslado de los pasajeros se concreta. Por tanto, en esta investigación busca recuperar la experiencia del operador de transporte público en la transición de una actividad laboral a otra, reconstruyendo configurativamente su subjetividad e identidad en relación a las estructuras y acciones que articulan su experiencia laboral en la vida cotidiana.

Concretamente, los actores principales son aquellos exconductores de unidades de microbús incorporados al transporte público BRT "Metrobús" en su línea 1. Para el primer caso se tratarán a los operadores de la organización de transporte "Ruta 1 Rey Cuauhtémoc" incorporados a la ampliación de las estaciones de Doctor Gálvez a El Caminero.

Un elemento importante a considerar aquí es el significado de la propia unidad de transporte. Aunque en este estudio la unidad no es considerada propiamente como un sujeto de estudio, sí es necesario tener presente que el microbús o la unidad articulada no son meros instrumentos materiales para ejercer el trabajo. Las unidades pueden ser objetivaciones simbólicas y culturales de muy distintos significados y en distintos órdenes. Pueden por ejemplo, significar un patrimonio muy valorado, un espacio de trabajo y esparcimiento, expresión de prácticas artísticas o de culto o medio para ejercer distintas relaciones de poder entre otras.

3.2.2 Otros sujetos laborales

Figuran como sujetos secundarios aquellos actores que a primera vista pueden tener un papel secundario en el proceso de trabajo, sin embargo, su trabajo es fundamental para que el servicio se efectúe. Se han identificado diversos actores que intervienen de distinta forma en el servicio de transporte. A continuación se hace una breve descripción de ellos.

Los representantes, concesionarios y/o líderes de organizaciones de transporte, que si bien no ejercen directamente el servicio de transporte, se encargan de ejercer autoridad y poder al interior de sus organizaciones para regular el servicio, ciertas estructuras y relaciones. En distintos contextos de legitimidad, consenso y representación, ellos proponen y encausan las líneas de acción a seguir más convenientes para la organización del transporte. Para el sistema BRT, los concesionarios ahora como empresarios y directores, junto a mesas directivas e inversionistas, son los responsables de administrar los recursos, la toma de decisiones y negociaciones con la empresa Metrobús sobre distintos agendas que refieren a cuestiones del pago de kilometraje, cuestiones operativas del servicio, entre otros.

En el servicio de transporte aparecen distintos trabajadores que intervienen en la realización del servicio. En el caso del transporte concesionado están los chalanos o *cacharpos*, despachadores o checadores, otros ayudantes y personal administrativo. De manera general, se encargan respectivamente de asistir al conductor durante la conducción, de regular los flujos y tiempos de las unidades durante el trayecto, de controlar la entrada y la salida de las unidades en las bases, y de auxilio administrativo en las organizaciones. Para el servicio BRT aparecen distintas figuras. Por parte de las empresas de transporte están distintos supervisores y

programadores de recorrido; a lo interno de las empresas existen entre otros, personal encargado de la supervisión y mantenimiento de las unidades, supervisores, encargados de limpieza y personal administrativo. Por parte de Metrobús, en un amplio esquema organizacional, respecto a la cuestión operativa están desde el director técnico operativo y gerente de programación con sus distintos jefes de unidades departamentales, distintos programadores y supervisores con funciones diversas, hasta los trabajadores encargados de la seguridad y limpieza de las estaciones.

3.2.3 Actores sociales por parte del Gobierno de la Ciudad

Se identifican a estos actores como aquellos sujetos que pueden ser promotores y representantes de políticas del gobierno de la Ciudad de México que refieren a la materia de transporte público. Dos importantes figuras serían el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y el titular de la Secretaría de Transporte y Vialidad de la Ciudad. Para esta investigación, su sentido y posición política se ha reconstruido a través de notas periodísticas, encause y aterrizaje de la política urbana de transporte público y por medio de distintos testimonios a mandos medios y sujetos afines entre otros. El propósito es recuperar la relevancia que tuvo a manera de proceso en las relaciones socio-laborales para los trabajadores de transporte, el ejercicio del poder durante la puesta en marcha de un proyecto de transporte BRT.

3.2.4 Otros actores de la ciudad

Existen diversos actores en el ámbito urbano que interactúan de distinta forma e intensidad con los trabajadores-conductores del transporte público. Si bien no son trabajadores propios del sistema de transporte, son sujetos que influyen día a día en el proceso de trabajo al ser participes y constructores de la dinámica de la ciudad. Distinguimos cuatro amplios grupos de actores: usuarios, peatones, conductores particulares y autoridades de tránsito.

De los distintos sujetos aquí mencionados, para esta investigación se busca reconstruir las más relevantes relaciones sociales (con prioridad en las laborales), posiciones políticas y ejercicios de poder, a manera de proceso socio-histórico, que expliquen el impacto en el

proceso subjetivo de los trabajadores en relación a las estructuras y acciones sociales durante el tránsito de una actividad laboral a otra.

De acuerdo a la dinámica del proceso y siguiendo la propuesta metodológica señalada, la historia se escribirá de acuerdo a las dimensiones, configuraciones y articulaciones de distintas dimensiones y dinámicas que ayuden a dar cuenta y razón de la construcción identitaria laboral- urbana de trabajadores del transporte. A continuación se explicita su sistematización y operación.

3.3 Reconstrucción articulada

3.3.1. Sobre el trabajo no clásico

Abordar la construcción de la identidad laboral-urbana implica estudiar la actividad del trabajo de los operadores del de transporte público como un proceso que necesita ser reconstruido configurativamente. Partiendo de una perspectiva ampliada de trabajo y sujeto laboral (De la Garza, 2006b, 2007) pretendemos profundizar la actividad laboral de los trabajadores llamados “no clásicos”. Los “trabajos clásicos” son aquellas actividades que se ejercen en los espacios y formas de organización que refieren a la manufactura, extensibles a la industria y algunos servicios modernos que han seguido una transformación de actividades de oficio, a la automatización y al toyotismo. Los llamados “otros trabajos” o “no clásicos” comprenden a la producción y al servicio con un producto material o inmaterial que se puede llevarse a cabo con o sin la intervención del cliente en distintas relaciones sociolaborales con grados diferentes de intervención cara a cara que pueden inclusive llegar a ser meramente simbólicas. A su vez, estos trabajos se amplían a espacios abiertos en donde la intervención del cliente dentro del proceso de trabajo, durante el acto de la producción, distribución y su consumo puede presentarse de manera conjunta con una multiplicidad de interacciones sujetas a la contingencia. Sumado a esto, un criterio también importante para reflexionar los “trabajos no clásicos” es la significación del espacio como experiencia de vida para los trabajadores, pues éste repercute entre otros aspectos, en las formas de control de quiénes lo ejercen, lo regulan e imponen, influyendo también en la definición de las reglas de cómo trabajar.

El trabajo del conductor de microbús podría explicarse dentro de esta denominación de los llamados “otros trabajos”, pues su actividad laboral no se reduce a la acción del conducir y

tampoco se puede afirmar que pueda haber en su actividad un control de corte fordista-taylorista, pues su gestión depende en gran medida de sus capacidades y experiencias de tipo cognitivo y de otros campos de la subjetividad que constantemente experimenta, ensaya, practica y subsana en una multiplicidad de experiencias unas nuevas y otras constantes, que van desde lo económico y político hasta las de carácter moral y emotivo en interacción con diversos sujetos visibles y fugaces. Su trabajo, es el ámbito en que se construye a manera de configuración colectiva su identidad en relación a otros ámbitos que refieren a lo familiar, el uso del tiempo libre y ocio, la participación política al interior de la organización y el culto a lo divino.

Para reflexionar sobre el trabajo de los operadores conviene partir identificando para su caso, la forma en cómo los ejes articuladores de *control sobre el proceso de trabajo*, *construcción social de la ocupación* y *la construcción social de la regulación e interacción* se van relacionando y cobrando sentido explicativo en el ámbito social del trabajo. Con ello también se investiga la pertinencia que tiene la intervención del cliente, la producción simbólica y la significación espacial durante el proceso de duración de la actividad como servicio de transporte y como actividad laboral principalmente enfocado a los operadores de transporte público. Sumado a lo anterior, en busca de una reconstrucción más completa de la identidad laboral urbana de los trabajadores-operadores de transporte público, es necesario explicar en una relación de estructuras-subjetividades-acciones, los ámbitos sociales que se relacionan con el del trabajo, pues de manera de relevante, éstos ayudan a articular la identidad colectiva de los trabajadores. Estos ámbitos a analizar son el urbano, la organización, la familia, el ocio y la religión.

3.3.2 El espacio social del trabajo.

3.3.2.1 Eje: Control del proceso de trabajo.

Por control del proceso de trabajo se entiende como el ejercicio en el que espacios cerrados a los consumidores como la fábrica o la oficina se llevan acabo la vigilancia, revisión, observación, registro e intervención en los ritmos de trabajo, el uso de diversas herramientas, nivel de calidad y de productividad e intervención en el manejo de algún tipo de tecnología. Ampliando este concepto, para la actividad del operador de transporte público, implica considerar en este

estudio la existencia de una amplia diversidad de actores que intervienen en la producción y consumo del servicio al igual que se presentan una amplia variedad de interacciones sociales en los espacios abiertos-combinados y espacios cerrados-combinados.

De acuerdo a la experiencia vertida en sus testimonios los trabajadores y las interpretaciones que se hace de ellas, se reconstruyen aquellas condiciones productivas y experiencias laborales que ayuden a explicar el significado del trabajo de la actividad del ser conductor de unidad de microbús y después como operador de unidad articulada del servicio BRT. Se discute con ello el tipo de control en el trabajo que desempeñan los trabajadores en las dos actividades laborales. En un primer momento se caracteriza a qué tipo de control del trabajo están socialmente relacionados los choferes de microbús en el esquema de concesión del transporte público y cuál es su significado colectivo que los trabajadores tienen de su ocupación. Después se analiza la experiencia de trabajo ahora como operador de unidad articulada abordando, las nuevas condiciones productivas, sus estructuras, las formas de trabajo, sus relaciones sociales y los nuevos significados en esta nueva actividad. A continuación se indican las dimensiones del eje *control del proceso de trabajo*.

Dimensiones explicadas como reconstrucción articulada en su historia desde la ocupación de chofer de transporte concesionado a operador de unidad articulada.

I. ESTRUCTURAS.

a. Control del tiempo social del trabajo.

- i. Jornada en horas. Actividad laboral estructurada de acuerdo a horarios del servicio, dinámicas de traslado de usuarios en la Ciudad de México. Normas sobre la jornada de trabajo.
- ii. Nivel de ingresos.
- iii. Programación de corridas en esquema concesionado.
- iv. Programación de corridas en sistema BRT. Flujos, dinámicas, capacidades, grados de saturación, número de unidades disponibles, etc.
- v. Control de la entrada y la salida del trabajador. Posibilidad y disponibilidad laboral del operador de acuerdo a hora de entrada y salida en relación con el lugar de residencia.

- vi. Dinámicas y formas del trabajo. Normas formales e informales estructurantes sobre las formas de ejercer el trabajo. Costumbres, “formas de hacer y de ser en el trabajo” como prácticas estructurantes en el trabajo (conducción) en el transporte concesionado y fluidez del circuito en BRT.
- b. Espacios sociales del trabajo.
 - i. Espacios urbanos concretos amplios: objetivaciones socio-histórico en distintos ordenes, entramado significados, prácticas/normas sociales estructurantes (usos de suelo, protección civil, etc.) y proceso de producción social (objetos, acciones y funciones) que intervienen en espacios sociales más acotados.
 - ii. Espacios abiertos-combinados.
 - 1. Esquema de ruta (microbús): los centros de transferencia modal, bases, cruces, calles, avenidas, esquinas. Prácticas y normas estructurantes.
 - 2. Esquema BRT: estaciones, talleres de mantenimiento; carriles confinados avenidas, calles, cruces. Prácticas y normas estructurantes (reglamentos viales, etc.).
 - iii. Espacios cerrados-combinados.
 - 1. Esquema de ruta: espacio para la conducción, interior del microbús; ciertas bases; la casa habitación, oficinas administrativas de la organización de la ruta. Normatividades y reglamentaciones estructurantes.
 - 2. Esquema BRT: cabina de conducción, interior de la unidad articulada; lugares de encierro de las unidades, lugares de mantenimiento. Normatividades y reglamentaciones estructurantes.
- c. Insumos, producto, medios de producción.
 - i. Descripción de capacidades operativas del servicio de las unidades de transporte público (microbús y unidad articulada); Unidad de transporte considerada no sólo como medio de trabajo sino como

objetivación simbólica de distintos códigos por parte del dueño, operador, usuarios y otros actores involucrados en el servicio.

- ii. El producto como servicio de transporte. Oferta y demanda de ambos servicios. Códigos objetivados del servicio en los dos esquemas de transporte por los sujetos laborales y distintos actores (otros trabajadores del servicio, usuarios, otros actores urbanos) y distintas valoraciones objetivadas que influyen en prácticas que pueden relacionarse con la calidad del servicio, trato al usuario, formas de uso, formas de acceso, formas de descenso, formas de cobro, etc.

d. Ocupaciones, calificaciones, capacitación.

- i. Experiencia como prácticas estructurantes relativas a la conducción que ha sido aprendidas vivencialmente como conductor de alguna unidad de transporte o en relación a ella.
- ii. Experiencia como capacitación formal previa en algún medio de transporte. Cursos, actualizaciones, evaluaciones relevantes.

II. SUBJETIVIDAD.

- a. Significados de proceso productivo (servicio operativo de transporte)/significados del control.

- i. Lo cognitivo y el control.

- 1. Significados de control del trabajo como autónomo o como un trabajo controlado. Sentido de libertad, independencia o alienación en el trabajo. Formas de empoderamiento. Significados sobre lo considerado como adecuado, lo inadecuado, lo necesario, la innovación, lo productivo en el trabajo. Valoraciones sobre la experiencia de la conducción y formas de trabajo en distintas unidades (microbús y unidad articulada) alimentadas por la experiencia espacial que pueden referir a la percepción del desempeño mecánico de las unidades, experiencia de la manejabilidad de la unidad, experiencia de la intensidad

del trabajo, experiencia en la intervención con la tecnología (lo físico-mecánico) de las unidades, comodidad de la conducción, resistencias en el trabajo, conocimiento, comprensión y percepción sobre el flujo del tránsito de la ruta o del corredor a través a través de radio y visión en la conducción en cabina.

2. Razonamiento instrumental, intuitivo o cotidiano de la administración de sus ingresos.

ii. La experiencia espacial y el control.

1. Configuración de percepciones y significados sobre distintas objetivaciones materiales en distintos grados y en interacción con distintos actores urbanos que alimentan la experiencia del trabajo. Modo de “estar en el lugar” del trabajo en relación vital con otros espacios más amplios; percepción sobre limitaciones, acotaciones, localizaciones, reconocimiento de lugares; significados sobre las certezas y seguridades que se construyen sobre los espacios conocidos, topofilias, confinamiento territorial, el control del territorio, defensa y lucha del territorio, encuentro festivo, identidad del lugar, apropiación, sentido de pertenencia; inseguridades, incertidumbres, topofobias.

iii. Lo moral y el control.

1. El trabajo como significado construido en la experiencia de aquello considerado como lo que es justo, lo injusto, significados concretos sobre lo bueno, lo malo, lo abusivo, lo corrupto, violación al derecho del trabajo, lo ilegal.

iv. Sentimientos, emociones y control.

1. Lo agradable, el orgullo, la empatía, la satisfacción en el trabajo; la indiferencia; el enojo, el temor, el miedo, antipatía, lo molesto, la impotencia, conformismo, rechazo, coraje, y distintos vínculos afectivos con otros trabajadores, empresa, organización, líderes, usuarios o

distintos actores sociales que intervienen directa e indirectamente en el servicio.

v. Estética y control.

1. Lo considerado como bello, lo hermoso, lo pulcro, lo elegante; lo feo, lo sucio; otros significados estéticos sobre el trabajo.

vi. Significados construidos en comparación de los dos diferentes esquemas de transporte en cuanto a la *utilidad social/beneficio a la ciudadanía*¹¹ hacia los usuarios y a la ciudad.

b. Significado colectivo del trabajo.

- i. Relaciones con compañeros de trabajo, clientes y otros actores.
- ii. Interacciones cara – cara entre chofer/operador con otros conductores de unidades similares, usuarios, despachadores, distintos ayudantes, autoridades, distintos supervisores, conductores de unidades particulares.

c. Significados de vida y trabajo.

- i. Redes de códigos sobre lo que significa ser chofer de microbús/operador de unidad articulada. Sentido de realización, modo de vida, idea de futuro sobre realización personal para sí y los suyos.

III. INTERACCIONES.

- a. Distintas relaciones entre operadores, con otros trabajadores, actores de gobierno, usuarios, otros actores urbanos, durante la prestación del servicio. Relaciones de cooperación, solidaridad, consenso, reciprocidad, clientelismo, mercantil, burocrática, redes sociales (familiares, compadrazgos, amigos, etc.); relaciones de conflicto, individualismo, relaciones que implican ejercicio del poder que pueden involucrar dominación, subordinación, u otras formas de control legítimas e ilegítimas, veladas u ocultas.

¹¹ Redes de códigos construidos subjetivamente por los trabajadores en relación con el reconocimiento social de su trabajo por parte de la ciudadanía y valoración sobre la necesidad y pertinencia que tiene su actividad en la Ciudad.

Para el espacio social laboral, el eje del *control del proceso de trabajo* pretende reconstruirse como una constelación que se articule con los otros ejes mencionados en una relación sociohistórica entre estructuras, subjetividad y acción (interacción) que de razón del ámbito laboral, en virtud de explicar la identidad laboral-urbana de los trabajadores y su acción colectiva. Para este caso, las constelaciones de este eje serán explicadas de acuerdo al sentido reconstruido de las formas de control en relación a la identidad y acción colectiva de los trabajadores explicando relaciones entre el control y la rebelión, la libertad, la subordinación, la coerción, lo burocrático, lo técnico, la costumbre, el carisma, formas de resistencia, y formas de “juego” entre otras.

3.3.2.2 Eje: Regulación social de la ocupación

La regulación social de la ocupación ha tenido su origen en las relaciones laborales clásicas en donde la reglamentación formal se ha constituido en leyes, contratos, convenios o costumbres en una relación para un trabajo que implica dos sujetos extremos en cooperación o conflicto, en territorios cerrados y durante tiempos bien determinados. La regulación se complica en los trabajos no clásicos por su movilidad en el espacio, la complejidad de los actores y multiplicidad de actores. Sin embargo, no se puede negar que en todo espacio social existen reglas sociales y por ende, en todo espacio laboral hay reglas de cómo trabajar, ya sean formales o informales (De la Garza, 2007). Para entender las diversas regulaciones formales e informales, hay que dar cuenta de las relaciones que se dan en por lo menos tres ámbitos: el gubernamental, organizacional y el social en distintas relaciones según actores como gobierno, clientes/usuarios, proveedores, comunidad de trabajo y organizaciones sociales. Pueden presentarse aquí a la vez tanto una obediencia a la norma como una transgresión a la misma. La obediencia y respeto por las normas tienen que ver con la propia organización y control del trabajo que ejerce el propio operador y los sujetos con los que se interactúa, volviendo legítimas a las reglas y modos de cómo se trabaja de forma individual como colectiva. Sírvese de ejemplo para este caso *el manual del operador*, como un conjunto de normas y recomendaciones que se enfocan en una caracterización ideal-formal que refiere a lo individual como a lo colectivo, con el objetivo de hacer cumplir el servicio de manera eficaz. Las normas y

recomendaciones no necesariamente se llevan a la práctica en plenitud, pero están presentes en las prácticas cuando las reglas se socializan. Es decir, cuando se interpretan y se significan por el operador éste las intenta seguir y cumplir en el trabajo. Las normas no solamente son de carácter formal sino también son informales. Las primeras atienden más al propio cumplimiento de las obligaciones y condiciones que permiten ejercer el trabajo de manera legal y con cierto control; las segundas son muy diversas y van más allá de reglamentos, capacitaciones y manuales que hay que memorizar e intentar cumplir. Estas normas pueden tanto tener la pretensión de explicitar lo que se es y lo que debería ser, es decir, son normas que tienen la pretensión de atender a lo que se puede considerar como justo o injusto, como la justificación para promover una venganza, un castigo, o bien promover la recompensa, un apoyo y aprecio. Las normas de esta índole pueden ser tanto racionales como emotivas, pues su enunciación, interpretación y seguimiento tiene un sentido mucho mayor que el de meramente organizar o establecer un orden y control determinado para una colectividad. A través de un gesto, un grito, un icono o una frase pueden estar implicadas distintas regulaciones y normas del trabajo expresadas en formas afectivas de compañerismo, odio, castigo, recompensa, acoso, burla, afectos e indiferencia. A continuación se indican las dimensiones del eje *regulación social de la ocupación* de acuerdo a distintas regulaciones en una relación de estructura, subjetividad, interacción.

Dimensiones sobre regulación del trabajo explicado como reconstrucción articulada en su historia desde la ocupación de chofer de transporte concesionado a operador de unidad articulada:

I. Regulaciones de orden gubernamentales.

a. Estructurales

- i. Regulaciones formales, como normas institucionales, leyes y códigos, desde nivel gobierno de la Ciudad que estructuran relaciones sociales amplias en materia de transporte y prestación de servicio. Por ejemplo, Programas Generales de Desarrollo para la Ciudad, Ley del transporte y vialidad del Distrito Federal, Programas de Transporte y Vialidad, Reglamento de Tránsito Metropolitano; Reglamentación específica para Operadores de

Transporte Público de Pasajeros; estructuras burocráticas concretas, entre otros.

ii. Regulaciones informales como normas estructurantes que guían la acción sobre la forma que tiene la relación del gobierno con el sector de transportistas. Sírvase de ejemplo las disposiciones, procedimientos, negociaciones y formas consideradas como necesarias y cotidianas para conseguir y continuar con el permiso de ejercer el servicio de transporte público (como es el caso del esquema concesionado). Tales regulaciones informales estructurantes pueden tener diversas objetivaciones en la cultura consideradas como “formas de ser y proceder” como valoración de lo político y moral: estructura burocrática corrupta, trámites considerados como inútiles y engorrosos, hasta actores sociales del ámbito burocrático objetivados en la cultura como figuras de posiciones políticas bien definidas.

iii. Regulaciones socio-espaciales urbanas.

1. Políticas locales y de ciudad sobre el régimen urbano, órbitas de influencia del gobierno local; elementos estructurantes económicos, políticos y sociales de distintos grupos de presión de orden local, nacional e internacional en materia de transporte y desarrollo urbano; entre otros.

2. Distintas estructuraciones sociohistóricas materiales que orientan la acción y el comportamiento de los actores. Sirve de ejemplo las propias estructuras concretas descritas en los tres espacios arriba mencionados (espacios urbanos concretos amplios, espacios urbanos cerrados-combinados y espacios urbanos abiertos-combinados).

b) Subjetividad

i. Conocimientos y significados (como consenso u opresión) basados en la experiencia cotidiana sobre las reglas, formas de proceder y relacionarse con las disposiciones institucionales y con agentes

concretos del gobierno como autoridades y distintos mandos, supervisores, policías, entre otros.

- ii. Su valor político moral de las reglas escritas/no escritas, costumbres. Lo considerado como justo, lo injusto, el sentido de la corrupción, formas y sentidos de resistencia, lucha, defensa ante la regulación gubernamental.
- iii. Emociones y sentimientos ante la regulación gubernamental. El desagrado, la impotencia, la molestia, la emoción provocada por la confrontación y la lucha; evocación emotiva por defensa del trabajo; conformismo, impotencia, coraje, temor a la represión, entre otros.

c) Interacción.

- i. Distintas relaciones veladas u ocultas ante agentes concretos del gobierno y grupos de presión. Acuerdos, negociaciones, relaciones de cooperación; conflictos, represalias, agresiones, acciones concretas de respuesta ante el gobierno, radicalización ante las regulaciones, enfrentamientos, movilizaciones.

II. Regulaciones de orden Organizacional/Empresa.

a) Estructurales.

- i. Regulaciones formales, como normas, reglamentos a nivel organizacional o de empresa que estructuran relaciones sociales laborales en el ejercicio del trabajo y regulación del servicio de transporte. Por ejemplo, aquella reglamentación específica para operadores de transporte público (y otros trabajadores) en el esquema concesionado y sistema BRT; normas de regulación operativa del servicio, reglamentos internos, Comisiones de supervisión; estructuras organizacionales concretas al interior y en vinculación con el servicio y otros ámbitos sociales como el del ocio, familia y religión.
- ii. Regulaciones informales como normas que guían la acción, prácticas estructurantes de acuerdo a organizaciones y empresas

concretas del transporte. Procedimientos, negociaciones, formas de ejercicio del poder al interior de la organización y en relación a otras.

iii. Regulaciones socio-espaciales urbanas.

1. Distintas estructuraciones sociohistóricas materiales que orientan la acción y el comportamiento de los actores, de acuerdo a las propias estructuras concretas descritas en los tres espacios arriba mencionados en relación con las organizaciones y empresas del transporte.

b) Subjetividad.

- i. Conocimientos y significados (como consenso u opresión) basados en la experiencia cotidiana sobre las reglas, formas de proceder y relacionarse con las organizaciones de transporte y con agentes concretos como líderes y distintos mandos al interior.
- ii. Su valor político moral de las reglas escritas/no escritas, costumbres. Obediencia o transgresión a las normas. Lo considerado como justo, lo injusto, ideología, el sentido de la corrupción, formas y sentidos de resistencia, lucha; sentido de individualismo o comunitarismo.
- iii. Emociones y sentimientos ante la regulación al interior de las organizaciones/empresas del transporte. El desagrado, la impotencia, la molestia, la emoción provocada por la confrontación y la lucha construida en la organización o en contra de ella; evocación emotiva por defensa del trabajo; conformismo, impotencia, coraje, temor a la represión, entre otros.

c) Interacción.

- i. Distintas relaciones veladas u ocultas ante agentes concretos de las organizaciones/empresas del transporte y otros actores. Acuerdos, negociaciones, relaciones de cooperación, solidaridad; conflictos, represalias, agresiones, acciones concretas de respuesta ante el otras organizaciones/empresas,

enfrentamientos, movilizaciones. Contradicciones entre reglas y prácticas.

III. Regulaciones sociales.¹²

- i. Estructurales. Distintas estructuras y reglamentaciones del espacio urbano, familiar, ocio y religión que influyen en la regulación del trabajo y el servicio de transporte.
- ii. Subjetividad. Distintos significados construidos en la regulación del trabajo en la relación del ámbito laboral con los demás ámbitos (urbano, familiar, ocio, religión). Sentidos de la regulación construidos vivencialmente en relación con otros ámbitos.
- iii. Acción. Interacciones con distintos agentes del ámbito urbano, familiar, ocio y religión, que influyen en la regulación del trabajo.

3.3.2.3 Eje: construcción social de la ocupación

La *construcción social de la ocupación* es una ampliación del concepto de Mercado de trabajo, en donde por ocupación se entiende como la interacción entre diversos agentes situados en determinadas estructuras que no los determinan, sino condicionan, entorno a una actividad laboral reconocida socialmente (De la Garza, 2007). Se considera la forma de generación de significados en las interacciones en una ampliación del concepto de mercado de trabajo, donde la construcción de sentidos del trabajador no se reduce meramente a cálculos racionales, sino que aunado a ello va la generación de valores, creencias, emociones, estética y razonamiento cotidiano. La *construcción social de la ocupación* se articula de acuerdo a la influencia que ejercen las estructuras de forma no determinante, a la construcción subjetiva del significado de la ocupación y a las interacciones como prácticas sociales, políticas y de índole diversa que se ponen en juego en el ejercicio de la ocupación. Las subjetividades y las acciones sociales se vinculan con la propia estructura del mercado de trabajo pensando éste desde una visión más

¹² En razón de poder ser expuestos más ampliamente, los indicadores de las regulaciones sociales en el *eje construcción social de la ocupación* son expuestas en los propios espacios sociales de lo urbano, la familia, el ocio y la religión. Ya que esta investigación es de carácter laboral, la relación entre estructuras, subjetividad y acción de los otros ámbitos está orientada a explicar el mundo de vida articulada por el trabajo y su relación con los otros espacios sociales, razón por la que se les ha dejado en esta exposición para un segundo momento.

amplia, donde existen diversas voluntades que pugnan, planean y concretan proyectos para su desaparición, conservación y cambio. Su dinámica se muestra cuando las propias organizaciones defienden sus intereses, negocian, luchan, concretan acuerdos, ganan y/o pierden en distintos frentes al afrontar las condiciones estructurantes que buscan sobrepasar la magnitud política, económica y simbólica de las propias organizaciones de transportistas, junto con sus líderes y trabajadores. Toda esta situación a manera de proceso, va articulando y cambiando cuantitativa y cualitativamente el mercado de trabajo. Parte de esta investigación será atender a la dinámica de este movimiento e intentar reconstruir de acuerdo al caso que refiere los trabajadores de transporte, las reglas del trabajo de entrada y salida escritas y no escritas, sus redes de acceso, su composición y caracterización cuantitativa y cualitativa de sus trabajadores con sus organizaciones, y su demanda social de la ocupación. A continuación se indican las dimensiones del eje *construcción social de la ocupación*.

Dimensiones explicadas como reconstrucción articulada en su historia desde la ocupación de chofer de transporte concesionado a operador de unidad articulada.

I. Estructuras.

- a. Mercado de trabajo urbano de trabajadores de transporte público en la ciudad de México.
- b. Redes sociales de acceso; reglas de entrada escritas y no escritas, requisitos de incorporación, perfil de los trabajadores. Vínculos con distintos agentes que permiten la entrada al trabajo como pueden ser amistades, lazos familiares, tradición familiar, vínculos profesionales o académicos (si es el caso); adhesiones diversas a organizaciones políticas o partidos; convocatorias, perfiles laborales, evaluaciones de distinta clase para el ingreso al trabajo.
- c. Organizaciones y jerarquías. Posible escalafón y formas de asenso (premios, incentivos, castigos) en el trabajo.
- d. Ingresos monetarios y distintas prestaciones de los choferes/operadores y distintos trabajadores.
- e. Salida del trabajo. Mecanismos formales e informales de despido.

II. Subjetividad.

- a. Construcción del significado de la ocupación.

- i. Conocimiento de las posibilidades y distintas formas de acceso al empleo.
 - ii. Significado de la ocupación. El sentido de ser “microbusero”, trabajador informal, formal, asalariado, “operador de unidad”. Significado político moral de la ocupación como legítima o ilegítima; significado de la ocupación como buena o mala; lo honrado, lo honesto; significado de la precariedad; lo accesible.
 - iii. Emociones y sentimientos. Lo agradable; emociones suscitadas en distintas aventuras espaciales como chofer y como operador.
 - iv. Valoraciones estéticas. Lo sucio, lo pulcro.
 - v. Historia ocupacional del trabajador para la investigación de interacciones entre oferta y demanda de trabajo con distintos agentes involucrados; significados de la oferta y demanda.
- III. Interacciones.
- a. Prácticas para ingresar y mantenerse en la ocupación. Influencias, compadrazgos, corrupción, competencias, negociación y conflicto. Relaciones con distintas redes sociales como familiares, de amistad.

Hasta este punto se han indicado las dimensiones e indicadores de los tres ejes que articulan la investigación en el espacio social del trabajo en virtud de concretarse sus contenidos en la investigación empírica. De acuerdo a las orientaciones de este estudio, es necesario abordar otros espacios sociales relacionados con el laboral. A continuación se indican los espacios a considerar.

3.3.3 El espacio social de la organización.

Como un ámbito relevante para reconstruir la identidad laboral de los trabajadores de transporte público, la organización es un espacio social muy relevante que refiere a distintas relaciones laborales entre sus integrantes al interior de la organización o empresa o en relación a otras. Básicamente, para este caso, la investigación está enfocada a reconstruir aquellos elementos que sirven como insumos en la configuración de la identidad dentro del ámbito de la

organización en relación al laboral y otros ámbitos. Se investigan fundamentalmente las organizaciones de transportes dentro del esquema concesionado y las empresas de transporte en el sistema BRT. La organización estructura importantemente la dinámica del trabajo y la prestación del servicio del transporte, e interviene en forma activa en el sentido de pertenencia colectiva hacia sus miembros, presionando más no determinando a sus actores a distintas formas de acción colectiva. Es por ello que se analizan distintos aspectos de la estructura organizativa como niveles de mando, jerarquías, formalización, formas de estructuración y difusión de discurso organizacional o empresarial; relaciones entre la dirigencia y sus miembros como formas de participación, representatividad y toma de decisiones, relaciones de poder, distintas formas de dominación como carismática, caudillista, clientelar; formas de consenso, de resistencia y subordinación; y elementos subjetivos como conocimiento de la organización y razonamientos que pueden justificarla o negarla, la construcción de distintos significados como democracia o autoritarismo en la organización/empresa, ideologías, significados político morales como justicia, entre otros, que los actores laborales experimentan en su vida cotidiana dentro de las organizaciones/empresas del transporte.

3.3.4. El espacio urbano-social.

Dentro de este amplio ámbito social de acuerdo a los análisis concretos escalares propuestos líneas arriba para su investigación¹³, el propósito de investigar este ámbito es reconstruir las distintas estructuras, subjetividades y acciones pertinentes que expliquen la identidad laboral urbana de los trabajadores del transporte. El ámbito urbano proporciona distintos insumos para configuraciones y constelaciones diversas que ayudan a explicar la actividad laboral de los agentes que están en una contante construcción social del espacio urbano, espacio que a la vez los impacta y que constantemente transforman. Para ello se contempla considerar aquellas estructuras pertinentes sociomateriales que influyen en la actividad laboral y en el servicio del transporte como son estructuras urbanas sobre ordenamiento, configuración espacial de vialidades, red de transporte, etc.; reglamentos, prácticas estructurantes, disposiciones sobre el espacio como uso del suelo, tránsito, policía, comercio; reglas no escritas o veladas sobre

¹³ Para ver en más detalle los espacios concretos de esta investigación y las consideraciones teóricas a recuperar sobre el estudio del espacio ver el capítulo Espacio y Trabajo de esta tesis.

distintas apropiaciones del lugares implicados en el servicio, entre otros. Respecto a la subjetividad, el objetivo es recuperar todos aquellos insumos que ayuden a reconstruir la identidad laboral urbana colectiva atendiendo al conocimiento del espacio urbano en el trabajo, la moral en el espacio urbano, sentimientos que provoca, la estética del espacio urbano. También distintas interacciones con diferentes agentes del espacio urbano como transeúntes, automovilistas, agentes gubernamentales, delincuencia, usuarios, entre otros, atendiendo a relaciones de poder y hegemonía.

3.3.5 El espacio social de la familia.

Otro de los ámbitos relevantes relacionados con el laboral es el de la familia. De acuerdo a los fines de esta investigación, el abordaje del ámbito familiar estará limitado básicamente a recuperar ciertos elementos en la relación estructura, subjetividad, acción que respondan a la configuración de la identidad de los trabajadores aquí estudiados. De acuerdo a observaciones, acercamientos previos y durante el ejercicio del trabajo de campo, reconocemos que el ámbito de la familia es un espacio social relevante que es necesario profundizar, pues la familia está articulada al espacio social del trabajo en este caso. Sin embargo, aquí tan sólo nos concentraremos en algunos elementos necesarios en virtud de ser ampliados posteriormente en una futura investigación.

Respecto a las estructuras se considera la composición familiar, jerarquías, ingreso familiar. Para la subjetividad se analiza significados familiares que refieren al trabajo como individualismo, comunitarismo; subordinación, autonomía; códigos valorativos, emotivos, estéticos y razonamientos basados en la costumbre, en el cálculo, entre otros. En el caso de las interacciones se atiende a relaciones de consenso, negociación, coerción, violencia, solidaridad, y aquellos que se presenten. Por tanto, la recuperación de del ámbito de la familia está básicamente centrada en responder si el espacio familiar favorece o no la identidad laboral urbana y la acción colectiva en el trabajo y si es afirmativa, cómo se articula como insumo en la configuración de la identidad a lo largo de un tiempo establecido.

3.3.6 El espacio social de la religión y el culto.

Básicamente, abordar este ámbito responde a la necesidad de atender si la religión o el culto tienen un papel relevante en el favorecimiento de la configuración de identidad colectiva en el trabajo. De acuerdo a los propósitos de la investigación y el caso concreto que nos ocupa, el ámbito de la religión y el culto tiene su mayor relevancia en el proceso de la subjetividad y en prácticas e interacciones vinculadas en ciertos lugares del trabajo y en relación con los ámbitos de la familia y la organización. Se consideran en esta tesis aspectos de la religiosidad y del culto como celebraciones religiosas, ritos, prácticas basadas en la costumbre; por otro lado, se consideran para la subjetividad aquellos significados configurados por los distintos campos que refieren a significados concretos en el ejercicio del trabajo que tengan un vínculo relevante con aquello considerado como deidad, figuras y realidades de orden metafísico que influyen en la actividad laboral desde la subjetividad. Por ejemplo, creencias, seguridades, valoraciones de orden moral, emotivas, entre otros, que articulan la experiencia en el trabajo de manera cotidiana.

3.3.7 El espacio social del ocio y el tiempo libre.

Para el espacio social del ocio y el tiempo libre se consideran, principalmente aquellas las interacciones y significados concretos que fomentan la identidad colectiva. Por ejemplo para lo primero, se presta atención a los tiempos sociales del trabajo y no trabajo como dos actividades y ámbitos que pueden estar fuertemente integrados y que no es posible separar tajantemente los tiempos del descanso, la diversión o el esparcimiento con la actividad del trabajo. Para lo segundo, se consideran aquellos significados sobre el uso y relevancia del tiempo dedicado al esparcimiento en razón de considerar elementos significantes de libertad en relación con el trabajo, la tranquilidad, el bullicio, etc. que puedan facilitar la identidad y acción colectiva y que construyen el significado del trabajo.

Hasta este momento se han señalado las distintas dimensiones, espacios sociales y ejes que configuran esta investigación laboral. Sin embargo, es necesario mencionar que hay dimensiones e indicadores que se repiten en otros espacios sociales. Tal situación ocurre

porque el proceso de operación de esta investigación está enfocado y articulado por el espacio social del trabajo, donde los demás espacios sociales son explicados no en sí mismos, sino en relación siempre al espacio social trabajo.

Los espacios aquí abordados tienen la característica de poseer un importante potencial a ser desarrollado. Por una parte, siempre está presente la permanente afinación de dimensiones, indicadores e instrumentos, pues toda investigación siempre es perfectible. Tenemos la intención de que el diseño metodológico y el marco teórico puedan ampliarse para una investigación más profunda y amplia sobre tema laboral de los trabajadores del transporte público. Lo propuesto en este estudio, pretende explicar de la manera más acabada posible, una realidad social concreta de trabajadores del transporte público en relación a la construcción de su identidad laboral.

3.3.8 Los enfoques sobre el poder.

Un tema muy importante siempre relacionado con toda investigación social, y por supuesto, laboral, es la cuestión del poder que se presenta en distintas relaciones sociales como el control en el trabajo, formas de resistencia o lucha, o distintas expresiones en las organizaciones y en relación a otras por parte los agentes laborales. Para esta investigación, el análisis de las relaciones concretas del poder ayuda a explicar distintas relaciones sociales, estructuras y significados que tienen que ver la construcción de identidad y acción colectiva de trabajadores del transporte público. Así, nuestro proyecto intenta recuperar aquellas relaciones y dinámicas sociales donde el ejercicio del poder a través distintas formas, influya en la ejecución del trabajo y en el significado que se construye de él en la experiencia cotidiana.

Existen diversas perspectivas que han abordado la cuestión del poder en distintos ángulos. Desde un visión individualista como la de Robert A. Dahl, indica que esta relación se presenta cuando “A tiene poder sobre B en la medida en que logra que B haga algo que de otro modo no haría” (citado por Rodríguez, 2009, 138). Esta visión aborda la relación de poder en términos de amplia generalidad y de aplicación universal, con abstracción de la historia de todo fenómeno de poder, reduciendo su noción al comportamiento y decisiones de orden individual. Sin

embargo, es un acercamiento que incentiva a pensar en la necesidad de considerar las relaciones de poder con carácter social y superar concepciones meramente voluntaristas.

Dentro de las perspectivas subjetivistas sobresalen las reflexiones de Max Weber quien considera al poder como “la probabilidad de imponer la propia voluntad dentro de una relación social, aún en contra de toda resistencia y cualquiera que sea el fundamento de esa probabilidad” (Weber, 2005, 43). Así, el poder tiene un perfil decisionista como ejercicio de la voluntad que se interpreta como capacidad y acto. Sumado a ello, también el poder se manifiesta como dominación con distintas formas de legitimidad como son la racional, la de carácter tradicional y la carismática. Estos tipos de dominación muestran que el poder no solamente se explica como un ejercicio despótico, sino que se ejerce también, a través de distintas formas de legitimidad como la creencia en la ley, la costumbre o la personalidad de autoridades carismáticas.

Para Bertrand Russell (1995) el poder es explicado como una producción de efectos deseados, donde su carácter es individual y su reducción se dirige al ámbito de los deseos y la capacidad de satisfacerlos. Con ello, las acciones sociales individuales son de orden cuantitativo, donde, la cantidad de poder se establece a la vista de los logros alcanzados ante los demás. Por ello, para la conquista de la felicidad, el hombre debiera vivir de acuerdo a intereses objetivos genuinos que ameritan reciprocidad como el cariño, y no como una exaltación del ego y del poder ante los semejantes, pues:

“[...] nada es más fatigoso y a la larga más desesperante que el esfuerzo diario para creer cosas que siempre son increíbles, como el haber fracasado ante el mundo” (Russell, 1998, 148).

Así, esta perspectiva pionera sobre el estudio del poder pone el énfasis en los propios deseos y no en los actos, ubicando a las relaciones sociales en paralelo, oscureciendo sus relaciones de conflicto.

Para las posiciones estructuralistas, las relaciones de poder son ejercidas por distintas estructuras sociales que delimitan las prácticas de los agentes, generando una amplia desigualdad en el campo de lo económico, lo político y lo cultural, por encima de la voluntad de los sujetos. Para Talcott Parsons (1967) el poder opera como una forma legítima de adopción de decisiones por parte del individuo, como funciones y roles que dan continuidad orgánica al sistema social, donde el conflicto queda explicado como proceso del cambio hacia la estabilidad y reproducción del sistema. Así, el poder es concebido en términos funcionalistas donde los

conflictos son entendidos como de inestabilidad social. Por otra parte, desde la perspectiva de C. Wright Mills, el poder es una relación social que obedece a intereses e intenciones de élites que ejercen dominio sobre una sociedad, estableciendo al poder como una forma específica de la voluntad de sujetos privilegiados y “poderosos” (Wright, 1993). Los llamados aparatos ideológicos del Estado para Althusser (1978), son formas de ejercicio de poder y dominio sobre las clases subalternas, donde la violencia y la coerción no son las principales formas en que el Estado ejerce su dominio, sino que hay una amplia variedad de formas y estructuras de orden ideológico que ejercen un control determinante en las acciones de los individuos. Una señalización importante que indica Poulantzas (1976) es que el ejercicio del poder está situado en las propias luchas concretas de las clases sociales, como un efecto de la estructura de las relaciones de producción. Sin embargo, desde esta postura se considera a los agentes como portadores de relaciones sociales estructurantes de poder que los trasciende y determinan, oscureciendo con ello las motivaciones y construcciones subjetivas.

Una aportación relevante para la comprensión del poder es la crítica tridimensional de Steven Lukes (1985) a los supuestos individualistas y la noción de conflicto como un elemento fundamental para comprender las relaciones sociales de poder. Básicamente, el poder es considerado como un ejercicio colectivo e institucional que, aunque sea ejercido concretamente por individuos, sus motivaciones y objetivos se encuentra en la dimensión social y no meramente en la individual. Con ello, el poder en relación con el interés, permite considerar que hay motivaciones o propósitos no conscientes y ni suficientemente claros para ser interpretados como agravios. También, ante la crítica de considerar el poder principalmente como conflicto, Lukes menciona que el poder es también capacidad de ocultar, restringir conflictos y generar consensos, orientar decisiones, configurar gustos y preferencias, modelar percepciones y cogniciones, articular formas de convencimiento, inducción ideológica y formación de consensos.

Un último enfoque por mencionar es el aporte de Michel Foucault como una de las más relevantes contribuciones al pensamiento social sobre en análisis del poder. Fundamentalmente, la contribución al análisis del poder es al poder no necesariamente en términos negativos, como relación excluyente que causa censura, que rechaza, disimula, niega, oculta, reprime, etc. Sino que el poder es también una relación que produce y crea “realidad” como ámbitos de objetos y rituales de verdad. El poder en este sentido, no es sólo represión o coacción, es también, fundamentalmente, una fuerza social con capacidad de establecer

órdenes, relaciones que conforma sujetos y los dota de capacidad discursiva, de acción e identidad. No se niega que el ejercicio del poder este inmerso en una complejidad de relaciones económicas y sociales, pero no meramente son efectos del aparato de Estado, de las estructuras económicas y de la reproducción que se da en las luchas de clase. “El poder proviene de y va a todos lados, se reproduce por las todas instituciones (familia, Universidad, ejercito, Estado), pues el poder es inmanente a toda relación social” (Morales, 1988, 115). Es por ello que no puede haber alguna verdad sin poder:

“El poder produce saber (no simplemente favoreciéndolo porque le sirva o aplicándolo porque le sea útil, poder y saber se implican mutuamente. [...] No es la actividad del sujeto de conocimiento lo que produciría un saber, sino que el poder-saber, los procesos y las luchas que lo atraviesan y que lo constituyen, son los que determinan las formas, así como también los dominios posibles del conocimiento” (Foucault, 1976, 34).

Una de las más relevantes aportaciones de este autor es la explicación del poder y la forma de abordarlo. Indicar que el poder no solamente se circunscribe al orden de las estructuras económicas o políticas, implica que debe ser abordado desde sus articulaciones microsociales que permean todo proceso de producción de sentido de la realidad.

Hasta este punto, hemos realizado una breve revisión sobre distintas posturas que abordan el poder en las ciencias sociales. Sin intentar ser exhaustivos, pretendemos de esta revisión recuperar elementos relevantes que sirvan a nuestra investigación concreta. El análisis del poder puede proporcionar insumos importantes en la explicación sobre la constitución de identidades y acciones colectivas. Sin embargo, el enfoque no debe reducirse a visiones plenamente estructurales o subjetivas, sino, en una relación entre aquellas estructuras, subjetividades e interacciones concretas, explicar la relevancia que tiene el ejercicio del poder en el espacio social del trabajo o en un espacio relacionado con él, en razón de explicar construcciones identitarias laborales colectivas. Ciertamente las relaciones del poder permean gran parte de nuestras interacciones, configura subjetividades, y se articula con presiones estructurales de poder más amplias, sin embargo, su sentido no es determinante. En situaciones concretas el poder puede jugar un papel clave en las relaciones sociales, e inclusive tener articulaciones desde lo *micro*, lo *messo* y lo *macro*, y viceversa, pero como construcción histórica, siempre está en constante cambio y no puede mantenerse inamovible, sino que es también una articulación de las relaciones sociales que promueve el orden y a la vez el propio

cambio, pues en cada ejercicio de poder también hay una fuerza de resistencia. Foucault reconoce que:

“A pesar de que el consenso y la violencia son los instrumentos y los resultados, no constituyen el principio o la naturaleza básica del poder. [...] Es un conjunto de acciones posibles; opera sobre el *campo de la posibilidad* o se inscribe en el comportamiento de los sujetos actuales: incita, induce, seduce, facilita o dificulta; amplía o limita, vuelve más o menos probable; de manera extrema, constriñe o prohíbe de absoluto; con todo, siempre es una manera de actuar sobre un sujeto o sujetos actuantes. (...) Un conjunto de acciones sobre otras acciones” (Foucault, 2002, 428).

El poder es una capacidad de agencia y también una realidad en su ejecución por parte de los sujetos que impacta en distintos ámbitos, y por supuesto, de manera muy importante en el laboral. El poder puede ayudar a construir un ámbito de posibilidad concreto para la acción, y también puede ser un efecto que articula nuevos espacios posibles para otras acciones. Mediante la configuración subjetiva que se concreta como voluntad, aunada al deseo y a la decisión, el poder puede jugar también un papel importante en la encarnación de la praxis como forma de intervención en la realidad social construida, donde los sujetos encuentran en el orden social condiciones para su existencia ya sea para consolidarla o transformarla (García Canclini, 1990).

La construcción de todo espacio social conlleva también relaciones de poder. La apropiación del espacio, como experiencia del espacio vivido-concebido, es fundamental para comprender distintos significados y experiencias espaciales relacionadas con el ámbito del trabajo. La apropiación espacial supone productores, actores y consumidores del espacio (Estado, colectividades, empresas, individuos, etc.) pues su proceso es consubstancial al territorio. El poder puede ayudar a articular procesos distintos de conflictos que permite explicar de qué manera el territorio es producido, regulado y protegido por grupos de poder, distintos usos como generador de ingreso, fuente de distintos recursos, medio de subsistencia, ámbito de jurisdicción del poder, área geopolítica, abrigo, refugio, patrimonio, entre otros.

3.3.9 La identidad laboral urbana y la acción colectiva.

La identidad laboral-urbana entendida como proceso configurativo es un proceso dinámico que permanece abierto a la reconstrucción incesante¹⁴, volviéndose necesario identificar su núcleo o procesos centrales que resemantiza códigos, concreta significados y promueve acciones colectivas como prácticas y praxis cotidianas y extraordinarias. La identidad no es creada de la nada, sino como subjetividad colectiva pone en juego tramos de distintas identidades, las reescribe en el presente apelando a la memoria y a un nosotros. La movilización articula ciertos sentidos presentes en la cultura y la historia de los grupos movilizados y puede ser un proceso relevante en la transformación de identidades y en la configuración de otras nuevas.

Esta investigación pretende recuperar la voluntad colectiva configurada subjetivamente, como una disposición para la acción en niveles particulares de la realidad social. Se busca reconstruir un proceso en que se instituye umbrales para la acción colectiva a partir de la constitución de la subjetividad colectiva, del sujeto y del movimiento (Zemelman, 1987b). La voluntad colectiva permite entonces pensar la relación de un sujeto social con un movimiento social, en tanto que asocia a la acción, a la política y a lo político. (Retamozo, 2009, 112). En su dimensión utópica permite abordar la composición de proyectos colectivos junto a las esferas del deseo y la decisión. La decisión como constitución no incondicionada, responde a una historia de la subjetividad, las relaciones de poder, la cultura y la memoria subalterna que ponen en coordenadas los alcances de la decisión, así como su capacidad para disputar por escenarios futuros (Zemelman, 2001; Retamozo, 2009).

Para el abordaje de la identidad laboral urbana se propone atender las configuraciones pertinentes que expliquen el significado del trabajo en razón de la posibilidad de configurar identidades y acciones colectivas. Se propone investigar el sentido del trabajo como realización o alienación; significados de individualismo, comunitarismo; agravio, sentido de lo legítimo, ilegítimo; sentido del “nosotros”; sentido de “ellos”; sentido de la organización como adhesión positiva, instrumental, ideológica; identidad y construcción de la voluntad, deseo y decisión de la subjetividad colectiva; Sentido del movimiento e identidad en razón del cómo la identidad repercute en el movimiento y éste en la identidad. Analizar el movimiento por punto de

¹⁴ De acuerdo a los planteamientos epistemológicos y metodológicos asumidos en esta investigación, se reconoce que el alcance de sus resultados siempre serán inacabados, pero altamente significativos para la comprensión de su historia y para la proyección de sus potencialidades. El propósito en esta investigación es abordar de la forma más acabada posible, procesos fundamentales que construyen identidades en relación al trabajo.

ignición, periodos, relación de fuerzas, influencia de estructuras, subjetividad y acción en el movimiento, organización, proyectos, liderazgos y eventos colectivos impactantes.

3.3.10 Instrumentos de investigación.

Respecto a los instrumentos para producir la información se consideran los siguientes:

- El uso de encuestas para caracterizar más ampliamente el contexto del transporte público urbano en la ciudad de México para el transporte de microbuses y metrobús, y el perfil sociodemográfico de los operadores de transporte de estos modos de transporte. Entre las encuestas para tratar sobresalen la Encuesta Nacional de Empleo Urbano (ENEU), Encuesta Origen-Destino (ENOE) 1983-1994-2007, encuestas sobre la calidad del servicio (Instituto Mexicano del Transporte) y encuestas de opinión de empresas consultoras y periódicos.
- Con la observación directa se busca obtener características visibles de los sujetos y su espacio de trabajo, formas de ejercer su actividad, su interacción social con otros sujetos (laborales o no), aspectos técnicos u operativos del proceso de trabajo, rutinas y prácticas, tipos de actores, situaciones laborales de cotidianidad y contingencia.
- Como principal instrumento para producir información, es la entrevista en profundidad semiestructurada. Básicamente el objetivo sería conocer y comprender en perspectiva los significados y los códigos de éstos, sus interpretaciones, sus percepciones, sus sentimientos y el motivo de sus actos. Se buscaría proporcionar “el marco dentro del cual los entrevistados puedan expresar su propio modo de sentir [interpretar y significar] a través de sus propias palabras y discursos.

Elementos de la entrevista.

La estructura de la presente entrevista indica meramente los elementos esenciales y temáticas generales, no debe considerarse como un instrumento que ha sido aplicado puntualmente. Los datos e información recabada, ha sido obtenida a través de entrevistas semiestructuradas y

abiertas en en la mayoría de los casos, debido a la necesidad que planteó la investigación de campo en su ejercicio. Por tanto, aquí solo se mencionan sus principales componentes.

Datos sociodemográficos.

1. Sexo.
2. Edad.
3. Estado civil.
4. No. de hijos.
5. Religión.
6. Lugar de nacimiento.
7. Lugar de residencia.
8. Escolaridad.
9. Estudia actualmente.
10. Personas con las que vive actualmente.

Situación socioeconómica.

11. Ingresos.
12. Integrante de la familia que aporta en mayor ingreso en el hogar.
13. ¿Trabaja su pareja?
14. Monto de gastos familiares mensuales.
15. Tipo de vivienda (propia, rentada, prestada)
16. Servicios con los que cuenta: agua, electricidad, drenaje, pavimentación, vigilancia, transporte público.

Trabajo.

17. ¿Cuánto tiempo lleva trabajando como operador de metrobús?
18. ¿Cuál fue su actividad laboral anterior? (como operador de microbús)
19. ¿Cuánto tiempo trabajó como operador de microbús?
20. ¿Cómo ingreso a ser operador de metrobús?
21. ¿Cómo ingreso a su actividad laboral anterior? (atención: ver operador de microbús)
22. ¿Cuáles fueron los requisitos en ambos casos?
23. ¿Cuántas horas a la semana trabaja(o) como operador?
24. ¿Cuál es su horario de trabajo?
25. ¿Tiene algún tipo de seguridad social?
26. ¿Qué tipo de contrato tiene (tuvo) (escrito, verbal,)?
27. ¿Qué tipo de vehículo conduce (conducía)?
28. ¿El vehículo que usted conducía era propio, prestado, rentado?
29. ¿Cuánto pagaba de cuenta?
30. ¿Qué significó para usted el trabajo de conductor de microbus?
31. ¿Qué significa para usted conducir una unidad articulada?
32. Usted formó parte de una organización de transporte? ¿Cuál?
33. ¿Cómo se llamaba la organización?
34. ¿Cuáles eran sus obligaciones respecto a ella?
35. ¿Cómo participaba en ella? ¿Con que frecuencia?
36. ¿Participó en algún movimiento de estas organizaciones? ¿Por qué se unió al movimiento?
37. ¿Cómo califica el desempeño que tuvo este movimiento? ¿Cuáles eran sus expectativas?
38. ¿Cuáles son los elementos positivos/negativos más importantes de conducir un microbús/metrobús?
39. ¿Qué le significa la Ciudad de México?

Como amplias temática a reconstruir a reconstruir sobresalen:

- Reconstrucción sociohistórica a través de los ejes articuladores (control del proceso de trabajo, construcción social de la ocupación y construcción social de regulación e interacción).
- Articulación histórica de estructuras-subjetividad y acción de la construcción laboral-urbana:
 - De los operadores de transporte público (microbuses) antes del movimiento social.
 - De los operadores de transporte público durante la emergencia, duración y declive del movimiento social.
 - De los mismos operadores de transporte integrados al sistema de transporte metrobús.

CAPITULO IV. TRANSPORTE Y CIUDAD.

4.1 Breve historia del transporte en la Ciudad de México.

La ciudad de México es considerada una de las ciudades más grandes del mundo, ya que su espacio concentra diversas actividades a nivel nacional entorno a las temáticas políticas, económicas, sociales y culturales de las más importantes. Por tales características, en la Ciudad de México se ha construido históricamente, un sistema de transporte que ha buscado ser eficiente tanto en su funcionamiento y como en los resultados esperados, es decir, con el objetivo de atender una amplia demanda de transporte de una gran ciudad con múltiples actividades y proyectos por venir. El crecimiento de la infraestructura de la ciudad y de su población, las transformaciones tecnológicas, la concentración de población en la búsqueda de fuentes de empleo, producción, del quehacer de los negocios, de las actividades económicas en general, y la concentración política y de los poderes fácticos del Estado dentro de la misma capital, han sido algunas de las principales razones de su amplio crecimiento como ciudad capital. Este cambio se ha alimentado en su doble fuente: desde su mismo lugar como ciudad capital y desde las otras entidades del país. En razón de lo anterior, la ciudad ha cambiado de forma acelerada y de forma importante, y ello ha influido en la conformación y razón de ser de los modos de transporte en la Ciudad de México.

Para el siglo XIX en la ciudad de México ya circulaban por tierra los carros de alquiler, caballos, carretas, carrozas y carruajes particulares; mientras que por los canales navegaban canoas y lanchas (Navarro, 1989: 11). El transporte público surge de manera formal en la ciudad de México con el tranvía a cargo de particulares: "las primeras concesiones las autorizo el ayuntamiento en 1896 a la Compañía Limitada de los Tranvías Eléctricos, de capital Ingles" (Legorreta, 1995: 21). En 1910 el tranvía contaba con 40.5 Km. de extensión en su red vial, para 1917 tenía 14 líneas y 343 km. En ese mismo año empezaron a dar servicio los primeros camiones de pasajeros de la ciudad.

Entre los años de 1917 y 1946 se da una competencia entre los autobuses de pasajeros y el tranvía. El primero resulta beneficiado debido a su flexibilidad y la nula inversión en materia de vialidad: "su flexibilidad, lo que respondía a los requerimientos de una urbe de gran expansión hacia su periferia" (Navarro, Op.cit: 13). A partir de 1918 el servicio fue regulado" por el gobierno del Distrito Federal a través de otorgar permisos de forma selectiva. En 1926 el

transporte en autobús contaba con 1,637 unidades en 30 rutas, para 1940 ya eran 2,502 carros, mientras que los tranvías no rebasaban las 500 unidades. Por otro lado el Estado se hizo cargo de los trolebuses en el año de 1951, después en 1955 de los tranvías y por último de "la planeación y construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro, [que estuvo] bajo la planificación, gestión y control absoluto del Estado" (Navarro, *Ibid.*: 13).

La primera línea del metro nombrada como Línea 1, se inaugura en el año de 1969, sin embargo, gracias a la dinámica de una ciudad en creciente expansión, estas obras resultaron insuficientes para los siguientes años por venir. Es por ello que se permite la circulación de autobuses y taxis colectivos que deberían de ayudar a resolver la demanda de transporte de la ciudad. Con forme la historia de la ciudad y del transporte transcurre, los autobuses y taxis colectivos llegan juntos a cubrir casi el 90 por ciento de los viajes por día.

El 18 de agosto de 1981 crea el gobierno de la ciudad la hoy extinta ruta 100 (Auto transporte Urbano de Pasajeros, Ruta 100). El 30 de septiembre del mismo año fue publicada la revocación de todas las concesiones otorgadas a particulares para la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en "autobús" en la ciudad de México. Para mediados de los ochenta, empieza de manera sustancial el aumento de las concesiones del transporte público y hasta el 9 de abril de 1995 que se declara formalmente la quiebra de R100, se inicia un proceso político social de conformación espacial urbana para el transporte público. La disminución paulatina de la presencia política y operativa de R100, beneficiará la promoción y organización del transporte de los colectivos como los microbuses, combis, taxis de sitio y taxis libres que venían creciendo de forma considerable, estructurando al transporte público en un negocio altamente rentable (Cuellar, 2000).

El transporte público concesionado tiene sus orígenes desde que las primeras rutas que nacen y crecen al amparo de organizaciones populares, sindicatos y centrales obreras, todas ellas pertenecientes o afiliadas al PRI: "la Coalición de Agrupaciones de Taxistas del D.F., surge en 1969 con el apoyo de la confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP)" (Legorreta, 1995: 156). Las primeras rutas en aparecer y dominar fueron la Coalición de Agrupaciones de Taxistas en 1969, la Federación de Taxistas de México en 1972, la Federación de cooperativas de Taxistas del D.F. y la Confederación Nacional Revolucionaria del Transporte. Los líderes de estas agrupaciones por lo general adquirirían más poder al obtener cargos políticos (como diputaciones) ya que contaban con una base extensa de agremiados que les permitía

ejercer presión sobre las autoridades para postular sus candidaturas. Al interior de la ruta, el control sobre los concesionario y permisionarios era a través del reparto de las placas, las concesiones, los permisos y amparos, ya que era y sigue siendo imposible tramitarlos de forma directa e individual con las autoridades.

A finales de la década de los setenta el transporte colectivo de microbuses y combis transportaban el 5 por ciento de los usuarios, para 1988 ya era el 37 por ciento. A la mitad de la década de los noventa ya el transporte en microbús y combi transportaban a la mayoría de los usuarios en el Distrito Federal: "21.4 millones de pasajeros equivalente a cinco veces lo transportado por el METRO" (Ibid: 162). Actualmente estas unidades cubren en su mayoría, la inmensa Ciudad de México y zona metropolitana, facilitando, por el tamaño de las unidades, la movilidad desde amplias avenidas hasta en callejones muy estrechos.

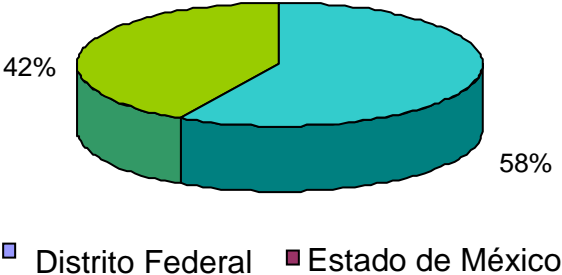
A lo largo de un amplio proceso sociohistórico, el transporte en la Ciudad de México se ha constituido a la par de estructura vial y de los lugares de origen-destino de los viajes en la periferia y semiperiferia de la Ciudad. Con ello, se han creado las condiciones operativas del transporte concesionado en las deficiencias materiales y operativas que actualmente las caracterizan y distinguen.

El crecimiento acelerado del transporte colectivo ha dado (desde la visión del Gobierno) una estructura completamente desorganizada. A principios de los noventa, el Gobierno a través de BANOBRAS y BANPECO dio créditos para cambiar unidades, combis por microbuses y así permitir la modernización del servicio. Los beneficiados fueron principalmente las grandes e importantes agrupaciones con fuerte poder y ejercicio político, pues en su mayoría acapararon los créditos, quienes a su vez lo asignaron a sus más cercanos colaboradores, haciendo un lado a los concesionarios que cuentan con una unidad, obligándolos a vender por no contar con los recursos financieros para cambiar su unidad o por las deudas de los créditos y sus altas tasas de interés, impulsando la acumulación entre un pequeño grupo de propietarios (Salazar, 2010).

El transporte público en la ciudad de México se ha constituido a través de su historia, de una forma acelerada por la gran demanda que imprime una ciudad en amplio crecimiento. Su constitución aparentemente desordenada (desde la visión de gobierno) hacia su periferia, sus formas de representación política y soporte de poder de sus dirigentes y representantes, las condiciones precarias de trabajo de los operadores-trabajadores, etc. son algunas de las consecuencias de una historia compleja por explicar.

4.2 Situación actual del transporte en la ciudad de México.

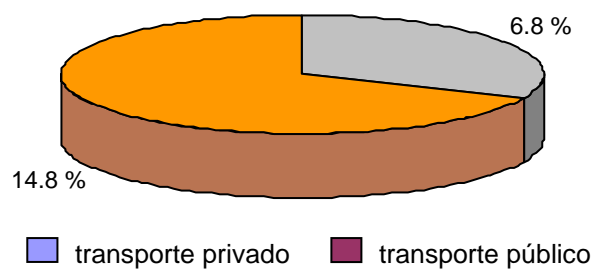
El Distrito Federal es una ciudad de aproximadamente 8.6 millones de habitantes con una conurbación de 56 municipios del Estado de México en el que viven 9.3 millones de habitantes, para total de 17.9 millones de habitantes en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), cada día hábil se genera alrededor de 22 millones de viajes por persona al día. En términos porcentuales en el Estado de México se realizan el 42% del total de estos viajes y un 58.4% en el Distrito Federal. En su conjunto, se realizan 6.8 millones de viajes al día en transporte privado y 14.8 millones en transporte público (Gráfica 1).



Gráfica 1. Porcentajes de viajes en la ZMVM

Es en ésta Zona Metropolitana en donde se generan alrededor de 20.5 millones de viajes por persona al día de los cuales se estima que 11.6 millones son en el interior del Distrito Federal, 4.2 millones son viajes metropolitanos y 4.7 millones son viajes locales en los municipios conurbanos (Imagen 1). En términos porcentuales, por cada día hábil en que se efectúan casi 22 millones de viajes 6.8 millones son en transporte privado y 14.8 millones en transportes públicos (Gráfica 2).

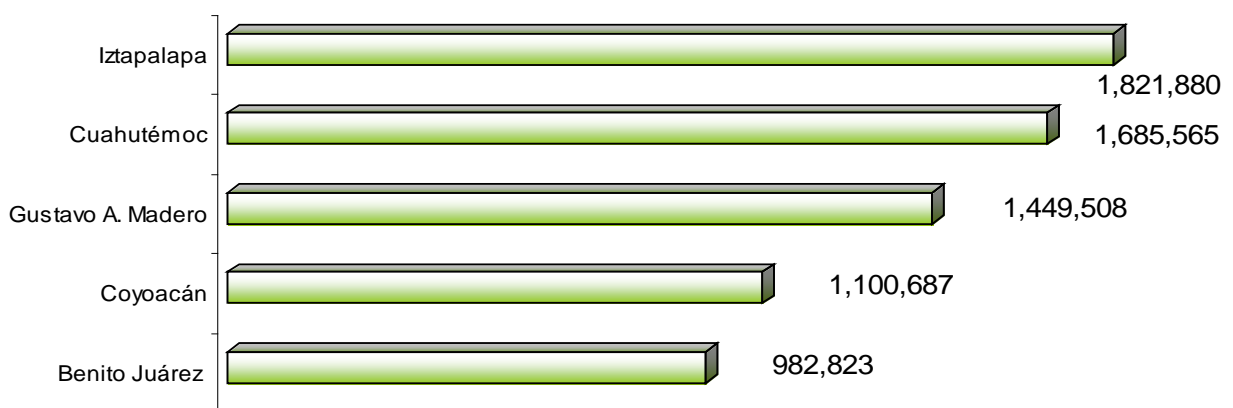
Imagen 2. Viajes totales por entidad. *Fuente:* Encuesta Origen-Destino 2007 (EOD 2007).



En términos generales para el Distrito Federal, el 80% de la población se encuentra asentada en la periferia y el 20% restante en la parte céntrica de la ciudad. En las cuatro Delegaciones de la zona centro (Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón), están concentrados la mayoría de los servicios, el transporte público y sus conexiones, los centros de trabajo, el servicio de agua potable, escuelas, entre otros. Por ejemplo, el Sistema de Transporte Colectivo

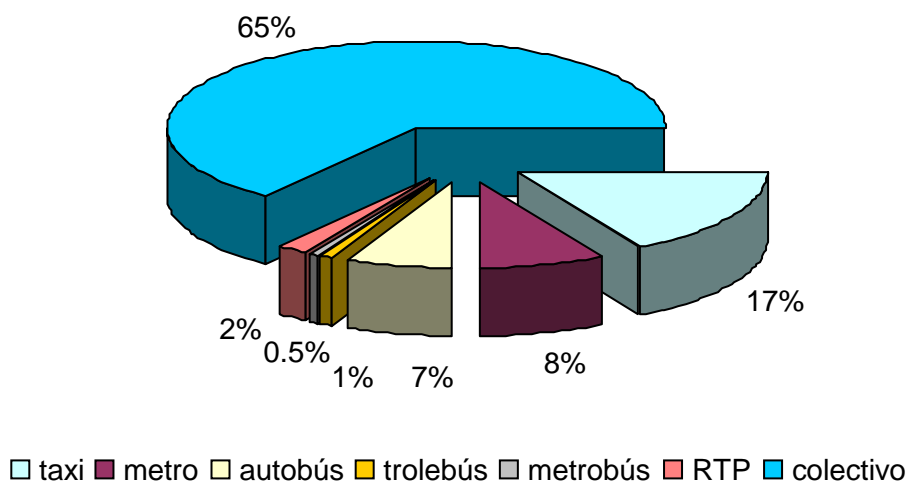
Metro se encuentra básicamente en siete de dieciséis Delegaciones, lo que ha implicado, que la mayor parte de la población que habita en la periferia, necesita en promedio, más de dos medios de transporte, para poder trasladarse de un punto a otro.

La delegación con mayor número de viajes es la Delegación Iztapalapa seguida de la Delegación Cuauhtémoc. En la primero se suscitan de manera aproximada 1, 821,880 viajes, para la segunda, 1, 685, 565 respectivamente (Gráfica 3).



Gráfica 3. Número de viajes de cinco delegaciones del D.F.

Actualmente se efectúan casi 22 millones de viajes en la ZMVM, en donde para el Distrito Federal se realizan el 58.4% de los mismos con un aproximado de 12, 840,000. De este total de viajes realizado en transporte público, el 65% se efectúa en transporte colectivo, 17% en taxi, 8% en el sistema de transporte Metro, 7% en autobús y 3% en otras modalidades (Grafica 4).



Gráfica 4. Viajes por modo de transporte público. *Fuente:* EOD 2007

En la Ciudad de México cerca de 30 mil unidades de transporte colectivo terrestre circulan diariamente generando empleo aproximadamente a 90 mil personas. Cada unidad transporta en promedio a 700/personas por día, con una tarifa promedio de \$3.00 (tres pesos). Según datos estadísticos, el transporte representa la quinta economía más importante en la Ciudad de México generando una derrama económica de cuando menos \$42,000,000 (cuarenta y dos millones de pesos) diariamente.

4.3 El transporte concesionado de microbuses.

De acuerdo a la información proporcionada por SETRAVI, se tienen registradas 29,126 unidades de las cuales 20,136 son microbuses, 4,692 son autobuses y 4,298 son vagonetas.

Operan 106 organizaciones, de las cuales 97 son rutas constituidas como Asociaciones Civiles, mientras que hay 9 empresas de transporte concesionado de ruta fija, con un total de 1,200 ramales y 2,443 recorridos los cuales se encuentran distribuidos por Delegación de la siguiente manera (Tabla 1):

Delegación	Número de recorridos
Iztapalapa	298
Coyoacán	277
Venustiano Carranza	226
Gustavo A. Madero	205
Iztacalco	195
Miguel Hidalgo	185
Álvaro Obregón	184
Cuauhtémoc	181
Tlalpan	169
Benito Juárez	139
Azcapotzalco	107
Xochimilco	105
Tláhuac	64
Magdalena Contreras	44
Cuajimalpa	39
Milpa Alta	25
<i>Total</i>	<i>2443</i>

Tabla 1. Elaborada de acuerdo al número de recorridos por delegación por la *Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal*.

4.4 El transporte BTR (Bus Rapid Transit)-Metrobús.

Básicamente, como características generales de este sistema de transporte, el Metrobús es un modo de transporte de mediana capacidad con posibilidades de escalamiento que implica una infraestructura dedicada y una operación altamente controlada. De las ventajas que ofrece este sistema, se han señalado a este proyecto, como incluyente y detonador de la profesionalización y reordenamiento de los servicios proporcionando certeza jurídica y financiera en su operación.

Principalmente, los corredores confinados son considerados como una alternativa para los problemas de movilidad y transporte en la Ciudad de México. Con un origen en su planeación en distintas metrópolis latinoamericanas como Curitiba, Bogotá, Quito, Santiago de Chile y Sao Paulo, se han estado promoviendo acciones concretas para el mejoramiento del

transporte público urbano. Con esto, se ha optado por la introducción de una modalidad de transporte público de superficie que implica reservar una parte del ancho de una calle o avenida para el uso exclusivo del transporte masivo de pasajeros, con operación regulada y controlada, con recaudo centralizado, y con estaciones de ascenso y descenso establecidos a lo largo de un corredor con un origen y un destino.

Actualmente en la Ciudad de México, existen dos líneas de transporte del sistema Metrobús. La primera de ellas entró en operación el 19 de junio de 2005, como el primer corredor de transporte público de pasajeros en la avenida insurgentes. Sus terminales son la estación de Indios Verdes y Dr. Gálvez (ubicada en San Ángel). Tiene una longitud de 19.6 km y atiende a las delegaciones de Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Álvaro Obregón. Con un total de 34 estaciones y dos terminales, tiene una demanda en día hábil de 265,000 viajes (Imagen 3).¹⁵

Su ampliación en Insurgentes Sur abarca desde las estaciones de Dr. Gálvez a El Caminero. Con una longitud de 8.5 km distribuidos en 8 estaciones y 2 terminales, tiene una demanda de 60 mil viajes e día hábil. Atiende a las delegaciones de Álvaro Obregón, Tlalpan y Coyoacán.

La línea 2, con una longitud de 20 km con terminales de Tacubaya a Tepalcates y con un total de 36 estaciones, tiene una demanda en día hábil de 146 mil viajes, atendiendo a las estaciones de Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Iztacalco e Iztapalapa.

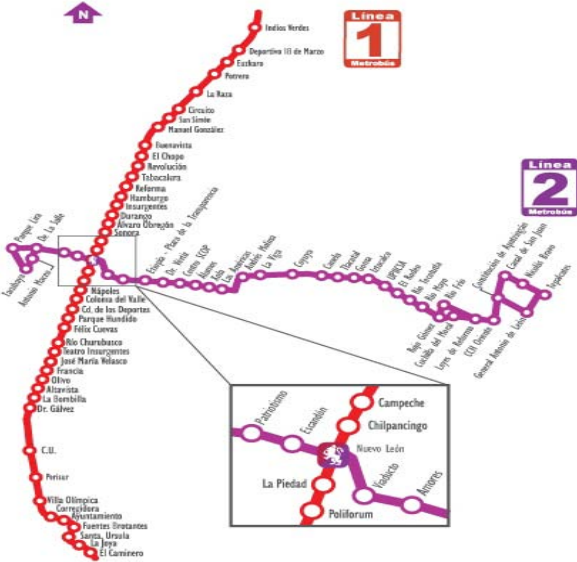


Imagen 3. Mapa de estaciones de Metrobús de la Ciudad de México.

Fuente: www.metrobus.df.gob.mx/index.html

¹⁵ Fuente: <http://www.metrobus.df.gob.mx/index.html>.

V. DE GÁLVEZ AL CAMINERO: UNA HISTORIA DE TRABAJO COLECTIVO SIN REGRESO.

5.1 Consideraciones iniciales.

El medio de transporte público más utilizado desde hace ya más de diez años sigue siendo en transporte concesionado, conocido ampliamente por la gran mayoría de los habitantes de esta ciudad como el transporte de microbús. En su extensa red, con muy diversos recorridos de origen y destino, el servicio de transporte inicia y se consume diariamente de acuerdo la dinámica social que tiene la Ciudad como estructura y proceso.

El servicio de transporte de microbús en sus aproximadamente dos mil quinientos recorridos, involucra a una inimaginable cantidad de interacciones entre muy distintos actores urbanos que intervienen en su proceso.

La intervención de los sujetos sociales en el servicio de transporte colectivo es amplísima, y conlleva una amplia complejidad difícil de descifrar en sus articulaciones. Por una parte, pareciera que hay situaciones, escenas y contextos donde este servicio de transporte fuera gobernado tiránicamente por el caos y el desorden, dando inclusive la sensación de no poder ir a ninguna parte.

“El servicio que ofrecen los microbuses en un completo caos, hay momentos en que avanzas o crees avanzar, pero permaneces en el mismo lugar o en realidad te das cuenta de que no has avanzado casi nada [...] este transporte es muchas veces en verdad frustrante” (Karla, usuaria frecuente del transporte de microbús).

Por otro lado, existen valoraciones que son consideradas positivas y favorables de acuerdo a las ventajas que este transporte público otorga y que ningún otro servicio posee. Por ejemplo, el bajo costo del pasaje, la facilidad de poder abordar y descender de las unidades casi en cualquier momento y lugar de la calle, la facilidad y disponibilidad para hacer uso del servicio, entre otras.

“El transporte de los microbuseros es bueno... no es ningún servicio de lujo, pero siempre encuentras un microbús que te lleva al lugar que tienes que ir o te acerca mucho a tu destino. Es práctico y te hace la parada en cualquier lugar y te baja donde sea. En nada se compara con un taxi, por los tres pesos que pagamos, preferimos ir un poco apretados y sacudidos si tú quieres, pero es preferible. Además no tenemos mucho de dónde escoger... o quizá también es que ya nos acostumbramos.” (Ernesto, usuario frecuente del transporte de microbús).

De acuerdo a la opinión del jefe de la Academia de Transporte del Instituto Politécnico Nacional (IPN), Javier Hernández, comenta:

"El principal valor que los usuarios de la Ciudad de México buscan es el tiempo, y ese es el primer valor [...]; el segundo es la seguridad y el tercero es la reducción del impacto ambiental".

Sin embargo, de acuerdo a la opinión de un extrabajador de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México menciona:

"Lo que la gente quiere del transporte es, sobre todo, que la tarifa la puedan pagar. En mis muchos recorridos lo que yo siempre vi, fue que la gente se llega a esperar hasta más de una hora con el fin de ahorrarse un peso para llegar a su casa. [...] Lo que realmente pasa es que la gente de esta ciudad en su mayoría es pobre, y no pueden pagar el transporte, por eso siempre se espera aunque sea, hasta el final y viajar todo apretado, por la necesidad de no gastar ese peso que será la diferencia para el día de mañana de llegar o no a su casa". *Juan Pablo, extrabajador de RTP.*

Las valoraciones sobre el modo de transporte por parte de los usuarios pueden ser vastas y conocer su justa valoración seguramente no es posible. Lo que no es posible negar, son los actuales procesos de reestructuración del transporte en la Ciudad de México y su efecto en la organización del servicio concesionado de microbuses.

De acuerdo a la política urbana de ordenamiento del transporte público del Distrito Federal y a la puesta en marcha de sus promotores del gobierno, se busca desaparecer a los microbuses para el año 2012. Desde antes del inicio de los gobiernos de izquierda electos en el Distrito Federal, la inercia de la desarticulación metropolitana era un proceso que implicaba fuertes conflictos futuros que impedirían el desarrollo territorial de la urbe, por lo que fue necesario buscar estrategias de conducción y ordenación metropolitanas y regionales. Los grandes proyectos urbanos hasta entonces implantados, con excepción de la incorporación de la línea B del Metro que concluyeron las gestiones de Cuauhtémoc Cárdenas y Rosario Robles, no lograron contrarrestar la falta de integración de la estructura urbana metropolitana.

Al inicio de la gestión de López Obrador, la ciudad tenía grandes problemas de desarticulación, debido sobre todo a las limitaciones de sus vinculaciones viales y de transporte, aunada a la expansión explosiva e inédita de la motorización privada que se manifestaba en la saturación de las articulaciones y corredores viales metropolitanos de mayor afluencia, por

ejemplo, Periférico, Revolución, Insurgentes, Reforma, Palmas, Conscripto, Viaducto y Observatorio; además de los otros accesos y circuitos metropolitanos tradicionales como Zaragoza, Circuito Interior, Avenida Central, y Aeropuerto.

Ante tales circunstancias, el gobierno electo del Distrito Federal impulsó un ambicioso programa de vialidades que intenta, hasta el presente, contrarrestar la extrema desarticulación persistente en la metrópolis.

“Existe una importante fragmentación en el Distrito Federal, y nace desde la propia ciudad y desde el propio Estado de México, por ejemplo, aquí en la Ciudad el pasaje cuesta tres pesos y allá te cuesta siete pesos con cincuenta. De entrada, se tiene una ciudad dividida, se tiene un norte que está segregado de un sur, y sobre todo un oriente con una gran segregación socioeconómica y urbana. Es de reconocer, que de parte de estos últimos gobiernos electos de esta ciudad, se atiendan estos problemas de desintegración. Por ejemplo, el Hospital de Iztapalapa, Centros de cultura y recreación como el Faro de Oriente, preparatorias universitarias, la propia UACM. [...] Se están haciendo una importante serie de esfuerzos para darle mayor integridad, mayor conectividad y menor exclusión social usando al transporte en la infraestructura” Bernardo Navarro, *Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, SETRAVI*.

Frente a la desestructuración vial de la ciudad, el gobierno de López Obrador decidió desarrollar el programa de vías rápidas para la Ciudad de México, con el fundamento en un inicio, que consistió en buscar una alternativa de refuerzo al principal corredor vial metropolitano Periférico, después, buscar el mayor impacto positivo en la eficientización vial al interior del Distrito Federal, impactar positivamente a la circulación e integración vial metropolitanas, usar más racionalmente el limitado presupuesto público disponible, eficientar la fluidez vial en los corredores, contrarrestar la extrema e inequitativa desintegración metropolitana, efectuar las obras con recursos presupuestales del gobierno de la Ciudad de México, y no efectuar grandes desalojos o expropiaciones que afectaran a los habitantes y actividades de urbe (Navarro, 2004, 17).

Así, el programa vial del gobierno del Distrito Federal impulsó la ampliación de la conectividad al norponiente de la metrópoli, San Ángel, Tizapán y el corredor Insurgentes, entre otros. Por ejemplo, el programa de desarrollo del Distrito Federal 2000-2006, propuso estrategias de acción encaminadas a la solución de los problemas relacionados con el transporte, como la sustitución de microbuses por camiones con alta tecnología ecológica

organizados racional y eficientemente, la creación de esquemas consolidados de organización y financiamiento al interior de las organizaciones de transportistas, modernización del transporte concesionado y una mayor eficiencia de la red vial a través del ordenamiento de los flujos de tránsito. Un elemento importante a mencionar, es que este programa contemplaba generar esquemas de participación para los actores involucrados a fin de clarificar los mecanismos y procedimientos del proceso de sustitución de las unidades de transporte, así como para buscar las fuentes de financiamiento y promover el fortalecimiento de la capacidad administrativa, operativa y financiera de las asociaciones de transportistas mediante la fórmula fideicomiso para estimular el recambio.

Más en concreto, el programa establece lineamientos encaminados a fomentar una trama de carriles exclusivos y nodos que incluyan espacios de convivencia y servicios públicos articulados y alimentados por la red de transporte. En un inicio la propuesta consideró la creación de 33 corredores de transporte, y de acuerdo al programa integral de transporte y vialidad del Distrito Federal 2001-2006, se proponía el impulso a la infraestructura vial y al fortalecimiento de las organizaciones de transportistas mediante la inversión privada como alternativa para el crecimiento y desarrollo del sector. Entre las metas concretas se propusieron sustituir a 2000 microbuses por autobuses limpios, la renovación de taxis, el retiro de sitios y bases de microbuses y autobuses colectivos ubicados en ejes viales y vialidades primarias, así como las estaciones del Metro. Así, la construcción de los corredores confinados de transporte público estuvo dirigida para atender el ordenamiento de los servicios de transporte, tanto del servicio concesionado como el servicio que ofrecía el propio gobierno de la Ciudad.

La finalidad de los dos programas era la inserción de los transportistas y sus organizaciones a la política del transporte en una nueva estructuración ordenada y financieramente viable para un ejercicio de control, supervisión y gestión con instrumentos normativos.

De acuerdo los intereses de esta investigación, nuestro propósito consiste en reconstruir los procesos sociolaborales que fueron impactados por estas importantes reestructuraciones urbanas. El caso que aquí nos ocupa, es la puesta en marcha del corredor de Metrobús línea 1 Insurgentes en su sección Dr. Gálvez al Caminero.

5.2 La primera empresa de BRT en la Ciudad de México.

Antes de la construcción del corredor de Metrobús línea 1 que fue inaugurada en febrero de 2005, en la avenida Insurgentes existían distintas agrupaciones de transportistas que ofrecían el servicio de transporte concesionado.

Básicamente, las organizaciones de transporte en el Distrito Federal se integran fundamentalmente por los permisionarios o propietarios de las unidades. De manera general, estas se caracterizan por tener una estructura piramidal, en donde los puestos de mayor importancia son ocupados por los permisionarios que poseen o controlan el mayor número de unidades de transporte o el mayor número de dirigencia de rutas. Cada agrupación cuenta con un órgano de dirección ejecutiva, cuyo presidente o secretarios generales son elegidos en asambleas mediante votación directa (Legorreta, 1989). Desde el punto de vista jurídico, las agrupaciones de transportistas operan bajo tres modalidades o formas específicas, las asociaciones civiles, sindicatos y cooperativas. Cada organización con diferente jerarquía jurídica, en la práctica funcionan como empresas de carácter lucrativo, muchas veces sin una estructura administrativa del todo clara, y tampoco con los requisitos necesarios para conocer, analizar y evaluar procesos de transparencia en su interior.¹⁶

El ejercicio del poder de las organizaciones básicamente, se ejerce mediante el reparto de permisos, concesiones y amparos a sus distintos agremiados ya que ningún permisionario puede obtenerlos de las autoridades en forma individual, pues esto sólo se logra a través de las agrupaciones. Esta es una característica estructural muy relevante al interior de las organizaciones de transportistas en el esquema concesionado, pues refiere a aquellas estructuras jerárquicas y prácticas sedimentadas que ayudan a ubicar y explicar cuál es el papel de los trabajadores dentro de estas organizaciones.¹⁷ Aunque existan características específicas

¹⁶ Recomendamos los trabajos de Rodríguez y Navarro (1999) para una amplia descripción cuantitativa monográfica sobre la historia del transporte urbano de pasajeros durante el siglo XX. Para una descripción más resumida y actual sobre el transporte concesionado en la Ciudad de México véase (Salazar, 2010).

¹⁷ La unidad también sirve como elemento de control del concesionario respecto a sus trabajadores, ya que en muchos casos la unidad queda a responsabilidad del chofer donde cualquier contrariedad (ya sea un choque, un asalto, un robo o hasta el llenado de gasolina de la unidad) es asumida por el chofer sin plena responsabilidad del dueño; otro ejemplo es el significado de poseer múltiples unidades de

para cada organización, podríamos mencionar de manera general, que los principales actores sociales involucrados en la prestación del servicio de transporte concesionado son básicamente tres. El primero es el concesionario(s) que es el dueño de las placas y los permisos para circular y operar el servicio de transporte público de pasajeros; el segundo es el dueño de unidad que no necesariamente son los dueños de la concesión y las placas; y por último, los choferes o conductores de las unidades. Para estos tres actores, al interior de las organizaciones, se presentan distintas variantes que componen una organización específica. De acuerdo a la tipología presentada por Nava y Ramírez (2008) mencionamos las siguientes combinaciones:

1. El dueño de la concesión y placas que solamente es arrendador de las mismas.
2. El dueño de la concesión y las placas, así como de la unidad de transporte que no es chofer de la misma y que contrata a un tercero para conducirla.
3. El dueño de la concesión y placas, así como de la unidad de transporte que también conduce y es chofer.
4. El dueño de la unidad que renta las placas y que no conduce su unidad de transporte, sino que contrata a un tercero para ser chofer.
5. El dueño de la unidad que renta placas y opera su unidad de transporte como chofer.
6. El chofer que no es dueño de nada y que únicamente se emplea como operador de la unidad de transporte público.

De acuerdo a las anteriores combinaciones y sus relaciones concretas, en las organizaciones de transportes se construyen distintas relaciones sociales que día a día constituyen el servicio de transporte en la Ciudad e impactan el ámbito laboral de sus integrantes. Según describe Nava y Ramírez (2008), el caso de la Avenida Insurgentes en la cual se construyó la primera línea de sistema BRT Metrobús, las organizaciones de transportistas que operaban en esta avenida estaban constituidas por cuatro organizaciones con composiciones, posturas y número de integrantes puntualmente diferentes. La primera era la empresa Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP), Unión de taxistas de Reforma y Ramales A.C., Ruta 2, Ruta 18, Ruta 88, y San Pedro/Sta. Clara. La participación dentro de la operación de transporte en

microbuses, pues eso se traduce en que hay una fuerte presencia de poder político y económico del concesionario en las organizaciones de transporte y en su relación con las autoridades del gobierno.

Insurgentes estaba concentrada principalmente por la ruta 2 que absorbía cerca del 62% del total de la demanda de pasajeros en la avenida Insurgentes (cerca de 250 900 pasajeros) y RTP que se ocupaba del porcentaje restante. Esta Ruta 2, con número de 262 concesiones operando en Insurgentes fue la principal organización de transportistas que participó en la integración al sistema BRT Metrobús que correría sobre Insurgentes.

El proceso de constitución del corredor Insurgentes, implicó diversas negociaciones entre el Gobierno del Distrito Federal y la dirigencia de la Ruta 2. Con una duración de 2 años y medio, este proceso configuró cambios relevantes en la composición de la organización, estructura y nuevas relaciones al interior. La implantación del proyecto de transporte BRT-Metrobús estuvo articulado por las distintas negociaciones que fundamentalmente, la Ruta 2 tuvo con las autoridades del Gobierno de la Ciudad, a través de la Secretaría del medio Ambiente y la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI). Desde un inicio, el proyecto contempló la incorporación de los concesionarios que operaban en la Avenida Insurgentes al sistema BRT-Metrobús, y según algunas experiencias, el proceso fue difícil y complicado, lo que generó importantes cambios a lo interno de la organización como fracturas y fusiones entre los transportistas.

Indicado aquí de manera resumida, el proceso de incorporación de la organización hacia este nuevo proyecto de transporte, implicó realizar elecciones internas con el propósito de legitimar la decisión sobre los dirigentes que encabezarían la formación y dirección de la empresa que operaría el Metrobús. De acuerdo a algunas experiencias vertidas, la Ruta tuvo una importante división causada por intereses personales, formándose ternas que albergaron a dos líderes a disputar la dirigencia de la organización. Por una parte, uno estaba a favor de la integración al nuevo esquema empresarial y por la otra, había un rotundo rechazo a la incorporación de la ruta al nuevo esquema. Finalmente, tras la elección al interior de la organización, ganó el representante del ramal quien era quien estaba a favor de participar en el proyecto Metrobús. Una vez conformada y reconocida la dirigencia, los principales obstáculos a vencer era lograr la integración de la empresa. Por un lado (de acuerdo a distintos testimonios) los dirigentes de la ruta pensaban que a través de los años, el gobierno había propiciado y fomentado la fragmentación del sector de los transportistas para poder controlarlos de mejor manera, consideraban que cuando la autoridad quería solucionar conflictos, basaba sus argumentos en la ley, más que en la negociación directa con los transportistas implicados. Esto mostraba que se tenía una consideración siempre impositiva y de carácter universal por parte

del gobierno hacia el sector de los transportistas. Por otra parte, al enfrentar el cambio organizacional con la creación de empresas de transporte, los transportistas consideraban que tal cambio implicaba perder el control y las garantías de todos sus integrantes, y esto podría implicar la injerencia de intereses ajenos en el nuevo esquema de transporte. Consideraban que el beneficio era en realidad constituida para la autoridad y no que no quedaría nada para los transportistas, no obstante que ellos eran los que iban a invertir en las unidades y a contratar los créditos correspondientes para la adquisición de unidades. Su preocupación era constante porque ya habían tenido experiencias de pérdida con la adquisición de unidades nuevas, razón por la cual, no estaban de acuerdo con la duración de la concesión por diez años. Así, desde su postura, la capacidad de organización, la experiencia adquirida y el capital invertido, no era tema a discutirse en las negociaciones con el gobierno.

Tras una vez conformada y reconocida la dirigencia de la organización, los obstáculos más importantes a superar fue la integración de la empresa. Su proceso de transformación implicó cambios muy importantes. Implicó cambiar de un modelo fraccionado de distintos concesionarios, hacia la constitución de una empresa de transporte que operaría los carriles exclusivos en la avenida de los Insurgentes. Se consiguió eliminar alrededor de 262 concesiones para la creación de una empresa operadora de transporte Metrobús.

El 26 de octubre de 2004 con la denominación de Corredor Insurgentes Sociedad Anónima (CISA) se conformó la primera empresa en proporcionar un servicio BRT para la Ciudad de México. De los 524 trabajadores que laboraban en las unidades de microbús y autobuses anteriores al Metrobús, se recibieron 400 solicitudes para trabajar en el corredor, de los cuales finalmente se contrató a 130, después ascendió a 180 y contemplaba una meta de 200 operadores para solventar el incremento de las unidades. La flota vehicular de microbuses y automóviles que transitaban por Insurgentes, se redujo a 80 camiones articulados para el corredor.

En el proceso de selección y reclutamiento se pidieron como requisitos una escolaridad mínima de secundaria, edad de 25 a 45 años y experiencia de tres a cinco años conduciendo unidades de transporte público o de transporte de carga en tracto-camión. El sueldo mensual ofrecido fue alrededor de siete mil pesos más prestaciones de ley (seguro social, SSAR, Infonavit, prima vacacional y aguinaldo), con jornadas diarias de ocho horas. Preferentemente se solicitó conductores con secundaria terminada y/o nivel medio superior y conocimientos respecto al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, Reglamento de Transporte del Distrito

Federal, Ley de Transporte y Vialidad; conocimientos y habilidades de mecánica automotriz básica; habilidades que demostraran responsabilidad, capacidad de coordinación psicomotora, buena observación, capacidad de realizar tareas operativas, capacidad de resolución de problemas cotidianos; y actitudes y competencias de conciencia como apego a las normas de calidad, capacidad de trabajo rutinaria, actitud de servicio, conciencia de responsabilidad del servicio, competencia técnica, disciplina y autocontrol.

Entre las funciones generales que desempeñarían los trabajadores-operadores de las unidades articulares figuraban las siguientes:

1. Conducir las unidades respetando la velocidad máxima establecida dentro del carril confinado, la distancia entre autobuses, los recorridos de retorno autorizados y evitar el uso de equipos electrónicos que distraigan su atención.
2. Realizar paradas exclusivamente en las estaciones del corredor, tocando la bocina al entrar y salir, y accionar las puertas de ascenso y descenso en los tiempos establecidos, cuidando la integridad de los usuarios.
3. Respetar el orden de las salidas en terminales atendiendo el cumplimiento de los horarios de los itinerarios de servicio que se le proporcionen para tal efecto, así como las señales de tránsito.
4. Recibir la capacitación periódica que la empresa difunda para su profesionalización.
5. Cumplir con la imagen institucional y de pulcritud establecida por el organismo regulador y la empresa y portar a la vista las identificaciones que ambas instituciones le proporcionen, así como su licencia – tarjetón.
6. Colaborar en las necesidades de ajustes al servicio y flexibilidades que el mismo requiera.
7. Atender y cumplir toda indicación relacionada con la atención y solución de contingencias, cumplimiento en todo momento de las reglas de uso del equipo de radiocomunicación.
8. Revisar el estado físico y de funcionalidad de los dispositivos del autobús, al inicio, durante su jornada y al encierro de la unidad.
9. Actuar con respuesta inmediata conforme a los procedimientos instruidos en accidentes, fallas y descomposturas mayores de las unidades, amenaza de

incendios, o cualquier problema que ponga en riesgo la integridad de los usuarios.

La habilidad de los conductores para la asimilación del funcionamiento del corredor se consideró que se incrementaría de forma proporcional al tiempo en que estos interactúan con el medio, usuarios, agentes de tránsito, peatones, automovilistas particulares; por lo que su desempeño mejoraría en cuanto a parámetros de velocidad, acoplamiento y sensibilidad. Así, la habilidad y la experiencia laboral de los conductores se relacionarían con la propia evolución del sistema y con el ajuste nuevos parámetros, considerando importantemente, los siguientes elementos esenciales operativos del servicio:

1. Menor tiempo de recorrido puede incidir en mayor inseguridad e incrementos de velocidad nocivos.
2. La falta de puntos de regulación, pueden incidir en irregularidades de servicio.
3. Los ajustes en la programación deben darse de forma pausada y no radicalmente.

Por lo anterior, de acuerdo a estos elementos operativos básicos, se requería una evaluación teórica y práctica constante a los operadores para evitar la llamada ceguera de taller, es decir, dejar de poner toda su atención a los parámetros de servicio establecidos.

Básicamente, como beneficios generales del nuevo esquema laboral del sistema BRT en relación al hombre-camión se contemplaban principalmente: el establecimiento de horarios definidos trabajo bajo una programación regulada, prestaciones de ley, seguimiento de desempeño diario, profesionalización mediante una capacitación constante y dedicada, y la posibilidad de construir la experiencia de un trabajo de conducción definido por procedimientos bien determinados y establecidos.

La empresa CISA, entonces, con un porcentaje de participación del 75% del corredor, se conformó con 262 concesionarios pertenecientes al Ramal Insurgentes Ruta 2. Junto con RTP, se constituyó un fideicomiso responsable de la administración de los ingresos totales del sistema y su distribución entre los diversos participantes. Este organismo contrató a su vez a una empresa privada para financiar, suministrar y operar la plataforma tecnológica necesaria para la utilización de una tarjeta inteligente para el cobro del pesaje.

Entre las obligaciones y atribuciones más importantes otorgadas a CISA, se citaba el pago a sus operadores, obligaciones contractuales adquiridas como la de los operadores y su capacitación, mantenimiento, compra y reposición de unidades, diesel, refacciones, seguro, etc. Por su parte, el organismo público descentralizado nombrado como Metrobús, es el responsable de la planeación, administración y control del sistema de corredores de transporte público de pasajeros del Distrito Federal, así como de la infraestructura que incluye estaciones y carriles confinados. La compañía contratada para la recaudación, transporta e invierte el dinero que es administrado por un fideicomiso privado de administración, inversión y fuente de pago de los recursos generados por el corredor insurgentes.

Básicamente, el propósito de la implantación del sistema de transporte BRT respecto a las organizaciones del transporte, buscó la evolución al esquema empresarial transformando el negocio del transporte, a un esquema más ordenado, competitivo, rentable, con mayores garantías jurídicas y financieras, la eliminación de ineficiencias en el propio servicio, mayor certidumbre y seguridad en el empleo para los conductores, y mejores condiciones de trabajo y nivel de vida para los trabajadores (GDF-Banco Mundial, 2005).

El proceso de construcción del primer sistema de corredores de transporte público en la Ciudad de México fue una dinámica que implicó la transformación no solo estructural espacial urbana y la desaparición de unidades de transportes que tenían agotada su vida útil, fue la transformación en la composición y en ejercicio de las propias organizaciones del transporte y sus actores. Con ello, las relaciones laborales del esquema hombre-camión cambiaron a una nueva regulación laboral formalizada y distintamente estructurada. Los procesos de cambio no serán abordados profundamente en esta investigación, pues no es nuestro objeto concreto de investigación. Nuestra intención ha sido tan solo mencionar estas condiciones como antecedentes que sirvieron para estructurar nuevas formas realidades en el ámbito del transporte. Tras la implantación del corredor línea 1 en la avenida Insurgentes, le siguieron la puesta en marcha de nuevos corredores de BRT para la Ciudad de México. Aquí se abordará el caso de la ampliación del corredor Insurgentes línea 1, en su tramo de la estación del Caminero a la estación Dr. Gálvez.¹⁸ A continuación se expone la articulación de su proceso.

¹⁸ Para una investigación futura, se abordará un segundo caso que refiere a la puesta en marcha de la línea 2 de Metrobús, que corre de oriente a poniente en sus estaciones de Tepalcates a Tacubaya, donde trabajadores de transporte público ejercieron acciones colectivas para su inclusión en la prestación del servicio BRT.

La puesta en marcha del proyecto Metrobús produjo importantes cambios organizacionales que impactó en las relaciones laborales de sus integrantes. El cambio se presentó como una nueva estructura organizacional que pasó del esquema de servicio de transporte concesionado de microbús al empresarial de servicio BRT. Este proceso fue posible porque la composición directiva de la ruta 2, tras la realización de ajustes internos para consolidar su legitimidad, estuvo a favor del cambio y de tomar todas medidas necesarias para integrarse al nuevo esquema de forma privilegiada. Son varios los factores que podrían explicar la consolidación de esta empresa de transporte. Primeramente, porque la ruta 2 era la principal organización de transportistas afectada por la construcción del corredor, y era la única con la que se negoció para la implantación del corredor, y aunque existían otras organizaciones afectadas en sus ramales (como las rutas 88 y 18) no fueron incorporadas directamente en la negociación por tener una participación marginal en el corredor y ser organizaciones mucho más pequeñas que la principalmente afectada. Lo que llegó a concretarse para estas organizaciones pequeñas fue la reubicación de sus ramales para que no hicieran competencia al corredor Insurgentes.

Una condición que fue fundamental para el cambio fue que la propia organización de transportistas Ruta 2, tenía amplios recursos financieros para poner en acto el cambio del transporte. La dirigencia que se consolidó fue una cúpula de concesionarios con amplios recursos en capital económico y político. Tras un periodo de más de veinte años de dedicarse a la prestación del servicio, esta cúpula se había convertido con el paso de los años, en una fuerte red familiar y de amistad que controlaba para entonces, una importante red de transporte de microbuses, camiones y taxis en la Ciudad de México. Por ejemplo, esta ruta, que es una de las más grandes de la Ciudad, tenía un aproximado número de ramales de sesenta y cinco, que cubrían la buena parte de las delegaciones del Distrito Federal, sobre todo Cuauhtémoc, Álvaro Obregón, Miguel Hidalgo y Benito Juárez. Su gran red estructural de transporte, articulada a forma de ramales, permitió con el transcurso de los años, constituir cúpulas organizacionales con amplios recursos financieros, políticos y sociales, que operaban como fuertes grupos de negociación que el gobierno de la ciudad en turno tenía siempre que tomar en cuenta para diversas temáticas relacionadas con el transporte. Cuando la constitución del corredor se hizo una realidad, el cambio estructural fue posible porque se contaba con amplios recursos en diversos capitales que se invirtieron en el proyecto y que permitieron conseguir distintos créditos para la adquisición de unidades, capacitación laboral, nuevas instalaciones, entre

otros. Con un fuerte respaldo del gobierno de la Ciudad, se logró constituir un servicio de transporte BRT operado sólo por dos empresas del transporte: Ruta 2 y BRT.

El cambio de servicio en el transporte necesariamente llevó a la desaparición de los ramales que hasta entonces, habían dado servicio en la avenida de los Insurgentes, pero no debilitó en modo alguno las capacidades en distintos capitales que la organización tenía, por el contrario, su fortaleza se incrementó enormemente. De ser una de las más importantes organizaciones de transportistas en la Ciudad de México, llegó a convertirse hasta hoy en día, en tanto una organización de transporte concesionado con importantes ramales en la mayor parte de la ciudad, como en la más importante empresa de transporte BRT de México.¹⁹

Así, la consolidación de esta empresa ha traído para ella, un incremento en la participación política en el diseño de políticas urbanas relacionadas con el transporte y movilidad en la Ciudad de México y para otros estados de la República. De hecho, de acuerdo a algunas entrevistas, se piensa que su actual dirigente prevé crear una empresa similar a la extinta Ruta-100 pero de carácter privado. De acuerdo a las actuales reestructuraciones del transporte en la Ciudad y la contante inclusión de CISA en temas de transporte y movilidad, probablemente en el futuro será una empresa de dimensiones y alcances más amplios.

Entonces, con la puesta en marcha del proyecto Metrobús desde hace ya más de cinco años, el cambio en las organizaciones de transporte se ha vuelto una realidad que parece estar concentrándose y articulándose principalmente, desde las más importantes y poderosas organizaciones de transportistas afectando a las organizaciones de menor tamaño y capital. Este importante cambio ha impactado a los propios actores laborales del transporte público, sin embargo, sus consecuencias han impactado de distinto modo a los trabajadores del transporte

¹⁹ La empresa CISA actualmente, a sus cinco años de creación brinda consultoría en las áreas de: formulación, evaluación desarrollo e implementación de proyectos de transporte urbano, en esquemas llave en mano; programación y operación del servicio; gestión y evaluación del servicio; administración de empresas de transporte; capacitación de operadores y personal técnico de operación, supervisión y mantenimiento; mantenimiento preventivo y correctivo de autobuses; gestión del mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de autobuses; gestión y control de accidentes y daño de la flota; diagnóstico, corrección y rediseño de sistemas mecánicos y electrónicos; gestión y administración de almacén, refacciones y componentes de los vehículos; mejoras al producto. Entre sus más relevantes eventos esta la realización de congresos de transporte relacionados con la movilidad y la política urbana. <<http://www.ci-sa.com.mx>>.

público. Aquí se analizará principalmente, el caso de los conductores de las unidades de microbús.

La reestructuración del transporte está alcanzando una magnitud sin precedentes desde dos las últimas administraciones del Gobierno de la Ciudad de México. Con la creación de una importante empresa de transporte BRT que opera en el corredor de Insurgentes, se fueron articulando las condiciones para el cambio futuro de las organizaciones de transporte a un esquema empresarial. Sin embargo, no todo cambio es homogéneo ni con las mismas magnitudes. El proceso de cambio no afectó de igual modo a todos los integrantes de los ramales implicados, sino que, al ser una organización con fuertes cúpulas de concesionarios y dirigentes, sus liderazgos se trasladaron a un nuevo esquema de participación en la toma de decisiones y ejercicio del poder. La fuerza laboral de la organización experimentó cambios distintos durante su constitución empresarial de transporte, afectando de manera muy importante en el control, regulación y ejercicio de su trabajo. Un actor importante por parte del gobierno de la Ciudad comenta lo siguiente:

“La propuesta del gobierno respecto a la creación de corredores de Metrobús, planteó un esquema de no perjudicar ni al concesionario ni al chofer, sin embargo, el concesionario que no está acostumbrado a otro modelo que no sea el del hombre-camión, siempre se ha opuesto al Metrobús, desde la primera línea, la segunda y la tercera en el eje uno poniente. En las experiencias anteriores, efectivamente lo que encontramos fue que el concesionario, al verse perjudicado su esquema de explotación de la ruta, hecha por delante al chofer por dos razones: una de ellas (con justa razón el chofer) si cambian de microbús a Metrobús yo pierdo mi empleo, mi fuente de trabajo. Hay operadores de ya más de 40 años que simplemente ya no caben en el nuevo esquema de transporte masivo como el BRT, o en los autobuses más largos como los corredores viales. Al momento en que tu sacas un microbús para meter un autobús largo, necesitan reducir su número de concesiones, en lugar de quinientos van a quedar 250 autobuses. ¿Eso que implica? Que los concesionarios tengan que despedir o dar por concluido el trabajo de chóferes que conducían microbuses. Ahora como empresas, ya no pueden seguir con el esquema de hombre-camión sino que tienen que contratar nuevos operadores. Una contratación que sí los define ya como asalariados. Pero ya sabemos cómo operan las cosas, se generan contratos colectivos antes de tener trabajadores”.

La transición del esquema concesionado al empresarial de transporte tuvo, de acuerdo al propio esquema operativo del transporte BRT, un impacto en las relaciones laborales de los conductores de unidades de microbús y otros trabajadores. Este impacto estuvo fuertemente condicionado por las nuevas estructuras laborales que se creaban y que exigían ahora nuevas calificaciones a sus conductores y la contratación de nuevo personal para la ejecución de nuevas actividades. Por supuesto estas nuevas estructuras laborales estuvieron socialmente articuladas por intereses y relaciones de poder que la cúpula de concesionarios de la Ruta ejercieron para organizar la nueva planta laboral de operadores. Se logró prescindir de muchos trabajadores (choferes, cacharpos, supervisores, etc.) que laboraban en la ruta de muchos de años atrás, con el argumento de que por necesidad, de acuerdo a la propia estructura del servicio, se requería forzosamente reducir la flota de unidades y por consecuencia el número de choferes se reduciría inevitablemente. Tal situación provocó de entrada un filtro sociolaboral inamovible para poder seguir laborando ahora en la nueva empresa.

Algunas de las condiciones necesarias para el ingreso a la operación de unidades articuladas fue la edad (de 25 a 45 años), escolaridad mínima de secundaria, experiencia de tres a cinco años de experiencia en la conducción de transporte público, entre otras. Sin embargo, de acuerdo a distintos testimonios recolectados, se menciona que existieron favoritismos en la incorporación de choferes al sistema Metrobús. De acuerdo al grado de afiliación, lealtad y de compromiso hacia la ruta, los choferes más afines tuvieron mayor ventaja sobre otros. Los choferes que no quisieron participar en el proyecto ya sea porque no cumplían con los requisitos, no estaban interesados o tenían diferencias ideológicas con la organización, se comenta que fueron aceptados para trabajar en otros ramales de la propia Ruta, se fueron a otras rutas, se dedicaron a otro trabajo o a conducir un taxi, o bien, ya no se volvió a saber de ellos. Una característica importante de los choferes que sí fueron integrados pues cumplían con la mayoría de los requisitos, es que varios de ellos son familiares directos de los propios concesionarios (ahora socios) como hermanos, hijos, sobrinos, amistades cercanas. Sin embargo, no se conoce en profundidad los vínculos o redes familiares que pudieran estar operando en la prestación del servicio, ni otras características cualitativas, ya que no existe una

base de datos sociodemográfica que indique perfiles laborales, familiares, educativos, o de otra índole que dé información sobre la composición social de los operadores de trabajan en CISA²⁰.

La experiencia suscitada en CISA, en la transformación del esquema concesionado de transporte al esquema empresarial, marcó la pauta de lo que serían las futuras conformaciones empresariales de transporte. Con la ampliación de la ruta 1 de Metrobús hasta la estación El Caminero, iniciarían nuevas experiencias de transformación para las organizaciones de transportistas involucradas. Lo que a continuación se muestra, es el proceso de constitución empresarial de la Ruta 1 derivación Rey Cuauhtémoc, considerando fundamentalmente, la experiencia laboral en este proceso de cambio en los trabajadores que, de laborar como choferes de microbuses, fueron incorporados como operadores de unidades articuladas para la prolongación de la línea 1 de Metrobús.

5.3 Los trabajadores de la ruta 1 derivación rey Cuauhtémoc. Una historia viva que no termina de escribirse.

Tras convertirse en una realidad el corredor Insurgentes, la estructuración del transporte para la Ciudad de México de acuerdo a los proyectos integrales de transporte y movilidad en el gobierno de López Obrador, se concentró en varios frentes. Por una parte, con la construcción de segundos pisos, adecuación de importantes vialidades, puentes y túneles en el poniente de ciudad, y por la otra, con la puesta en marcha de corredores de transporte público masivo como la línea 1 del Metrobús.

De acuerdo con la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, Programa Integral De Transporte y Vialidad (PITV), es el documento rector para la planeación de la

²⁰ De acuerdo a información de carácter público, se tiene conocimiento que actualmente opera la UNION SINDICAL DE TRABAJADORES Y EMPLEADOS DEL AUTOTRANSPORTE, LINEAS DE CAMIONES Y COMERCIOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, SUS DERIVADOS, SIMILARES Y CONEXOS DE LA REPUBLICA MEXICANA como sindicato en la relación laboral frente a la empresa CISA. El secretario es Cecilio Padilla Alonso, y con la fecha de depósito de un CCT del 08/02/2008, tiene una afiliación de 270 trabajadores con salarios de categoría con un mínimo de \$100.00 pesos por día hasta \$ 320.00.

Fuente:<http://www.juntalocal.df.gob.mx/contratos1/consulta_contratos_campo.html> Página consultada el 23 de agosto de 2010.

movilidad y sus infraestructuras a renovarse con cada gestión de gobierno. Con la administración de nuevo jefe de gobierno Marcelo Luis Ebrard Casaubón, la elaboración del PITV (2007-2012) fue conducida directamente por la SETRAVI articulando en torno a cuatro líneas estratégicas el resumen de los propósitos básicos: 1) Impulso a la movilidad colectiva y disminución de emisiones contaminantes por transporte público; 2) Derecho a una movilidad incluyente y hacia la sustentabilidad; 3) Transporte y su infraestructura para un nuevo orden urbano; y 4) Servicios a usuarios, gestión y eficiencia tecnológica. Los subprogramas ha desarrollar eran principalmente: 1) la ampliación del Servicio del STC-Metro: Línea 12; 2) ampliación de Sistema Metrobús con la integración de hasta 10 corredores; 3) Corredor Cero Emisiones en Eje Central, Eje 2 – 2A Sur, Eje 3 Norte; 4) Corredores de Transporte Público Concesionado; 5) Tranvía de nueva generación; 6) Redistribución e incremento en capacidad de rutas de la RTP, Trolebús, Tren Ligero y otros servicios; entre otros (PITV 2007-2012).

Así, de acuerdo a los objetivos del programa se contemplaba en un inicio la construcción de 10 corredores de BRT, por lo que la ampliación de la línea 1 que recorría 19.7 km de la estación de Indios Verdes a la intersección con el Eje 10 era el siguiente proyecto a concretar²¹.

5.3.1 La ampliación de corredor: “una realidad que no conocíamos hasta que nos pasó por encima”.

El 27 de marzo de 2007 en conferencia de prensa, Armando Quintero Martínez, Secretario de Transportes y Vialidad, conjuntamente con los representantes de las Rutas 1, 111 y 76, así como la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) firmaron una Carta Intención con la finalidad de integrarse al proyecto del Corredor Insurgentes. El propósito de todo esto, fue el anuncio de la nueva ampliación del corredor de la línea 1 de Metrobús el cual crecerá 8.5 kilómetros,

²¹ En el inicio de su operación, la línea 1 contó con 80 autobuses articulados de 18 metros de largo de plataforma alta (1metro) y con tecnología ambiental Euro-III, que desplazaron de la circulación 262 microbuses y 90 autobuses. Se estima que ha habido una reducción de 30 mil toneladas de gases de efecto invernadero en beneficio de la calidad del aire de la metrópoli. La Línea 1 del Metrobús para el año 2007 transportaba 250 mil pasajeros promedio en día. Actualmente traslada al día 450 000 usuarios.

llegando a un total de 28.5 kilómetros, significando la construcción de 8 nuevas estaciones. El corredor comprendería desde la estación Doctor Gálvez hasta el Monumento al Caminero.²²

En esta conferencia de prensa asistieron Fernando Ruano Bolaños, Presidente de Transportes y Servicios Terrestres “G”, quien señaló que la Ruta 111 de manera voluntaria había decidido apoyar al Gobierno del Distrito Federal, en las políticas del transporte público de pasajeros, manifestando siempre su interés y preocupación por la población de la Ciudad de México. Declaró que desde hace 10 años gracias a la unión de los trabajadores, se habían constituido en una empresa, motivo por el cual “veían con buenos ojos” integrarse a la prolongación del Metrobús. Tal opinión fue compartida por el presidente de la Ruta 1 Francisco Aguirre de la Ruta 1, que debido a problemas de salud, no pudo asistir, sin embargo envió su Carta Intención con opiniones similares de apoyo. Por su parte, José Luis Mota Islas, Presidente de la Organización Nacional de Transportistas Libertadores Unidos, Ruta 76, manifestó en su Carta Intención que, conscientes de mejorar el Sistema de Transporte y Vialidad por ser causa del interés público, apoyaban de forma libre y voluntaria la adhesión al programa del Corredor Insurgentes.²³

“Yo trabajaba como chofer en la ruta uno derivación Rey Cuauhtémoc. Nosotros nos enteramos del proyecto de Metrobús porque nos empezaron a afectar desde la construcción de las estaciones de Doctor Gálvez a Indios Verdes. Nos afectó de manera totalmente radical, porque todo el día había tráfico en Insurgentes [...], si antes te hacías veinte minutos de la Joya a San Ángel, ahora eran horas, dos horas una vuelta en llegar, era así de caótico desde que empezaron las obras. Desde ahí el impacto a nosotros. Había el rumor de que se iba a ampliar hasta nuestra ruta, y que nos iba afectar de manera directa. Nosotros tratamos en ese momento de tener un acercamiento, nosotros como operadores, con nuestros dirigentes, en este caso el que era nuestro delegado de esa delegación era Joel Juárez y Arturo Escalera. En ningún momento nos atendían, o sea, sí nos recibían y nos escuchaban pero ellos decían que no podían... que no tenían la capacidad de resolverte nada. Nosotros pretendíamos que no sólo fuéramos nada más lo operadores, sino involucrarlos a ellos como permisionarios en una lucha homogénea por parte de todos. Obviamente al gobierno no le convenía, obviamente a la

²² De las estaciones más destacadas que estuvieron anunciadas, fueron aquellas que se ubicarían en Ciudad Universitaria y en el centro comercial Perisur.

²³ DGCS, Boletín 28, martes, 27 de marzo de 2007, <<http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/noticias>>.

SETRAVI no le convenía y a los intereses de nuestro dirigente Paco Aguirre, el dirigente de todas las rutas uno, obviamente no le interesaba. Y se nos empezó a marginar desde ese entonces, desde un inicio. Nosotros estábamos preocupados por toda esa situación, estábamos así como veletas sin rumbo, queríamos saber cuál era la posición de nuestros dirigentes hacia nosotros los operadores, saber qué iba a pasar. Entonces fue cuando empecé a ir a algunas reuniones de ruta uno y a reuniones de información por parte de SETRAVI.” *Juan Manuel Hernández (JMh), exchofer de microbús de Ruta 1 derivación Rey Cuauhtémoc.*

El anuncio público sobre la ampliación del corredor de Metrobús línea 1 fue uno de los momentos más explícitos de un proceso de transformación del transporte que se articuló socialmente de manera más profunda e intensa que las simples declaraciones públicas podían informar.

La Ruta 1, derivación Rey Cuauhtémoc prestó servicio de transporte colectivo por más de cuarenta años en las modalidades de:

1. Base Tlalcoligia a San Ángel.
2. Base La Joya a San Ángel.
3. Base San Ángel a La Joya-Tlalcoligia.
4. Base Tlalcoligia a Metro Universidad.
5. Base La Joya a Metro Universidad.
6. Base Metro Universidad a la Joya-Tlalcoligia.
7. Base Unidad Habitacional FOVISSSTE Fuentes Brotantes a Metro Universidad.
8. Base Metro Universidad a Unidad Habitacional FOVISSSTE-Fuentes Brotantes.
9. Base Unidad Habitacional FOVISSSTE –Fuentes Brotantes a San Ángel.
10. Base San Ángel a Unidad Habitacional FOVISSSTE-Fuentes Brotantes.

Con una amplia trayectoria recorrida en historia y en experiencia laboral detrás del volante, la estructuración del transporte alcanzó y cambió de manera contundente, la vida de los trabajadores de la Ruta 1 en la ya mencionada derivación. De acuerdo a un estudio de movilidad, la demanda atendida era de aproximadamente 27 000 usuarios diariamente y

laboraban en ese entonces alrededor de 200 choferes de microbús en sus distintos ramales entre otros trabajadores como ayudantes, cacharpos, y checadores.²⁴

5.3.2 La vida laboral en el microbús. Servicio, trabajo y comunidad.

“Claro que recuerdo el servicio de los microbuses, yo todos los días lo tomaba para ir a trabajar a PERISUR. Tengo entendido que los desaparecieron por lo de Metrobús. [...]Yo estaría dispuesta a apoyarlos para que regresen y varios de aquí también.” (Ana Lilia, trabajadora de la tienda BERSKA, PERISUR).

La Ruta 1 con razón social denominada “Unión de Choferes Taxistas de Transportación Colectiva, A.C. Ruta 1”, tiene un número aproximado de noventa ramales distribuidos en las distintas delegaciones del Distrito Federal cuyo representante general es Francisco Aguirre Guadarrama.²⁵ Como distintas rutas de la Ciudad de México, las organizaciones de transportistas registradas como Asociaciones Civiles, tienen distintas estructuras jerárquicas (principalmente piramidales) que son administradas por cúpulas de distintos concesionarios²⁶ que son los que ejercen el poder, con distintas formas en su ejecución, según sea la ruta o ramal específica. La derivación Rey Cuauhtémoc no era ninguna excepción en la regla. Básicamente la denominación de “Rey Cuauhtémoc” se refería a que involucraba sólo a algunos de los ramales de la Ruta 1 ubicados al Sur de la Ciudad. Lo importante en la composición de esta organización es que, con el correr de los años, la forma de ejercer el trabajo a través del servicio de transporte, llegó a tener características que pocas veces o que casi nunca se hacen tan explícitas y evidentes, de lo que es proporcionar un servicio de transporte público de calidad.

Este servicio de transporte concesionado, según las experiencias recolectadas, ofrecía un servicio de transporte que no era igual a los otros derroteros y rutas semejantes. Este servicio, de acuerdo a las opiniones de los que antes eran sus usuarios, manifestaba características de atención, amabilidad, seguridad y pulcritud. Es decir, un servicio de calidad

²⁴ Proyecto de aprobación de ruta alterna elaborado por los “Operadores Organizados de Ruta 1 Rey Cuauhtémoc, 2007”.

²⁵ Información proporcionada por SETRAVI en el documento *Recorridos por delegación*.

²⁶ Que son los dueños de numerosas concesiones gracias a las redes familiares y de amistad que operan como prestanombres, permitiendo con ello el control distintos derroteros e integrantes de grupos de transportistas.

que pocas veces podía experimentarse al viajar de microbús. Según la opinión de una usuaria frecuente de esa ruta, menciona lo siguiente:

“Los señores que estaban antes en los microbuses eran muy diferentes a los que ahora están conduciendo. Ellos estaban bien vestidos, eran muy amables y siempre nos saludaban, y con el paso del tiempo llegamos a hacer buena amistad con varios de ellos. Siempre los veías con corbata, no como estos mugrosos de ahora que se quedaron en su lugar. [...] Además de que nos apoyaron en otros proyectos de la comunidad” *Maria, usuaria frecuente de microbús.*

De acuerdo a los testimonios de los trabajadores de la propia derivación, ellos explican que el buen desempeño de su servicio se debía gracias a que “estaba basado en aquello de lo consideras realmente como un buen trabajo”. Con el paso de los años, estos trabajadores consolidaron una forma específica de poder regular y vivir de su trabajo.

“Sin el afán de que nos den un reconocimiento, nosotros como operadores ya desde hace muchos años, antes de que fuera reglamentado y exigido el uniforme de los operadores que nadie respeta, nosotros desde antes ya lo habíamos inculcado como una cuestión respeto y de imagen hacia los usuarios, no con las autoridades, sino con los usuarios, que a final de cuentas era un vínculo diario de un trato. Nosotros conocíamos de toda la vida a esa gente (por eso la gente nos apoya), si hubiéramos sido como los de Luz y Fuerza que nadie los apoya, que los ven y les mientan la madre por todas las acciones que hicieron [bueno....] pero nosotros afortunadamente no tuvimos eso. No faltaba el que es grosero, el que le vale madres, pero la verdad es que la gran mayoría todos bien uniformaditos, bien bañaditos, bien portaditos. Compañero que llegaba con la micro sucia no lo dejábamos trabajar nosotros los operadores. Veíamos un güey ahí todo mugroso le decíamos pues ¡a bañarse cabrón!; en serio y está probado, pregúntale a quien quieras eh. Nuestros dirigentes iban y decían que nosotros éramos los mejores, por ejemplo nunca tuvimos un accidente donde hubiera un muerto, nunca, clásico que el cuello o alguna lesión en la columna, eso era lo más grave, pero nunca hubo involucrado un muerto. Nosotros éramos muy exigentes con nosotros mismos, no había ahí un reglamento o un código, no, era entre nosotros. Alguien que fuera mugroso a trabajar no se la acababa...”*JMH.*

Los choferes de la ruta se conocían de tiempo atrás y muchos tenían una experiencia que les venía de familia, de generaciones. Un trabajo que tenía su retribución en satisfacción emocional y material.

“Desde los ocho años yo recuerdo que trabajaba con mi papá de chalán, de ayudante mecánico, empujaba las combis, mi papá me decía quítale el *clotch* y las empujaba para formarlas. Mi papa junto con mi hermano compraron un microbús y yo era el que lo lavaba y ahí me daba un veinte. Después seguí estudiando la prepa y trabando, pero el estudio nunca se me dio. Así me soltaban el microbús unos días y empecé aprender. [...] Estando en la ruta yo lo tenía todo, tenía dinero, mujeres, relajo, fiesta, carreritas, música, todo lo tenía... yo era muy feliz. De ahí me hice de un taxi, y luego compré un camión. Del trabajo salía para todo, me casé, puse mi casa, todo. Tenía las amiguitas que yo quisiera, el radio que yo quisiera con la música que yo quisiera, pero obviamente sí era una friega. Había una buena relación con el concesionario, si había mucho orden, digamos que en la forma de trabajar del microbusero siempre hay desorden, pero en ese desorden había orden. Tratábamos de mantener las unidades en buen estado, nos poníamos de acuerdo entre nosotros para que el compañero fuera allá y ahora le tocaba trabajar acá... había orden y reconocimiento. Uno cuidaba su chamba, uno cuidaba su unidad, yo creo que el éxito de la ruta era por qué era una ruta corta, había mucho pasaje, dábamos un buen servicio y eso se nos regresaba en satisfacción y en dinero. Pero desgraciadamente llegó el Metrobús y me quitó todo lo que había sido mi chamba. Yo de solamente publicidad ganaba el mes 5 500 más lo que yo ganaba como operador y de la renta de mi camión, eran cinco veces más.” *Pedro (PE), exchofer de la ruta 1 derivación rey Cuauhtémoc.*

“Nuestra ruta era de las mejores de la zona sur, sino es que la mejor seguramente. Nosotros organizábamos nuestro trabajo en base a la solidaridad y el respeto. Si llegaba haber broncas siempre las resolvíamos en buenos términos. Nosotros teníamos unos microbuses de lujo, limpiecitos, con buenos asientos, rines cromados, todo de primera, hasta se hacían concursos y rifas. Si algún operador tenía un problema se le buscaba apoyarlo de la mejor manera. [...] Yo estoy en el transporte desde que era chavo, mi papá tenía varias combis y luego microbuses y camiones, y todo después me lo pasó a mí. Es lo mismo que yo les digo a mis hijos, éste es tu patrimonio, yo hago esto para ellos, ya si se quieren dedicar a estudiar o a otra cosa que lo hagan pero que no dejen esto. Que lo tengan porque esto más adelante les dará un patrimonio como lo fue conmigo”. *Héctor Nájera, exconcesionario y ahora director de la empresa de transporte BRT “Rey Cuauhtémoc S.A” (RECSA).*

El trabajo en el microbús en esta derivación en concreto, se articuló de una forma muy particular y muy propia, que promovió un ejercicio del trabajo que ameritó reconocimiento y prestigio gracias a un servicio socialmente valioso que brindaron estos trabajadores. La razón de esta forma y sentido de trabajar, necesita explicarse más en detalle.

El servicio de microbús se ha caracterizado como una forma de explotación artesanal, en forma fragmentada, donde prevalecen relaciones de subordinación hacia los liderazgos, que son quienes poseen unilateralmente los vehículos con las autoridades y controlan la información. Esta situación otorga poder político, de gestión, y económico a los líderes, y también ha ocurrido, a algunas autoridades (Bacelis, 2003). De acuerdo a la opinión de un reconocido especialista en transporte, el complejo de las relaciones político sociales históricamente establecidas, ha determinado que en el servicio prevalezca una lógica de reproducción económica mercantil simple, específicamente significa la lógica de la consecución de un excedente sobre “la cuenta” por parte del chofer. Esto provoca la operación de un mecanismo económico combinado entre el mercantil y el de la renta del suelo, donde prevalece la consecución por los chóferes de “una cuenta promedio” jalaba hacia los más ineficientes, pero no determina del todo por estos últimos. Esto provoca marcadas desigualdades de ingresos entre los distintos transportistas y los diversos propietarios. Las desigualdades se agudizan también por los factores de monopolio, muchas veces extraeconómicos provocados por el control de rutas, ramales, y por el manejo preferencial cotidiano del servicio (Bacelis, op.cit.). Esta diferencia se profundiza aún más por la naturaleza imperfecta del mercado de este servicio.

Lo fundamental en las relaciones sociales del servicio consiste en el establecimiento de una cadena que parte del propietario-concesionario, quien sobreexplota al chofer y él a su vez hace lo mismo con el vehículo y, lo que es más importante, sobre-explota al usuario, no sólo a partir del pésimo servicio sino también de las exacciones complementarias como la no entrega del “cambio” y la sistemática alteración de la tarifa. El otro componente fundamental en el complejo de relaciones sociales de este servicio, es que el Estado, hay influido a manera de herencia de una relación perversa de corporativismo hacia los transportistas y de desatención para con los usuarios y ciudadanos en general (Navarro, 2005).

De lo anterior se reconoce que existen dinámicas histórico-sociales que van presionando a los actores hacia prácticas concretas, sin embargo, su efecto no es de orden determinante. Aunque la relación laboral en el esquema concesionado tenga un conflicto perenne en su propia composición originaria, como una relación económica de explotación del concesionario sobre el chofer, tal relación en sus componentes cualitativos, no es uniforme ni mucho menos de carácter universal, ya que influyen en tal relación económica, distintas mediaciones

estructurales, subjetivas y prácticas que se ponen en juego en espacios sociales concretos siempre dinámicos. Así, aunque la relación sea perversa de origen, en la puesta en marcha en la realidad socialmente construida, la relación se dispara en muy distintos sentidos y ámbitos de posibilidad para su concreción.

Un ejemplo concreto es el caso de los trabajadores que analizamos en este estudio. Aunque la relación socioeconómica estructural que describe Navarro se reproduzca en este caso, en lo concreto, su dinámica es más compleja y cobra sentido de acuerdo a la propia realidad social en la que se construyó. ¿A qué se debe que la organización del trabajo en este caso, haya tenido tales características particulares a diferencia de otras organizaciones de transportistas? ¿Qué relaciones sociales jugaron?

“El trato diario, platicando en las bases, la base del metro, de San Ángel, de la Joya, de FOVISSSTE, eran nuestro centros en el que podíamos platicar, siempre íbamos tratando de que hubiera una superación como servidores públicos. Afortunadamente eso nos dio mucho... una relación ya no de cliente y prestador de servicio, sino como... ya como de vecinos, de amigos. Había una buena relación con los estudiantes de la UNAM, los pacientes de los hospitales, había algo diferente, no éramos la ruta del montón, había un trato muy especial. En cuanto a la actitud con nuestros compañeros respecto a conducir, no era a la manera de manejar ahí como va, tampoco de que vas y compras tu curso. ¡No!, ¡Era de que vete y hazlo cabrón! ¡Aprende a conducir! Yo sé que somos muy hábiles y muy expertos, pero algo habrás de aprender, todos íbamos a los cursos. Había una cuestión de responsabilidad en nuestro trabajo que cuidábamos, decíamos: cuiden la unidad, es tu oficina, bien presentaditos; a la gente trátenla como cuando vas a un restaurante y te limpian la mesa, tu cliente el que te paga dos pesos es tu cliente y lo tienes que tratar bien, hacíamos mucho conciencia con eso. Obviamente a veces era difícil hablar con los compañeros [...] había doctores, licenciados trabajando ahí con nosotros, pero la mayoría había compañeros que no sabían ni leer, no sabían escribir, una cuestión académica pues no la tenían. Pero son gente muy trabajadora, muy noble y muy consciente. También había de lo peor, tú los oías hablar y decías: ¡uta este güey de dónde salió!, pero sí eran bien respetuosos con la gente, había ese pequeño detalle en nuestra ruta...

Obviamente dio al traste las amenazas de los mismos dirigentes, de los mismos dueños con lo del Metrobús, hubo compañeros que los corrieron por andar conmigo, apenas hace poco corrieron a un compañero de la otra ruta, de la ruta 73 porque anda conmigo, ahora vende tacos y comida. Son gente que toda su vida ha hecho esto y se ha dedicado a esto, no ha tenido la visión de haber hecho otra cosa ni de estar preparados para una situación así”. *JMH*.

5.3.3 *La experiencia cotidiana del trabajo como microbusero. Orgullo y libertad.*

La jornada empezaba desde las cinco y media de la mañana y terminaba alrededor de las once de la noche. Las personas que viven en distintas colonias en las alturas y a las faldas del Ajusco como Santa Ursula Xitla, Los hornos, Las Águilas y Los volcanes, entre otras, literalmente bajaban a las bases de Tlalcoligia, San Pedro Martir-FOVISSSTE, La Joya y Fuentes Brotantes para ser transportados a sus lugares de trabajo y estudio principalmente ubicados en Periférico, Ciudad Universitaria, Avenida Tlalpan, e Insurgentes Sur. O bien, a la estación del metro Universidad como una de las paradas forzosas para seguir el camino en dirección al Centro de la Ciudad.

“Para llegar a Ciudad Universitaria a las siete de la mañana yo tomaba esos microbuses que se hacían aproximadamente media hora y me dejaban en el metro. [...] Esa era la única forma de transportarte hasta allá, a menos que bajarás más y tomaras las combis que igualmente te llevan, pero cuando es muy temprano o bien muy noche, y todo está oscuro, siempre te da miedo caminar porque todo está muy solo. Así que casi siempre nos esperábamos”. *Gumercina, estudiante de Biología de la Facultad de Ciencias y residente de la colonia Las Águilas.*

Con una demanda inicial en promedio de 225 usuarios a las seis de la mañana, la demanda de transporte se incrementaba hasta en 400 usuarios transportados en tan sólo una media hora de 07:30 a 8:00 hrs en un solo ramal. En conjunto, los tres ramales podían estar transportando a una aproximado de 1 434 personas tan sólo en el periodo que va de las 07: 30 y 8:00, hora principal de inicio de jornada de muchos trabajos e inicio de la primera clase en las escuelas y universidades. Después la demanda bajaba considerablemente a partir de las 9:00 hrs. hasta el horario de medio día en que la Ciudad de México tiene un realce en la movilidad de sus habitantes hasta pasada la hora de las 15:30 hrs. Después a partir de las 19:00 hrs. hasta 22:00 hrs. se presenta el último alce en la demanda del servicio de transporte que es cuando muchos habitantes de la ciudad se dirigen a sus hogares después de la jornada laboral o de estudio. Con esta dinámica en el mercado de transporte, trabajaban aproximadamente doscientos trabajadores en sus importantes ramales de la Joya, Tlalcoligia, Unidad Habitacional FOVISSSTE-Fuentes Brotantes y Metro Universidad.

El trayecto en estos ramales ha sido interpretado por algunos los conductores como un lugar “donde hay siempre frio” pero a su vez “es verde y siempre claro”. Trayectos que siempre

están un tanto distantes de la problemática vial que tiene la Ciudad de México. Según algunas experiencias contadas, el sur de la Ciudad todavía está alejado de los grandes problemas viales y de movilidad que tienen por ejemplo la zona centro y oriente de la Ciudad:

“Aquí no llega tanto el *smog* por acá como allá, y el que hay aquí, los vientos se lo llevan para allá ¿No ves cómo se ve toda la mancha de la ciudad desde aquí?” Liliana, exdespachadora de la ruta.

“La conducción por el sur no es igual que andar por el Centro, sí hay mucha gente pero por acá está mejor [...] cuando es diciembre llega haber una neblina que cubre parte del Ajusco” [...] “Sí aquí vez el cielo azul no como allá que lo vez gris”. Pedro, exconductor de *microbús de la Ruta y su sobrino Marco*.

Un elemento importante en la experiencia de la conducción que logramos poner atención, es que, en la experiencia espacial de la conducción de los trabajadores, hay una importante valoración de poder vivir y trabajar al sur de la Ciudad y no hacia el centro o alguna zona del oriente. La zona sur de la Ciudad evoca en ellos la sensación de sentirse distantes del caos que impera en la Ciudad. El hecho de conducir por amplias avenidas (como el Camino al Ajusco), calles arboladas sin una congestión vial de mayores proporciones, zonas inclinadas, con paisajes amplios que muestran un amplio colorido verde, parece provocar en ellos un significado de distanciamiento a la manera de un extranjero o un visitante que siempre tiene que ir a la ciudad a manera de obligación y necesidad, más que por gusto o placer. Su recorrido en realidad, siempre estuvo estructurado en los límites de la Delegación Tlapan con el Estado de Morelos, y las incursiones más profundas hacia el centro de la Ciudad, no iban más allá del Metro Universidad (Ver mapa). Esto por una parte, ayudó a configurar el significado de libertad con un contenido más aterrizado en lo que ellos sintieron tener más relación con el medio natural y zonas verdes ubicadas al sur de la ciudad. Esta condición ayudó a configurar en parte, el significado de libertad y distinción frente a otros choferes de otras rutas. Sin embargo, aunado a la aventura espacial de conducir diariamente por estos trayectos, hay también un cierto grado de deleite, emoción, gusto y apreciación estética, que refiere a un cierto privilegio de vivir y trabajar conduciendo cerca de zonas comerciales y residenciales de clases sociales altas. Por ejemplo, conducir cerca de centros comerciales (como Perisur) o zonas residenciales (como el Pedregal), provocaba cierta sensación llamativa de tener un contacto con gente de distinta clase social o de poder ver día con día en el trabajo, edificaciones que de siempre causaron cierta admiración:

“Aquí en el sur tú puedes ver gente diferente a otras zonas de la ciudad. Yo estuve un tiempo trabajando allá por Chimalhuacán y era otra cosa completamente diferente. Aquí la gente es más como de oficina, con traje, no como allá que es... pues popular. Aquí son bien burgueses. [...] Lo que también me gusta son las chavas que llegas a ver, aunque no te vean y ni te fumen, pero te das tu buen taco de ojo. Hay una que otra que ni hablar... mis respetos. En una de esas hasta por andar de pinche mirón, casi me llevaba un cristiano”.

“... hay un edificio bien chido que yo siempre que paso por ahí me gusta verlo... ¿cómo se llama? [...] ¡Sí! ¡Ese! El que tiene un tubo rojo atravesado”.²⁷ *Guillermo (GUI), exconductor de microbús de la Ruta, hoy es operador de unidad articulada de BRT de la empresa RECSA.*



MAPA 1. Zona sur de la ciudad de México en la que la derivación Rey Cuauhtémoc daba servicio de transporte.

La actividad laboral del chofer de microbús no se reduce meramente a la operación conducir una unidad de transporte, sino que hay distintas actividades en el antes, durante y después que se conjugan en el ámbito laboral alimentando la experiencia del trabajo. Así fue el caso de los choferes de microbús de la Ruta 1 derivación “Rey Cuauhtémoc”. Su trabajo fue originalmente articulado por la experiencia de generaciones precedentes. Según testimonios de los

²⁷ Edificio de las oficinas del Fondo de Cultura Económica ubicado en la Carretera Picacho Ajusco 227, Colonia Fraccionamiento Jardines de la Montaña, Delegación Tlalpan, Ciudad de México.

trabajadores, el dedicarse al negocio del transporte era una actividad que nacía desde los propios abuelos y padres, y que se concretaba en la puesta en marcha de proyectos conjuntos de familia. Los padres, los hermanos, los hijos, otros familiares y amigos fueron construyendo con el paso de los años, un patrimonio familiar que impulsó trayectorias laborales que se concentraron en el negocio del transporte público. Con la adquisición de nuevas unidades, renovación de microbuses por camiones, negociaciones con el gobierno para obtener más concesiones, se fue generando una importante concentración de capital económico en las familias de transportistas. El negocio, basado en una red familiar y de amistad, fue uno de los elementos que presionaron para la constitución del servicio de microbús que daba este ramal. Sin embargo, nos preguntamos ¿a qué se debió la calidad en su servicio? ¿Qué dinámicas y elementos jugaron en su conformación?

Lo primero que hay que indicar, es que tales características que le atribuyen los usuarios a este servicio de transporte en cuanto a la calidad que ofrecía, era fundamentalmente ejercido por los trabajadores que cotidianamente conducían a diario por las calles, y que tenían contacto directo con la gente que trasladaban. Eran los trabajadores más visibles del transporte público los que ejercían fundamentalmente el servicio: conductores, despachadores, cacharopos y checadores, eran los principales actores y los que articulaban el tejido social del trabajo. Los concesionarios aparecían más como agentes encargados de la administración y el control en la programación de recorridos y problemáticas jurídicas-administrativas relacionadas con los ramales y en relación con la Ruta. Sin embargo, su papel no es tan ajeno a lo que se podría pensar.

Consideramos que el papel de los concesionarios y dueños de las unidades, fue un factor estructural que encaminó lo que llegó a ser este servicio. Estas cúpulas de familias y negocios que se consolidaron con el transcurrir de los años, con un importante capital económico y social, se fue consolidando por una parte por los estrechos lazos familiares, pero más importantemente, por la construcción de vínculos de amistad que los concesionarios entablaron con los trabajadores. Este vínculo de solidaridad fue constituido en la práctica cotidiana vecinal, donde los vecinos se conocían de años, los hijos de los concesionarios tenían sus amigos en el propio barrio y los invitaban a trabajar en la ruta. El vínculo de amistad se hizo fuerte con el pasar del tiempo. Se llegó a considerar a los propios concesionarios como personas dignas de confianza y palabra. Patronos con los que se podía entablar buenas relaciones laborales, acuerdos de mutuo beneficio y de apoyo entre ambas partes. Una forma de

organización que hemos llamado patriarcal-consensuada. Por ejemplo, podían negociarse ciertas programaciones de recorridos para los choferes, horarios de entrada, apoyo legal cuando se suscitaba algún accidente, en ocasiones préstamos y hasta indemnizaciones. Los concesionarios al establecer una relación laboral con los choferes, sí era un factor muy importante la relación de confianza que prevalecía antes del acuerdo, sin embargo, su disposición de contratar choferes responsables y más cercanos, era porque también había una cierta garantía subjetiva de orden racional instrumental de que los choferes harían bien su trabajo y de que entregarían responsablemente la cuenta. Así, tanto los concesionarios recibirían sus cuentas íntegras como los choferes podrían ganar el dinero que quisieran en la explotación de recorridos que eran de alta demanda.²⁸

Pero el servicio, como decíamos, era principalmente ejercido por los propios trabajadores que laboraban en las calles, aunque la favorable disposición de los concesionarios y dueños sí fue un factor importante. Entre los propios choferes, se empezó a articularse, con el paso de los años, una relación comunitaria que sobrepasaba el ámbito laboral y se articulaba con otros campos de la vida social. De acuerdo a nuestra investigación esto pudo articularse por al menos los siguiente elementos. Primero, la experiencia de vida en relación a la propia estructura urbana y la estructura del recorrido de los ramales. Como decíamos, estos ramales eran altamente redituables, conformaban una fuente de trabajo articulada por una alta demanda del servicio de transporte, esta es la razón del por qué la jornada empezaba tan

²⁸ Las relaciones entre choferes y concesionarios han sido descrita con distintas valoraciones hasta en términos de maniqueístas. Como bien menciona Navarro, esta relación laboral informal tiene en su núcleo una relación de explotación que llega a extenderse hasta al propio cliente (usuario). Su presión más severa y castigadora en términos de capital, es sobre la propia utilidad que el chofer logra conseguir al final de la jornada, es decir, en su “marimba” o “el chivo”, así conocidos en el ámbito transportista a la cantidad del dinero que el chofer logra conseguir trabajando y que trae consigo. Sin embargo, esta relación sociolaboral tiene distintos matices e intensidades cualitativas. La relación de explotación muchas veces es más intensa cuando el vínculo entre el chofer y el dueño o concesionario es subjetivamente más vacía entre ambos. Es decir, cuando ni siquiera se conocen y no hay ningún tipo de vínculo más allá del mercantil. Inclusive hay choferes que meten a trabajar a sus propios amigos con desconocimiento total del dueño, y cuando se presenta algún accidente de consideración, tanto el chofer como el amigo desaparecen y no se les vuelve ver, a menos que se les busque y encuentre para tomar castigo de parte del dueño. Estas situaciones cotidianas se vuelven elementos microsociales que, en a nivel más amplio, ayudan a articular el mercado de trabajo en el transporte concesionado.

temprano. Esto llegó a configurar colectivamente, el significado de que el trabajo en la conducción, específicamente en estos ramales, era altamente valioso y una fuente importante para obtener fuertes ingresos según la dedicación que se le diera. Mientras más se trabajaba, más se ganaba.

Por otra parte, el sentido de comunidad se alimentaba diariamente con las distintas prácticas cotidianas con un elemento importante como fue el propio territorio construido. Muchos de los trabajadores de la ruta vivían en la zona sur de la Ciudad, más concretamente en las colonias aledañas al Ajusco. Muchas de estas colonias empezaron a conformarse como tales tras la migración de distintas familias de los Estados de Morelos, Puebla y del Estado de México en los años setenta y ochenta. Cuando llegaron, la presencia de servicios públicos básicos era casi nula. Tal carencia, nunca dejó de presentarse en estas colonias populares como la falta de pavimentación, energía eléctrica, drenaje, entre otros. Los vecinos con el paso de los años, empezaron a gestionar la demanda de tales servicios, y conforme avanzó el tiempo, mucha de la estructura urbana construida se debió a distintas gestiones y demandas que los propios colonos habían puesto en marcha. Tal proceso involucró a los propios trabajadores de los ramales cercanos. La demanda vecinal también se articuló por la acción colectiva de los trabajadores del transporte.

“Llegamos a apoyar a unos compas y logramos una electrificación de un asentamiento de allá de los pueblos de San Miguel Ajusco. De hecho llegamos a invitar al Licenciado Juan José García que es el Subsecretario de Gobierno, él es el que más o menos me ha estado apoyando en esto, más o menos, y sí fue, ahí a tomarse la foto... para eso sí son buenos, en el evento para que salgan en el periodiquito, pero que asuman una responsabilidad profunda pues no” *JMH*.

Otros importantes ámbitos que articularon el sentido de la comunidad fueron el ámbito de la organización, el del tiempo libre y el de la religión.

La estructura organizativa como mencionábamos, jugó un papel muy importante en la articulación del sentido del trabajo considerado como valioso y con amplia libertad. Mencionábamos que el papel de los concesionarios y dueños había tenido un elemento muy significativo en el desempeño y control en el trabajo. La configuración identitaria laboral que se logró constituir fue tejida en los propios espacios sociales del barrio y de las organizaciones. Por una parte se compartía el trabajo cotidiano “como una chinga” cotidiana que experimentaban los trabajadores, pero al terminar la jornada, llegar el fin de semana, o bien, en los espacios de descanso, comida y convivencia dentro de las unidades, bases, en la misma calle o durante el

mismo transcurso del trayecto, se ponía en juego colectivo la interacción y la alimentación subjetiva colectiva de un “nosotros microbuseros”.

“...hubo ese acercamiento no sólo de compañeros de trabajo. Fue una ruta, te lo aseguro, de las mejores de toda la zona urbana, así te lo pongo, de las mejores rutas. Nosotros cada año hacíamos concursos del que tuviera la mejor unidad, le regalábamos un tumba burros, unos faros, unas llantas, unos rines, todas las unidades estaban cuidaditas. Era una cuestión de orgullo de esta nave es la más chida, y el que traía una carcacha no se la acababa, no se la acababa... cualquier falla nos se la acababa, lo exhibíamos con la gente, se ponían rojos de la vergüenza (jajajaja), la mayoría, la gran mayoría andaba muy bien” *JMH*.

“...teníamos equipos de futbol, y el fin de semana era de desmadre, ya sabes, el chupe, las viejas... [...] yo fui muy feliz” *PE*.

El ámbito de religión también fue un proceso social que alimento en cierta forma al trabajo. Fundamentalmente nosotros distinguimos que el mayor efecto era de orden subjetivo, y no como prácticas sociales colectivas que influyeran más intensamente en el trabajo. La religión en este caso, estuvo presente a manera de proceso configurativo subjetivo básicamente personal. Para el desempeño en el trabajo de la conducción, operaba subjetivamente, un proceso que refería al campo de los sentimientos y de lo valorativo a manera de una fe básicamente sostenida, en ideas generales de divinidad católica y enfocada a la promoción de resguardo, protección y fortuna ante la idea de la muerte.

“Cada que salgo de la base pues...me persino y digo: ayúdame Dios mío y adelante a seguirle dando. [...] cuando estoy más tranquilo esperando que me toque salir [de la base] a veces me relajo un poco y le pido a Dios que me ayude y que me lleve con bien, y que me deje llegar a mi casa. Son en esos momentos cuando rezo”. *Miguel, chofer de microbús*.

“Ahí traigo una plaquita [...] cuando estoy sentado [en el asiento del conductor] veo lo que dice: “Si regreso es porque Dios está conmigo, sino, es porque yo ya estoy con él”. Y digo...pues sí, ya cuando Dios dice hasta aquí, hasta aquí [...] Pero pues, afortunadamente gracias a Dios no me ha pasado nada y espero que así siga” *GUI*.

Así, el ámbito de la religión está principalmente concentrado en proceso subjetivo que se pone en juego en la conducción. Primero, de una manera más consciente cuando el trabajador está a punto de salir de su base e iniciar su recorrido, y después, como una forma más profunda o inconsciente cuando conduce, donde seguramente, ello fortalece la seguridad personal del chofer cuando viaja por la Ciudad. No fue el caso de que la religión como prácticas concretas, alimentaran la identidad colectiva. Sí existían peregrinaciones, pero éstas no nacían en relación al ámbito laboral, sino que eran básicamente prácticas que referían al espacio social de la familia y amistades, donde los trabajadores, si se involucraban, no eran con los compañeros sino con la familia.

5.3.4 El arribo del Metrobús: nuevo trabajo, pérdida y experiencias nuevas.

El proceso de ampliación de la línea 1 del Metrobús de sus estaciones Dr. Gálvez a El Caminero tuvo una dinámica similar a la construcción primera de la línea 1 en el corredor Insurgentes, pero con dimensiones más pequeñas y con distintas estructuras que facilitaron el cambio. La construcción de esta ampliación no tuvo las dimensiones estructurales y urbanas que implicó la construcción de la primera línea. Por una parte, con la construcción de la línea, la organización socioterritorial de Insurgentes cambio importantemente. La dinámica de su flujo en movilidad se incrementó notablemente, con la desaparición de los ramales de microbuses que recorrían la avenida, el sistema BRT-Merobús se convirtió rápidamente en el principal medio de transporte masivo en Insurgentes. Su articulación de norte a sur permitió favorablemente, incrementar la movilidad de los ciudadanos en la Ciudad que se transportaban por esas importantes avenidas.

“Se están haciendo una serie de esfuerzos por darle mayor integridad y conectividad y con ello menor exclusión social a la ciudad. ¿Por qué hicieron primero lo que hicieron? Porque no hay un gobierno que se pueda dar el lujo en su ciudad de Globalización, como es todo Insurgentes y distintas zonas vinculadas con ella, de perder el vínculo que tiene la ciudad y estos territorios globalizados. Por ese motivo, paradójicamente, el que decía “Primero los pobres” lo primero que hizo fue darle conectividad a la ciudad, por eso la relevancia del corredor reforma, de Insurgentes y por supuesto los segundos pisos”. *Bernardo Navarro, Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, SETRAVI.*

“Nos ha tocado vivir en una situación complicada en cuanto al entorno en que vivimos, estamos en una de las capitales más grandes del mundo, en uno de los asentamientos más grandes. El reto es grande, hacer viable a una ciudad y a las áreas conurbadas... pero también significa un reto en ponernos de acuerdo entre entidades que no es nada fácil. El proyecto de Metrobús surge como una pequeña parte para darle solución a algunas de estas problemáticas. [...]

Durante mucho tiempo el sistema de transporte se ha caracterizado por ser poco confiable para hacer inversiones, considero que ese problema tiene su origen desde la quiebra de Ruta 100 que a través de las concesiones, se fragmentó todo transporte en la ciudad. Lo que teníamos antes de los corredores BRT eran unidades que prácticamente eran unas chatarras, el Metrobús es como un “parche” a este gran problema. [...] Lo que logró el Metrobús fue iniciar una mejor estructura del servicio, y no sólo eso, empezó a acercar a los transportistas a negociaciones que fueran viables para incorporarlos al cambio. Lo más difícil fue la confianza, creo que la falta de confianza entre nosotros digámonos a manera general como cultura, es la falta de confianza entre nosotros. Esto nos impide construir proyectos nuevos [...] eso fue también lo que pasó en la construcción del Metrobús”. *M. I. Fernando Zeuz Osorio Zúñiga, Gerente de Programación y Control Operativo de Metrobús.*

Con el transcurrir del tiempo, en un poco periodo, el Metrobús línea 1 incrementó importantemente su demanda y con ello también su servicio. Por ello, las expectativas de su ampliación crecieron rápidamente porque en los hechos, los buenos resultados se empezaron a manifestar desde corto periodo de tiempo. La construcción de la ampliación que llegaría casi a la entrada de Cuernavaca, fue posible también, porque ya estaba una estructura urbana de transporte BRT que empezaba cada vez más a articularse y combinarse socio-espacialmente con los distintos territorios que el corredor influía.

Las organizaciones implicadas en este caso no tuvieron las mismas características como fue con la primera línea. En la ampliación de la línea 1, las organizaciones de transportistas afectados fue un número menor con dimensiones mucho más pequeñas en cuanto a ramales que éstas tenían y al número de integrantes que las organizaciones que las integraba. Principalmente las rutas afectadas fueron la 1, 76 y la 116 y otras rutas de manera marginal como la 69 y la 70. La primera, era la ruta más directamente implicada en la ampliación del corredor y la más grande en el número de ramales, integrantes y concesiones, por lo que ésta, fue la principal organización que participó en el proyecto de constitución empresarial del transporte en la ampliación de la línea 1.

Otro relevante elemento que fue fundamental para la construcción de esta ampliación, fue la experiencia de CISA y del apoyo operativo, administrativo y jurídico que proporcionó para la creación de la empresa que se encargaría de administrar la ampliación del corredor. Esta empresa, de acuerdo a la experiencia ganada en dos años, proporcionó asesoría jurídica, administrativa y capacitación operativa a la nueva empresa. La empresa que se constituyó principalmente por los concesionarios de la ruta 1 fue “Rey Cuauhtémoc S.A.” (RECSA). Con un aproximado de 120 socios, el actual director es el Lic. Héctor Najera, ex concesionario de la ruta 1.

El proceso de transformación de la organización de transportistas de los ramales afectados hacia el esquema empresarial, tuvo muy importantes dinámicas organizacionales y laborales donde el conflicto permeó ciertos procesos en su concretización. Un primer elemento fue la propia convocatoria. De acuerdo a las experiencias obtenidas, la convocatoria no fue de manera equitativamente distribuida. Fue primeramente, dirigida únicamente a los propios concesionarios de las rutas y ramales afectados. Los primeros acercamientos y entre autoridades y transportistas fue a través de mesas de información sobre el nuevo proyecto que involucraba únicamente a concesionarios y dueños y no a representantes de trabajadores como choferes. Es por ello que la noticia empezó a filtrarse primero a manera de un rumor. Luego, vinieron las reuniones de información entre los concesionarios y sus trabajadores.

“Yo en el micro trabajé más de dieciséis años y mi compadre como dieciocho. Hicimos buena amistad con los patrones, tuvimos privilegios que los demás compañeros no tenían, pero en general los patrones eran buenos con todos. Es por eso que ahora sigo teniendo tranquilidad porque resuelves las cosas de una manera más fácil. [...] Nosotros nos enteramos antes que otros y ya cuando nos enteramos de que esto se iba acabar pues...al principio teníamos dudas de entrarle o no pero nos animamos. [...] Los patrones nos invitaron.” *Anónimo, exchofer de microbús de la ruta 1 y actual operador de unidad articulada de Metrobús*”.

De acuerdo a testimonios, la comunicación sobre el proyecto de Metrobús al interior de la organización fue en un inicio principalmente discutida entre los líderes, concesionarios y dueños, y en un segundo momento, la noticia bajó a los trabajadores más cercanos como a los hijos, parientes y amigos más próximos. Así, mientras pasó el tiempo y se fue concretando el

proyecto, la información empezó a ser noticia de todos. De acuerdo a la opinión del actual director de RECSA, la convocatoria fue difundida de manera amplia sin ninguna exclusión.

“ Cuando llego lo del Metrobús nosotros pasamos toda la información desde el inicio a todos los compañeros. La información siempre fue clara y verídica. [...] Los operadores actuaron libremente de toda voluntad de los permisionarios. No hubo favoritismos. A todos los operadores, a cada permisionario (me dice si no me equivoco señor) les dieron una liquidación por dejar de trabajar por todo el periodo que ellos trabajaron en sus unidades; me extraña que ahora venga a decir que no obtuvieron nada. Por el tiempo que trabajaron, los operadores tuvieron un buen ingreso, pero además, los permisionarios, cuando se acabó la ruta les dieron una indemnización a cada uno de ellos. Desgraciadamente se empieza a mal informar dentro del corredor diciendo que los operadores que iban a entrar a la empresa eran de RTP, que iban a llegar de otro lado, que no nos creyeran. Se dio una convocatoria a todos los operadores para que pudieran participar dentro del proyecto y siempre se les dijo bajo qué condiciones iban a laborar en la empresa. Por esa parte yo creo que la información fue clara”. *Héctor Nájera, Director de RECSA* en la mesa redonda: “Proceso de trabajo y nuevas condiciones laborales de los operadores de Metrobús” dentro de ciclo: Los otros trabajos. 14 de abril de 2010.

Hubo testimonios encontrados respecto a si la convocatoria fue justamente difundida o no. En nuestra valoración no está del todo clara. Por una parte, hay entrevistados que dicen haber tenido información más privilegiada y de primera mano que otros compañeros, hay otros trabajadores que mencionan que la información no fue igualmente distribuida. Podría pensarse que las relaciones de poder con los más cercanos pudieron permitir un flujo de información más directa, impidiendo que la información fuera del saber de todos. Desde nuestro punto de vista, consideramos que sí hubo una convocatoria pero que está fue aterrizándose poco a poco hasta llegar a todos los choferes y trabajadores de los ramales, porque inclusive los que fueron informados primero aún no estaban seguros de que el proyecto de MB realmente se fuera a construir. Cuando otros trabajadores se enteraron, ya habían pasado las negociaciones de permisionarios y autoridades e inclusive, ya operadores estaban siendo evaluados para poder ingresar como operadores de BRT. Por tanto, suponemos que sí hubo ciertos filtros de información, y esto muchas veces sucede no con plena conciencia de todos los concesionarios, sino que, bajo situaciones microsociales específicas, mandos medios no comunican o filtran la información hasta las bases, por intereses particulares y de grupo (que inclusive pueden ser un

puñado de amigos) dejando de lado a otros grupos. Aquí lo que sucedió es que hubo convocatoria, pero no fue ampliamente difundida debido a agentes de nivel medio en la organización que no extendieron la comunicación. Esto muy probablemente fue causa de la existencia de cierta disputa entre grupos y familias que conforman, como en muchos casos, las organizaciones de transportistas, ocultando o reservándose información relevante para sí y los suyos.

5.3.4.1 *¿Movimiento social de choferes? Una experiencia necesaria por relatar.*

- *“¿Existen actualmente movimientos sociales de trabajadores del transporte?”*

- No. Actualmente no hay movimiento alguno de transportistas. De operadores, de choferes. De los que yo tengo registrados no se ha dado ninguno organizado por la defensa de sus derechos laborales, salarios, no hay. Hay demandas individuales que algunos operadores, choferes, que han sido desplazados por los corredores, los metrobuses, ellos han optado por demandar ante la Junta de Conciliación y Arbitraje. Solo uno, un movimiento fuerte que se dio a finales del 2007 y finales del 2008 de la ruta de operadores de la Ruta 1 Rey Cuauhtémoc. Esa es la única de la que yo tengo conocimiento.

- *¿Por qué no existen acciones colectivas de choferes?*

- Por la misma característica del chofer. El chofer tiene una actividad laboral incierta, indefinida... no sabe si es comisionista, asalariado [...] y por la forma fragmentada en cómo ellos trabajan. [...] Es una relación sadomasoquista entre concesionario y el chofer. [...] Eso hace difícil que se organicen entre ellos. [...] Los de Rey Cuauhtémoc ellos si formaron su unión de operadores por la fuente de su trabajo. [...] desde lo que yo pude apreciar, una característica importante en este caso fue su liderazgo. Hubo un chofer que ya venía luchando por los derechos de los operadores. El tenía más una concientización más como de asalariado, cosas que en los otros no he visto. La mayoría de los choferes no saben qué son... [...] ellos no tienen identidad colectiva. Sería importante recuperar la experiencia de Rey Cuauhtémoc”. *Fragmento de la entrevista a Mateo Noé Figueroa, Director Técnico y de Fomento al Transporte. Dirección General de Transporte, SETRAVI.*

Como menciona el Sr. Figueroa, quien tiene una amplia experiencia en temáticas relacionadas con el transporte público, la acción colectiva de los trabajadores del transporte se ha caracterizado por tener figuras de autoridad que son los que han impulsado distintas demandas, pero no laborales. En su opinión, las acciones colectivas han estado articuladas fundamentalmente por el ejercicio de poder de los concesionarios y casi nunca por los trabajadores mismos. Un elemento importante que menciona Figueroa es el desconocimiento de saber quiénes son, es decir, hay una carencia identitaria laboral individual y colectiva de los trabajadores. Es por ello que sucede tal condición actual según su testimonio. En este espacio, intentaremos mostrar un tanto de manera resumida, la experiencia del movimiento de los choferes de Rey Cuauhtémoc.

De acuerdo a las experiencias obtenidas de trabajadores, y a lo que hemos mencionado en cuanto a la forma que tenía éste servicio de transporte particular, los choferes de Rey Cuauhtémoc ejercían un servicio reconocido por los propios usuarios, por los concesionarios, y también, por ellos mismos. En este caso existió un reconocimiento de orden subjetivo personal y colectivo entre los propios trabajadores, sobre el buen desempeño laboral que hacían basado en el reconocimiento social de sus usuarios y en la recompensa monetaria que tenían de ello. Según experiencias, las relaciones laborales no eran tan unilaterales, sino que existía un margen de acción basado en parte, en la confianza y amistad para poder negociar ciertas condiciones laborales y regular mejor su trabajo. Sin embargo, el empuje principal, es decir, la voluntad colectiva que motivaba la praxis por el mejoramiento de las condiciones laborales venía fundamentalmente de los propios choferes. En este caso, operó en la colectividad de trabajadores la figura del liderazgo, ejemplo de ello fue Juan Manuel Hernández, chofer de microbús quien tuvo un importante papel en la articulación de la acción colectiva de estos trabajadores.

Tras que la decisión de construir una ampliación a la línea 1 del Metrobús que ya había sido tomada y la nueva composición al esquema empresarial de la organización, los choferes fueron convocados de acuerdo a requerimientos muy específicos. Esto ocasionó que no todos los operadores podrían ser incluidos, y de esto nació la inquietud sobre qué pasaría entonces con su trabajo. Tras la incorporación diferenciada, los trabajadores se organizaron primero para

aclarar puntos básicos del proyecto Metrobús que ellos desconocían, y poder entonces tomar acciones concretas.

Por una parte, distintos choferes aceptaron hacer las evaluaciones correspondientes para entrar a trabajar como operador a la nueva empresa, los que no cumplían con las condiciones empezaron a organizarse.

“La ampliación de Metrobús nos vino a partir. Nos dejó sin chamba, sin dinero, sin indemnización y con serios problemas económicos al frente. [...] La mayoría nos presentamos a realizar las pruebas para intentar quedarnos como choferes del Metrobús, pero sólo aceptaron a 45 conductores, los más cercanos a las autoridades y a los líderes de ruta” *Testimonio anónimo de chofer que trabajaba en ruta 1.*

“A mí me tronaron a las primeras de cambio por la edad. Ni chance de mostrar mis habilidades en el volante me dieron” [...] Lo peor de esta chamba es que no hay indemnización, propiamente nos echaron a la calle con una mano por delante y otra por atrás” *José S. Martínez, exchofer de la ruta.*

“A mí también me rechazaron de entrada debido a la edad, porque dijeron que era muy joven, que tenía 23 y que la empresa concesionaria consideraba que estaba muy chico para la responsabilidad, [...] que quería a gente de mínimo de 26 años” *Testimonio anónimo, exchofer de la ruta.*²⁹

Así, distintos trabajadores con características laborales similares o bien, que no querían perder su trabajo como choferes de la ruta, se juntaron como un grupo de alrededor de 250 choferes. Su líder, Juan Manuel Hernández empezó a comunicar sus demandas:

“Cuando empezó las primeras reuniones de información, por parte de SETRAVI, en la cuales, pues alguien... me condicionaron a mí, que yo podía ir, pero que no podía participar en ninguna toma de decisiones: no podía sugerir, no podía preguntar absolutamente, nada más iba a estar ahí presente. Pues sí, la primera reunión a la que fui fue en las oficinas, fue un abogado a resolver las dudas de los permisionarios. En ningún momento se trato el tema laboral de los operadores, en qué condiciones iban a quedar, etc. etc. Yo me atreví a preguntar, y obviamente se tornó un tanto violento, porque lo que estaba asesorando el abogado que tenían, pues

²⁹ Nota periodística: “Sin trabajo, 250 choferes por Metrobús”, *Periódico El Universal*: 19 de marzo de 2008.

obviamente lo que preguntaba iba en contra de los intereses de los permisionarios. Nosotros podíamos demandar una indemnización, etc. etc. Pues imagínate, desembolsar de su bolsillo para indemnizarnos, pues no les pareció bien a todos los permisionarios que en ese momento estaban” *JMH.*

Desde el inicio de la información del proyecto por parte de SETRAVI, el acercamiento siempre fue de parte del gobierno primeramente con los concesionarios y no con los trabajadores. Ante ello, los choferes y algunos concesionarios que no estaban de acuerdo con la integración al proyecto Metrobús, buscaron los espacios de diálogo con las autoridades y con los concesionarios que aceptaban el proyecto de BRT.

“... entonces, o sea casi, casi tuve que salir corriendo de ahí, porque se puso muy ruda la cosa para mí, inclusive me amenazaron y que cualquier compañero que hiciera algo peleando sus derechos, que nos iban a correr. Despidieron a algunos compañeros injustamente, empezaron a tomar acciones así de manera injusta en contra de los mismos compañeros. Inclusive a mí me señalaron y me dijeron: “cualquiera que veamos con este compañero Hernández Hernández lo vamos a correr”, y lo iban a boletinar, o sea una serie de amenazas muy mala onda .Los muchachos la neta pues se espantaron, muchos... en las primeras reuniones íbamos todos, todos, inclusive hasta permisionarios iban; después ya nada más íbamos unos cuantos, todos estaban así cuidando su chamba. Poco a poco, otra vez empezamos a involucrar a los chavos, porque a final de cuentas nosotros íbamos a ser impactados de manera directa”.

“En una reunión que hubo con Martín Mejía y Guillermo Calderón³⁰ fueron ahí a informarnos y nos pasaron una diapositivas con todo lo que es el proyecto, a mí Alfonso Torres ya me lo había dado y me facilitó todo el proyecto. Lo estudiamos... sí está muy bueno el proyecto pero ¿nosotros qué? No entendían nuestra situación. A sugerencia mía hubo unos permisionarios que se ampararon, fueron 16 los que se ampararon”
JMH.

De acuerdo a la experiencia que nos relata Juan Manuel, las condiciones para ser escuchados por las autoridades de SETRAVI y los concesionarios nunca fue propicia para tratar problemáticas laborales en torno a la desaparición de la fuente de trabajo. Muchas sesiones

³⁰ Martín Mejía es el actual Director General de Transporte, SETRAVI. El Ing. Guillermo Calderón Aguilera es al actual Director General de Metrobús.

trataron sobre cuestiones operativas del servicio, y cuestiones que involucraban directamente a los concesionarios en cuanto a la estructuración de la empresa pero no a los conductores.

“En ese momento un permisionario que más o menos compartía cierta preocupación de nosotros, porque uno de sus hermanos era operador y él era concesionario, se atrevió a preguntarle a Martín Mejía que: “¿y los muchachitos qué?”. Así como te lo digo así lo preguntó, o sea los operadores, y le dijo bueno yo te voy a dar un bono de 100 mil pesos y tú con eso los puedes indemnizar, así textualmente, eso fue lo que le dijo. Le iban a dar un bono, pero obviamente un papel, a final de cuentas ese bono era como tu prima para entrar de socio, esa era tu aportación para el Metrobús, eran como tus acciones. Si tú eras dueño de cinco concesiones, ibas a tener cinco acciones. Entonces yo en ese momento hice un documento solicitándole a Martín Mejía. Él me los firmó de mano solicitándole tener un acercamiento con él. Él me contestó, después con unos documentos que yo le había mandado a Armando Quintero, y me respondió que en calidad de qué quería yo (ahí tengo los documentos) que yo no tenía nada que hacer ahí, que el secretario nada más se dedica a atender a los dueños de las concesiones o a los dirigentes, no a los operadores. Ahí empezamos mal y mal, no sólo ya con la Secretaría de Transportes, sino con los mismos dirigentes empezamos a tener problemas”³¹.

Después de comprobar que las voces de los trabajadores no tenían eco alguno, los trabajadores según ellos mismos comentan, empezaron a sentirse desanimados y empezó a presentarse cierto grado de derrota. Algunos inclusive, los que no habían postulado para entrar a Metrobús, presentaron las evaluaciones correspondientes para no quedarse sin trabajo. Sin embargo, en los choferes empezó a configurarse como había pasado en otras condiciones, una voluntad colectiva basada en la experiencia de trabajo, y se construyó un significado de que la lucha que ellos estaban haciendo era justa, pero que aún no habían encontrado las formas convenientes para poder intensificar y ejercer acciones más concretas por la defensa de su trabajo. Esta experiencia que ellos tuvieron fue nueva, y ello obligó a enfrentarse a terrenos que no conocían como espacios de negociación política directa entre autoridades de gobierno y concesionarios. Así que la articulación de la lucha estuvo basada en los mismos elementos que daban sentido al trabajo cuando eran choferes. Con el apoyo de distintos trabajadores de la ruta, familiares, amistades, vecinos y usuarios, los choferes empezaron a tener presencia en la arena política.

³¹ El documento contestado por Martín Mejía se incorpora en esta tesis en la sección de anexos.

“...me sugirieron a mí que hiciéramos la chorcha, que con 200 operadores no nos iban hacer, caso que juntara 500 gentes y las fueras a parar al zócalo y a lo mejor. Pero ya conozco a la gente y la verdad a mí no me late eso, a mí me gusta negociar, platicar, se puede pues bien, no se puede: pues dame argumentos del por qué no se puede. ¿Por qué mi jefe, el dueño del microbús que yo traía?, ¿Por qué el sí? ¿Por qué él tiene tres taxis aparte de su bono? ¿Nosotros por qué no?” *JMH*.

El sentido de “nosotros” estuvo articulado y basado por la experiencia cotidiana construida cuando eran choferes de microbús. Este sentido se basó por una parte, en el significado cotidiano de libertad que significó ser chofer de transporte público concesionado, es decir, microbusero. Su sentido se articuló en el ámbito laboral y con el traslape de distintos mundos de vida como la familia, el ocio, el erotismo, la organización, el barrio. Su trabajo no fue una actividad con intensas condiciones precarias en comparación a choferes de distintas ruta. Las aspiraciones laborales no estuvieron centradas en subir escalafones, pues no había estructura alguna que lo permitiera.³² Sus aspiraciones laborales estuvieron básicamente constituidas por la motivación de ejercer un trabajo y servicio de calidad con distintas de aventuras socio-espaciales y vinculados al reconocimiento social que era recompensado material y subjetivamente por los usuarios y también por los concesionarios.

Las acciones concretas de los trabajadores se concentraron en hacer distintos plantones frente a SETRAVI y ante la Junta de Conciliación y Arbitraje. Tras estas movilizaciones lograron ser recibidos por mandos altos de gobierno de la Ciudad.

“La verdad es que todo, toda la situación fue todo muy político. Sí nos recibieron, todos: “ah que bueno que viniste y haber cuando te vuelvo a ver”. El que ha sido más grosero es este Tomás Pliego y Martín Mejía, así de gacho que están. Comencé a plantearles... y están viendo los monitores de los cruceros, y estas hablando ahí como estúpido y no te pelan, y luego dicen: ¿oye en que nos quedamos? Ni siquiera te escuchan, es una burla. Por ejemplo Armando Quintero, una vez estamos en la mesa de trabajo y todo y se para y ahí nos vemos y digo: ¿y mi asunto qué? *JMH*.”

³² A menos de que el chofer fuera hijo y familiar muy cercano al concesionario o dueño, lo que implicaría más adelante que a la falta del padre o del familiar, poder tener una inserción y una relación más directa con la organización y si es el caso, con autoridades de gobierno.

Sin embargo las autoridades tomaron nota de las solicitudes de los trabajadores y les pidieron que, si querían entonces crear una nueva organización de transporte siendo ellos los propios concesionarios, debería realizar un estudio en profundidad sobre la situación de movilidad, oferta y demanda y de viabilidad financiera para poder entonces considerar seriamente el proyecto de los trabajadores.

“Cuando nosotros fuimos a hacer la propuesta a Armando Quintero de nuestro proyecto, o sea la ruta que desaparecieron [...] me decía que se le hacía muy ambicioso que nosotros tratáramos de ser permisionarios.

Yo le dije que no quería que me volviera rico, pues nosotros íbamos a arriesgar nuestro dinero. Nosotros no somos permisionarios, a nosotros no nos van a dar un bono o que sabes qué, que nosotros te apoyamos con alguna empresa que se dedique a créditos. Los que vamos a pagar el dinero somos nosotros, usted nada más díganos cómo le hacemos, los caminos que hay que tomar, pero los que vamos a asumir la responsabilidad de que hay que pagar somos nosotros. Yo no quiero que me regales la concesión, yo la voy a pagar lo que cueste, no sé cuanto cueste. Es como si a usted le quitan su trabajo y le dicen sabes qué, vete a barrer el *hall* o la recepción, no lo vas aceptar nunca, entonces yo creo que nosotros de perdis que nos igualem las condiciones de trabajo Tú dices vete a trabajar un taxi, las condiciones van a ser totalmente diferentes; visualiza el impacto que ahorita te estoy platicando le dije. Nos hicieron hacer un proyecto. Entregamos un proyecto con cada cuánto tiempo va a salir las unidades, cuántos pasajeros, etc. todo como lo pidieron”³³ JMH.

Los acercamientos que llegaron a tener los operadores, representados por Juan Manuel Hernández, con otras dirigencias de rutas de transporte, tuvieron la tónica de una negociación que se caracteriza por el ejercicio del poder y control del espacio urbano. Esta característica es cotidiana en las relaciones entre las organizaciones de transportistas.

“En una ocasión el dirigente de ruta, me puso tres, uno de la 69 uno de la 70 y Paco Aguirre, y me decían, es que me afectas a mí, que mira que... pues sí pero eso te hubieras puesto a pensar antes de meter la ruta de Tenores que no existía, y a güevo la metió, argumentando puras tonterías. Pero obviamente esto lo hicieron entre los permisionarios, era negocio, has de cuenta tú tenías una concesión, sabes qué, pues te voy a dar otra apóyame. Todo eso era con intereses y por eso vez saturado de microbuses por todos lados, por ellos: los dirigentes. Era su manera

³³ Se incluye en esta tesis en la sección de anexos, el resumen del proyecto de rutas alternas propuesto por los trabajadores de ruta 1 derivación Rey Cuauhtémoc.

de engordarse la cartera, no hay de otra, no saben hacer otra cosa, más que hacer puras tonterías que afectan al final de cuentas todo lo que presumen ahorita que la vialidad, que las cuestiones ecológicas, etc. Ellos mismos crearon el problema, ahora quieren resolverlo de manera equivocada, yo sé que las condiciones cambian, la infraestructura cuesta dinero, obviamente cuesta dinero mantenerla, y es difícil que nosotros volvamos a tener las condiciones que teníamos en cuanto a la cuestión económica. Nosotros éramos... has de cuenta que éramos como los del SME, nos iba muy bien, ¡pero eso nos lo ganamos nosotros!, los permisionarios no fueron a hacer esas acciones que te platicué, frente de nosotros” JMH.

El acercamiento entre autoridades y los trabajadores empezó a tener espacios de agotamiento. Sin embargo, se propuso un nuevo proyecto por parte de las autoridades de SETRAVI:

“[En plática con Armando Quintero] Yo te estoy pidiendo, bueno, ni siquiera yo te pedí, en un momento dado yo platicué con Martín Mejía y él me dijo vamos a hacer esto, te voy a dar 50 concesiones a prueba para ver si funciona el proyecto. Después de que hicimos el recorrido me pidió que le hiciera otros croquis de las rutas con las que nos íbamos a empatar en el camino. Se lo hice, le entregué como 20 planos ahí. Hasta ahí se quedó todo.

Todas las veces que he ido han sido para las mesas de trabajo que hemos hecho con los de RTP, y mi asunto así como que ahí se va quedando, ahí se va quedando. En alguna ocasión fue un funcionario de la Secretaría de Gobierno, ahí estuvo como testigo que no participó, no dijo nada. Armando Quintero estaba argumentado con el testigo ahí, diciendo que nos podía dar trabajo a todos los que quisiéramos en la RTP, yo le dije a Armando Quintero que no, que no queríamos trabajar en la RTP. Si yo quisiera trabajar en la RTP, pues iba a ver a la Arquitecta Ariadna (ella es la directora de la RTP), yo estoy aquí porque yo te hice una propuesta y tú me dijiste tráemela por escrito, ya cumplí ya te lo traje, ya hice los recorridos, y la gente está enterada. No engañas a la gente, no me vas a tomar el pelo, yo no vengo aquí a que me des trabajo en RTP, porque mis compañeros yo sé que saben manejar, son buenos operadores donde quiera van a responder bien, pero no me vengas ahorita con que me vas a dar trabajo en la RTP. No quiero eso, no queremos eso. Así que a mí me gustaría que respetaras en lo que quedamos. Bueno, entonces vamos a incorporarnos otra vez (me dijo), vamos a hacer unas mesas de trabajo para resolver esto. Pues las mesas de trabajo nada más han sido para platicar de la RTP y cada vez que me siento ahí con estos señores, obviamente yo no me voy a echar para atrás por lo que digan ellos, así sea mi dirigente, mi exdirigente de ruta uno, yo no me voy a echar para atrás y menos los compañeros.

Ese día que me negaron el apoyo el compañero de la ruta 70 de Santo Tomás–Ajusco. Le empezó a decir a Armando Quintero que qué onda con las 16 concesiones que le iban a dar, (le dije) tu vas a montar tu parque vehicular aquel güey también, dónde está la cuestión ecológica que estás manejando tú como funcionario” *JMH*.

5.3.4 Los esclavos modernos: Trabajadores traicionados por la izquierda.

Los exchoferes de la ruta derivación Rey Cuauhtémoc empezaron a enfrentarse a una situación confusa y decepcionante. Empezaron a sentir cansancio ante la falta de respuestas concretas. Los choferes encabezados por su líder, lograron construir un proyecto alternativo de transporte como una respuesta clara ante la pérdida de su trabajo. Al recibir la aprobación de las autoridades, el sentimiento colectivo se reanimó, pero después decayó notablemente tras la falta de interés nuevamente por parte de las autoridades para concretar el acuerdo. Después, a los trabajadores se les ofreció poder laborar en RTP, y ante la negativa de éstos, las autoridades empezaron a posponer cada vez más las mesas de trabajo. A partir de entonces, el movimiento cayó en cuenta de que (de acuerdo a su interpretación) la estrategia de “divide y vencerás” ya estaba cobrando un efecto considerable. Los trabajadores ante la necesidad de seguir trabajando, tuvieron la necesidad de buscar otro trabajo para poder mantenerse a sí mismos y a los suyos. Aunque el apoyo de los trabajadores al proyecto prevalecía, la voluntad decayó considerablemente cuando los choferes en razón de su condición, tuvieron que buscar alguna actividad para poder mantenerse. Así, el apoyo directo al movimiento disminuyó.

“Yo conocía al compañero [...] el optó por hacer una ruta. Quería que Quintero le diera un ramal para meter unas vagonetas y ser un ramal alterno. A mí me invitó y tuve relación con él. Creo que ahora se está dedicando a la ecología en la delegación Tlalpan. Él me pintaba cosas muy bonitas y yo le decía: mira mano, nos conocemos desde hace veinte años [...] si te quedaste para sacar cosas buenas para los compas...pues está bien. Y conmigo...pues te voy a ser sincero, a mí no me gusta...o estoy en una sola cosa o estoy en otra. Lo que tú hagas yo no lo voy a platicar ni a acá ni... o sea, lo que tú hagas es tu lucha y está bien. No voy a perder la amistad contigo de hace más de veinte años. Así que opto por hacerme un lado. Yo tengo mi trabajo, yo estoy en Metrobús, tú tienes buen ideal... pues está bien. El tenía ese movimiento no sé si todavía este en pie. [...] Se metió en muchas grillas de política. Empezó andar ahí con lo de las tribus del PRD [...] Me estuvo diciendo un buen de cosas que pues la verdad... yo no las haría. Por lo que me ha

dicho pues... también se preparan. El PRD, los partidos políticos los mandan a cursos de cómo ser un moderador, como dar un discurso... y si eres de buena labia ellos te suben o te bajan. Inclusive, por medio de él, en una colonia que se hizo hasta Ajusco que no les podían poner la luz, les hecho la mano. [...] Lo de las camionetas, le dije: la neta yo lo veo muy cabrón *guey*, muy cabrón que te vayan a dar un ramal. Si el gobierno lo que ya no quiere es tener más microbuses ni camionetas y quiere quitar esto a huevo, o sea, sería como contradecirse este Quintero. Él lo conocía y me decía: no mira que tengo una junta con él, mira que se las voy a hacer gacha... no mira que échame la mano....le dije ya no me envenenes *guey*, ya, está bien lo que me digas, no te llevo la contraria. Sólo tú sabes si es neta o es mentira lo que haces. Luego anduvo pidiendo unas cooperaciones... yo nunca le di. No que coopera para la causa que no se qué, le dije no *guey*, es que la verdad no me interesa... y dijo: esta bien, no hay bronca *guey*. A fin de cuentas quien sabe qué paso, ya tiene un rato que no lo veo. [...] A mi me iba a generar conflictos con la empresa, yo lo veía por ese lado. Mi papá me decía: mira... es tu cuate y todo, pero te aconsejo que.... si estás ahí en Metrobús pues ya... a la empresa, porque si te ven que andas ahí de alborotador, vas a perder allá tu chamba y ni te van a dar a lo mejor lo que te están prometiendo, ya estás bien acá, pues pa qué te mueves. Yo le dije sí papá ya no te enojés. Ya luego me iba a buscar este Juan Manuel y luego... ya le decía: platica de futbol o de otra cosa, pláticame de cuando fuiste a bucear.... Él me decía que me iba a dar un juego de placas, sin ningún costo, pero él quería que yo también le juntara gente, que anduviera también de alborotador. Inclusive el llegó hablar de un sindicato. [...] El tenía sus ideas, no maniacas, pero tenía su proyecto y anduvo con varios compañeros. [...] Ya no le visto al buen Juan Manuel... al *Cepillin* le decíamos.” Fragmento de la entrevista con Marco A. Gómez, exchofer de la ruta y actual conductor de unidad articulada de BRT.

La ideología estuvo presente en el movimiento, fundamentalmente articulada por su líder Juan Manuel. Este movimiento, desde nuestra apreciación, tenía una ideología que ellos llamaban de izquierda. Quizá no muy clara por la mayoría de los trabajadores, pero a través de Juan Manuel, se inyectó en la colectividad cierta conciencia política en los trabajadores. Fundamentalmente les hizo caer en conciencia, que es una acción justa defender la pérdida del trabajo ante cualquiera que éste fuera. Sin embargo, el llegó a considerar que, de acuerdo a las ideologías propias del Partido de la Revolución Democrática que muchas veces apoyo, tendría un respuesta favorable para el proyecto de transporte que estaba luchando para ser una realidad. Así, al enfrentarse en concreto a los actores políticos, fue cayendo también en cuenta de que sus propósitos, aunque fueran justos y estuvieran ligados al imaginario de que este tipo de

causas un gobierno de izquierda tendría que apoyar, había estructuras y relaciones de poder difíciles de sobrepasar. Sin embargo, la voluntad individual y colectiva no tiene por qué declinar (en su opinión), aunque los actores políticos concretos en lo que se creó a manera de imaginario, se revelen claramente mostrando sus verdaderos intereses y opiniones:

“Tuve una entrevista con Tomás Pliego³⁴ que estaba... en la Asamblea, y nos dijo que no podía hacer nada por nosotros, que nosotros éramos unos *esclavos modernos* y que a ver cómo le hacíamos... Así como te lo estoy diciendo, así me lo dijo el funcionario. Yo no quise ser grosero con él, pero sí le dije que en una cuestión política él estaba en deuda con nosotros, porque él pertenece a una corriente de izquierda y nosotros tenemos una ideología de izquierda, y que gracias a nosotros él también estaba ahí, él tenía que responder por nosotros, no tenía derecho a decirnos eso. Le dije: “eso lo vas a pagar políticamente vas a ver” y ya ves... no ganó”.

“Tú lees los libros que tiene el PRD, sus principios, etc. y dices: ¡que bonitos libros!, te pinta todo de color de rosa... pero desgraciadamente está la gente equivocada en los lugares equivocados” [...] No tenemos prestaciones no tenemos nada, absolutamente nada. Hay gente que se la paso toda su vida trabajando en esa ruta, y se acabó, de repente, sabes que hasta aquí llegaste y no tienes derecho a nada.

[...] Marcelo Ebrard, él nunca me ha querido recibir, todas las solicitudes que le he mandado a él, me las contesta Martín Mejía. A lo más que he llegado es con su secretario particular, no sé cómo se llama... de Marcelo. Hasta la fecha no me ha recibido, nosotros el día de su cumpleaños el año pasado fuimos a correr al pinche panista que le quería aventar el pastel a Marcelo. Tampoco quiero que me den una medalla o que me den un reconocimiento, pero esa es una cuestión política que supuestamente compartimos, una posición de izquierda. Por ejemplo, en una cuestión política todos los permisionarios la mayoría son panistas, son de derecha y a ellos les pusieron así, en bandeja de plata para que se despacharan ¿Dónde están los principios?, ¿Dónde está aquello de...? ¿cómo dice le *peje*?... de luchar por la gente algo así... primero los pobres o algo así. Aquí pareciera que es hacer más ricos a los ricos y más pobres a los jodidos. [...] Le quitaron un pelo a un gato pero no nos lo dieron a nosotros, se los dieron a los permisionarios, o sea dónde está su ideología política, su ideología de izquierda, ¿Dónde está?

³⁴ Diputado Tomas Pliego Calvo, diputado local del PRD y Presidente de la Comisión de Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa. Entre sus actividades más recientes fue la puesta en marcha de una campaña como precandidato a la Delegación Cuauhtémoc. Para más información consultar las siguientes ligas: <<http://www.oem.com.mx/esto/notas/n1049007.htm>> <<http://www.oem.com.mx/esto/notas/n1039580.htm>>

[...] Armando prefiere pelearse conmigo que pelearse con todos, pero el también como funcionario, debería hacerles entender a cada uno de ellos [refiriéndose a los concesionarios y políticos] que el que nos tiene así es su proyecto de Metrobús. Él debería dar la cara por nosotros en determinado momento; darnos la razón porque la tenemos, no porque sea un capricho, pero que lo asuman, que lo asuma como tal.

[...] Hemos recibido amenazas yo no sé si de parte de los operadores o golpeadores de los compañeros de la ruta 69 o de la 70, y los de la ruta de San Pedro Mártir, que es ruta 1 también. Yo he recibido llamadas que me van a matar, que me van a madrear, que etc. etc. Todas esas cosas. Los compañeros lo han vivido, los compañeros están así: amedrentados, espantados, tienen miedo por todas esas cosas, pero yo no, si me toca pues ya ni modo, pero yo no me voy a dejar amedrentar. Yo no sé de dónde vienen las amenazas. Alguno sí tiene el valor de decirlo: soy de tal ruta, pero no me dicen su nombre ni nada.

[...] ¿Qué... acaso todo lo que hemos hecho desde que estábamos en la ruta hasta ahora...no es generar derechos?"JMH.

5.3.5 Perspectivas actuales del movimiento

Tras haber terminado las mesas de trabajo en SETRAVI, los trabajadores actualmente de acuerdo al testimonio de Juan Manuel, están trabajando en distintas ocupaciones. Algunos lamentablemente, ante la pérdida de su empleo se suicidaron. Otros trabajadores siguen dedicándose al trabajo de chofer, ya sea conduciendo un taxi o bien siendo chofer en otras rutas. Actualmente el movimiento no ha ejercido nuevas acciones concretas, sin embargo, de acuerdo a sus testimonios, "la lucha sigue" pero se está recomponiendo y transformando en lo interno.

"La gente nos empezó a apoyar porque obviamente sabían lo que iba a pasar, es decir, todo esto que te he estado platicando. Esto ha impactado a la comunidad y los negocios, y hasta en los hospitales... referente a los trabajadores eh, no creas que por ejemplo los dueños del consejo que tiene en Perisur... a ellos les vale. A ellos, si tiene que ver con los clientes a los mejor sí, pero como sus clientes casi todos llegan en coche, pues eso así como que pasa a segundo término. Si sus trabajadores llegan o no llegan pues ellos los corren y ponen a otro, así sea el gerente. De la manera de cómo llegan eso no les interesa, pero obviamente los trabajadores sí nos apoyan. Todos los trabajadores de Perisur y del centro comercial Cuicuilco nos apoyan. Tenemos cartas

dirigidas a Armando Quintero por parte de toda esta gente. Firmada por todos los trabajadores y algunos dueños de los establecimientos que hay sobre Insurgentes que los dejaron así, o sea, impactó también en la cuestión mercantil, tanto de restaurantes, tiendas, veterinarias, etc. etc. La tienda de ropa deportiva, los internet, las fotocopias, etc. etc.

“El día menos pensado, el que no sepan, podrían ver una estación de Metrobús cerrada [...] Me dijo una vez uno de SETRAVI: Ahh ¿sí?, pues te echamos a los granaderos. Yo le dije: está bien, pero vas a necesitar a dos mil” *JMH*.

De acuerdo a los propios intereses y planes del movimiento, actualmente estos trabajadores siguen organizados y están rearticulándose nuevamente. La experiencia obtenida de su trabajo y la acción colectiva que hicieron, generaron elementos subjetivos colectivos muy fuertes para continuar su lucha. Aunque al momento no haya emergencia alguna, la vida colectiva sigue construyéndose en la vida cotidiana de la ciudad, del barrio y del trabajo.

“La gente nos dice: uita, ¿en qué me voy?, ¿me voy en taxi o me voy caminando...? Toda esta gente no tiene la solvencia para andar en taxi todos los días, ese es un ejemplo de grupos sociales: la gente, los estudiantes, los trabajadores, la gente que llega muy tarde... ahí los ves en las noches caminando expuestos a que cualquier pinche vicioso los... se los chingue con su dinero; o en las mañanas, cuando se van a las cuatro cinco de la mañana o que el transporte de allá arriba viene lleno, se tienen que ir a patín o en taxi, y eso los expone a que les pase algo, ahí tenemos los testimonios de la gente que ha sido asaltada, del chavito que mataron.

[...] Todo esto no les interesa a los del Metrobús, a lo mejor no les vamos a resolver todo el problema, pero al menos en una cuestión económica sí les favorece a esta gente” *JMH*.

“A mí una vez me asaltaron. Tomé un taxi en la noche. Iba saliendo de la escuela allá en CU, eran como las nueve o nueve y media y ya no encontré peceras y tome un taxi. [...] Cuando estaba a unas dos cuerdas de mi casa le dije: ¿Cuánto te debo? Y me dijo: son ochenta. Yo le dí cien y no me quería bajar. Se puso ahí en una esquina y me preguntaba que cómo me llamo, que qué estudio, dónde vivo... y me enoje y le dije: ¿me das mi cambio por favor? Y dijo: no te voy a dar nada. Entonces le dije que ahí venía mi tío e hice como que le empezaba a llamar y hasta gritarle. Sólo así me bajo, me empujo del carro y se fue...” *Melisa, estudiante de la Facultad de*

Filosofía y Letras en Ciudad Universitaria. Actualmente vive en la colonia Las Águilas, Delegación Tlalpan.

Por último, un comentario para seguir reflexionando es el papel de los ciudadanos como agentes urbanos que realizan distintos papeles en la vida cotidiana en la Ciudad. En cuanto a movilidad, por ejemplo, qué papel o qué acciones concretas deben hacer los ciudadanos cuando desaparecen medios de transporte de uso cotidiano. ¿Cuál sería la relación con la cultura urbana? ¿Qué acciones concretas deberían realizar en demanda de un transporte que consideran necesario? ¿Cuáles son los casos en los que las demandas de los ciudadanos, en materia de transporte, son justificadas? La reflexión queda abierta para ser abordada en un momento posterior. Que baste por ahora pensar la siguiente opinión:

“El señor dice [refiriéndose a Juan Manuel Hernández, representante de los trabajadores Ruta 1 Rey Cuauhtémoc] que la gente sufre, no tiene transporte de Fuentes Brotantes a CU, no es cierto, [¡No hay transporte! responde Juan Manuel Hernández] la gente no sufre, porque el acuerdo fue que se participara en Insurgentes y la ruta Tenorios se quedara con ese servicio, de Fuentes Brotantes a Metro CU. Los compañeros que bajan por parte de La Joya y vienen de la Nora, vienen de un servicio que viene de CU van a la joya, entra por San Fernando. Aquí baja la ruta 102, por otro lado está la 40. Yo no sé por qué mencionas que no hay servicio si, platicando con el Ingeniero Coxtinica, nos preocupamos de cómo no dejar sin servicio de transporte a estas personas de la parte sur e Insurgentes. [...] El problema de ahora es que no queremos caminar, la gente no quiere utilizar sus bicicletas [...] antes en las bases de los microbuses, en las unidades habitacionales, nuestros microbuses estaban pegaditas a las puertas de los edificios de la unidad de FOVISSSTE. Me decían los pasajeros “me deja en el H1, en el H2, en el H3... y si no los bajaba y me pasaba de edificio me querían golpear. Entonces la gente quiere un servicio de calidad pero también tienen que cambiar ellos. Por eso hay que hacer un estudio que sea completo”.
Héctor Nájera, Director de RECSA en la mesa redonda: “Proceso de trabajo y nuevas condiciones laborales de los operadores de Metrobús” dentro de ciclo Los otros trabajos. 14 de abril de 2010.

CONCLUSIONES

A lo largo del cuerpo de la presente tesis se ha buscado explicar, configurativamente, las distintas relaciones entre diversas estructuras, subjetividades y acciones que explicaran, socio-históricamente, la construcción de identidad laboral urbana y acciones colectivas de trabajadores no clásicos del transporte público. En este caso se abordó la construcción identitaria de un grupo de choferes del transporte público concesionado de pasajeros de la Ciudad de México, ante la implantación del sistema BRT-Metrobús.

Ante las posturas de la fragmentación de la identidad propuestas por los autores parapostmodernos, se ha abordado un caso concreto que ofrece una respuesta crítica ante la imposibilidad de construcciones identitarias colectivas articuladas por el trabajo. Con la propuesta configurativa de identidad laboral urbana, se ha buscado reconstruir la identidad colectiva de un grupo de trabajadores del transporte público concesionado y las acciones concretas llevadas a cabo en la defensa de su trabajo. A continuación se mencionan conclusiones tanto generales y específicas de esta investigación, alcances obtenidos, temáticas y problemáticas pendientes para ser abordados posteriormente.

La primera conclusión general de esta investigación es fundamentalmente, la consideración de que el trabajo, como actividad social transformadora de objetos, de hombres y de conciencias, es una actividad fundamental en la reproducción y promoción de la vida orgánica y social de las mujeres y los hombres. Es decir, el trabajo es aquella actividad que promueve la vida, pues a través de su ejercicio, retribución y reconocimiento, su experiencia cotidiana se construye en la historia de los agentes que promueven el cambio social a través de acciones concretas que responden a contextos estructurales y de poder. El caso estudiado en esta tesis, muestra la relevancia que tiene el trabajo como actividad promotora de la vida social y articuladora de distintos mundos de vida.

La experiencia de los trabajadores de transporte público de la Ruta 1 “Rey Cuauhtémoc”, muestra la gran relevancia que tiene el trabajo hoy día como actividad social promotora de la vida de los agentes sociales. El caso que aquí nos ocupó muestra que el trabajo de los choferes y distintos trabajadores relacionados con el servicio de transporte de microbús, fue una actividad laboral promotora de valores ligados a la libertad y el reconocimiento mutuo como trabajadores, la cual estimuló la constitución de identidades colectivas y acciones concretas en defensa del trabajo.

La identidad laboral urbana tuvo importantes elementos que articularon su sentido. Por una parte, el significado de libertad de la ocupación; el reconocimiento social del servicio basado en la relación de los choferes con los usuarios; vínculos vecinales y de amistad; una historia de generaciones y núcleos de familias; una relación patriarcal consensuada entre los concesionarios y los trabajadores, con un ejercicio del poder dentro de una organización caracterizada por no ser autoritaria; y una experiencia espacial alimentada en la vida cotidiana por un anclaje basado en el trabajo.

Esta configuración identitaria concreta sirve para preguntarse sobre la posibilidad de que distintos trabajadores no clásicos puedan o no construir identidades colectivas basadas el trabajo.³⁵ Para este caso concreto, los trabajadores constituyeron una identidad laboral urbana colectiva que ayudó a promover acciones por la defensa de su trabajo. Sin embargo, surgen aún distintas preguntas: ¿existen otras identidades laborales urbanas? ¿Los trabajadores del transporte público concesionado de microbuses en la Ciudad de México actualmente constituyen identidades laborales? ¿Cómo se configuran? ¿Hoy día existen movimientos sociales de transportistas por la defensa de mejores condiciones de trabajo o en defensa ante la pérdida de éste?

Cada una de las preguntas planteadas necesita ser respondida de manera amplia y profunda, sin embargo, para cada una de ellas su respuesta se debe articular en lo concreto y en su historia. Desde nuestro punto de vista, pensamos que existen distintas identidades laborales urbanas configuradas de manera distinta, de acuerdo a aquellas estructuras, subjetividades y acciones que han intervenido en la constitución de realidades sociales concretas. Por ejemplo, de acuerdo a una exploración más amplia sobre otras organizaciones del transporte concesionado, logramos identificar distintos elementos que componen las identidades laborales de trabajadores del transporte, que se configuran de manera diversa al caso aquí abordado. Se identificó que existen distintas organizaciones con estructuras, grados y características cualitativas diferentes de ejercer el poder al interior de ellas; también se identificó distintas composiciones cuantitativas, historias con posturas e ideologías diferentes, y múltiples espacios y agentes sociales que se construyen en una gran diversidad de territorialidades y realidades a lo largo y ancho de esta inmensa ciudad de México. Por una parte pueden existir identidades laborales urbanas fuertemente articuladas por el ejercicio del

³⁵ Para conocer distintos casos sobre la construcción de identidades y acciones colectivas de trabajadores no clásicos, consúltese: De la Garza, Enrique (2010) *Trabajo no clásico e identidad*, UAM-I. (en prensa). Investigación realizada por el colectivo de estudiantes sobre el trabajo atípico (CESTA) de la UAM.

poder de los concesionarios; por otra, existen identidades de trabajadores con diferentes articulaciones en relación al poder, donde la familia, el partido político o la religión juegan configurativamente como elementos más relevantes en la construcción subjetiva y en otras acciones sociales.

Desde nuestro punto de vista, existen distintas identidades laborales urbanas de trabajadores del transporte concesionado y no existe una fragmentación identitaria laboral generalizada de los trabajadores, sino que de acuerdo a nuestra aproximación y al caso aquí tratado, hay diversas realidades sociales construidas que necesitan ser tratadas y con ello sus distintas identidades laborales en relación a distintos niveles y objetivaciones de las estructuras, subjetividades y acciones. Por el momento, queda pendiente una investigación social que aborde de manera amplia y profunda, la construcción de identidades laborales y acciones concretas de trabajadores de otras organizaciones del transporte. Para un futuro sería conveniente explorar de manera comparativa, distintas realidades y espacios sociales construidos que puedan explicar de manera más amplia la relación del trabajo, el espacio, identidad y acción colectiva en los trabajadores del transporte.

En relación con la identidad laboral urbana de los trabajadores tratados en esta investigación, existen importantes elementos que es necesario destacar. Fundamentalmente el primero de ellos es que la configuración identitaria en este caso fue un proceso sociohistórico que involucró la articulación de distintos elementos como mencionábamos. Básicamente, en los ámbitos del trabajo, la organización, la familia/la amistad, y el uso del tiempo libre se configuraron significados entre distintos actores laborales y otros actores urbanos que articularon en lo concreto, un servicio de transporte. Dicho elemento llegó a tener un importante valoración social tanto de la actividad como de los propios trabajadores. Tras la reestructuración del transporte público traducido en la desaparición de los ramales mencionados y la puesta en marcha del proyecto Metrobús en su ampliación de la estación Dr. Gálvez al Caminero, no sólo involucró la desaparición de la fuente del trabajo de los choferes, sino además implicó la desarticulación de un tejido social que daba sentido al trabajo y al servicio de transporte en una relación cercana entre los mismos trabajadores y los usuarios. Se constituyó así una colectividad que llegó a defender tanto derechos laborales como derechos ciudadanos más amplios. Las relaciones sociales entre los trabajadores o los prestadores del servicio con los usuarios, colonos o vecinos son comunes, y además muy diversas, sin embargo,

en pocos casos se logra concretar relaciones sociales de solidaridad que implican mutua retribución entre el trabajador y el usuario. Generalmente la relación entre ambos no es buena y en muchos casos la interacción entre ellos es siempre conflictiva y problemática. El caso aquí estudiado muestra que la relación entre ambos puede llegar a ser mutuamente benéfica, sobrepasando meramente el servicio de transporte considerado en términos de mera movilidad, para constituirse en sino como un servicio de integración y articulación social, que involucre la defensa de necesidades ciudadanas más amplias.

Así, tras la desaparición de los ramales del servicio de transporte público de microbuses, se produjeron nuevos procesos sociales y fenómenos urbanos distintos de articulación en la movilidad y desplazamiento. Por una parte, los usuarios que antes utilizaban el servicio que proporcionaban los ramales de la ruta 1 derivación “Rey Cuauhtémoc”, fueron absorbidos por la reubicación de otros ramales y por la incorporación de otros nuevos. Sin embargo, el servicio en cuanto a su calidad y cercanía entre los trabajadores y los usuarios no es el mismo, pues los vínculos que los unía desaparecieron, al desvanecerse el trabajo de los choferes. Puede argumentarse que la movilidad y la oferta que brinda el transporte en las zonas urbanas en la que la derivación de “Rey Cuauhtémoc” daba servicio, en realidad no ha sufrido grandes cambios, pues el servicio es absorbido por otras derivaciones y por el propio sistema de Metrobús-BRT. Podría indicarse inclusive, que la movilidad se ha incrementado notablemente con la incorporación del carril confinado de mediana capacidad. Sin embargo, se ha perdido un tejido social muy importante que alimentaba un sentido del trabajo de libertad, reconocimiento, orgullo y responsabilidad el cual tenía su retribución material y simbólica para los trabajadores y usuarios de este servicio. Con ello también se ha desarticulado en parte, la promoción de iniciativas colectivas de demanda ciudadana y vecinales. Este proceso que hemos seguido a lo largo de la investigación, aunque pueda tener sus elementos favorables en términos de movilidad, en términos sociales se han perdido importantes articulaciones ciudadanas urbanas que han logrado relacionar favorablemente en la prestación de un servicio de transporte, a los trabajadores que otorgan ese servicio y a los actores sociales que lo consumen. Ello demuestra que es posible concretar sobre ciertas condiciones, un servicio de transporte concesionado de calidad y un trabajo digno con importantes retribuciones objetivas y subjetivas para los actores laborales. Esta condición socio laboral y urbana es necesario considerarla en la incorporación a nuevos proyectos estructurales del transporte urbano, y no meramente desarticularlos como fue este caso concreto. Aunque el propósito del

ordenamiento del transporte sea la integración laboral de choferes de un esquema laboral a otro, en la práctica y en lo concreto, pueden desarticularse relaciones sociales e identidades muy valiosas construidas en la sucesión de generaciones, e inclusive perderse definitivamente como el caso de los trabajadores que perdieron su vida cuando se suicidaron, cuando cayeron en distintos vicios o bien cuando nunca se volvió a saber de ellos tras la desaparición de su fuente de empleo. Las nuevas relaciones socioespaciales que ahora promueva el reordenamiento del transporte, traducido en la implantación de nuevos corredores de transporte BRT, sustitución de unidades y reubicación de ramales, entre otros, tienen el reto no sólo de promover la movilidad de los ciudadanos y fomentar la integración espacial, sino además, promover el tejido social traducido en relaciones sociales justas y equitativas. Tales consideraciones deberían impactar en las condiciones no sólo del desplazamiento de usuarios, sino en condiciones sociales amplias constructoras de ciudadanía y mejores condiciones laborales que promuevan la vida social de los trabajadores del transporte público.

Por otra parte, respecto a las acciones colectivas de los trabajadores del transporte, existe un gran campo de investigación para explicar sociológicamente, las distintas movilizaciones que los trabajadores y los concesionarios del servicio realizan de manera frecuente en la ciudad. Se desconoce en profundidad las configuraciones de las identidades colectivas de los transportistas y su relación con la concretización de distintas acciones colectivas. Se ha supuesto, de manera generalizada, que los trabajadores del transporte son principalmente impulsados por los intereses y voluntades de los líderes de sus organizaciones y que en su gran mayoría, los trabajadores del transporte no pueden organizarse ni ejercer ninguna demanda concreta en defensa de mejores condiciones del trabajo sino es por contubernio de sus líderes y concesionarios.³⁶ Sin embargo, en tal generalización existen muchos enigmas sobre las distintas realidades sociales del ámbito del transporte. Principalmente hay un gran desconocimiento de la vida social y laboral de los trabajadores del servicio concesionado. Lo que se conoce de manera general, son sus condiciones laborales, la calidad que tiene su servicio, la composición de sus organizaciones, demandas generales y problemáticas de movilidad. Sin embargo, no se conoce en profundidad la experiencia vivencial en el ámbito del

³⁶ El caso abordado en esta tesis es considerado por los especialistas del transporte, como el único ejemplo de trabajadores del transporte que ha luchado por la defensa de su trabajo.

trabajo, la familia, la organización, la política, sus territorialidades, el ocio/recreación, y el ámbito de la religión. La falta de profundidad en los análisis ha provocado en parte, un gran desconocimiento de la vida de estos agentes y de su construcción sociolaboral, promoviendo con ello amplias generalizaciones y estigmas que opacan las distintas realidades sociales construidas.

El caso aquí abordado es caracterizado en su acción colectiva por un liderazgo consistente ejercido hacia un grupo de trabajadores del transporte. No obstante, tal acción colectiva no pudo haberse concretado sino hubieran existido previamente importantes lazos identitarios laborales, los cuales sirvieron para impulsar la defensa del trabajo ante su inminente extinción. Los liderazgos pueden ser distintos y manejados de muy diversas formas con amplios contenidos subjetivos e ideológicos. El caso aquí presentado es tan sólo un ejemplo concreto en que la acción política colectiva de un grupo social dentro de un microuniverso, se constituyó para hacer realidad una lucha considerada como legítima y básica de todos los ciudadanos: el derecho al trabajo. Así, mediante este caso, pretendemos mostrar por una parte, un ejemplo real de la posibilidad de configurar identidades laborales colectivas y acciones concretas de trabajadores en defensa de su trabajo; y por la otra, abrir el panorama para abordar posteriormente, realidades sociales más amplias de manera comparativa donde se siga abordando el problema de la identidad y acción colectiva en otras organizaciones considerando el actual contexto de reestructuración urbana del transporte.

Así, queda pendiente para una investigación futura el tratamiento de realidades sociales más amplias y complejas en la relación de estructuras, subjetividades y acciones, que den cuenta de manera más amplia y profunda, los aspectos más esenciales de las nuevas identidades laborales, así como de las acciones políticas concretas en defensa del trabajo en el rubro del transporte público en un espacio tan complejo y heterogéneo como la metrópoli capitalina.

BIBLIOGRAFÍA

Adorno, Theodor W. (2001), *Epistemología y ciencias sociales*, Madrid: Ediciones Cátedra.

Alberti, Giorgio (1970), "Los movimientos campesinos" en Francisco Moncloa y Campodónico (Eds.) *El campesino en el Perú*, Perú Problema 3.

Althusser, Louis (1978), *Ideología y aparatos ideológicos de Estado: notas para una investigación*, Medellín, Colombia: Ed. Pepe.

Archer, S. Margaret (1997), *Cultura y teoría social*, Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.

Aron, Raymond (1987), *Las etapas del pensamiento Sociológico II: Durkheim, Pareto, Weber*. Argentina: Ediciones siglo veinte.

Aristóteles (1995), *Metafísica*, Madrid: Gredos.

Bacelis, Roldán Sandra (2003), *Organizaciones de Transportistas en el servicio público del Distrito Federal, 1988-2000*, tesis para obtener el grado de maestría en Planeación y Políticas Públicas, UAM-Azcapotzalco, México.

Bassols, Ricardez, Mario (1997), *Política urbana en Aguascalientes: actores y territorio (1968-1995)*, UAM/Instituto Cultural de Aguascalientes: Aguascalientes, México.

Baudrillard, J. (1988), *El otro pos sí mismo*, Anagrama: Barcelona.

Beck, Ulrich (2000) *Un nuevo mundo feliz. La precariedad del trabajo en la era de la globalización*. México: Paidós.

Berkeley, George (1982) *Tratado sobre los principios del conocimiento humano*. Madrid: Gredos.

Burawoy, Michel (1989) *El consentimiento en la producción*. España, Ministerio el Trabajo y Seguridad Social.

Canclini, García C. (1995) *Consumidores y ciudadanos: conflictos multiculturales de la globalización*. Editorial Grijalbo, México, D.F.

_____ (2004), citado por César A. Vergara Figueroa, (2002), *Identidades, imaginarios y símbolos del espacio urbano: Québec, la Capitale*, Tesis de Doctorado en Antropología, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa, México, D.F.

Castells, Manuel (1999), *La era de la información. El poder de la identidad*, vol. 2, Siglo XXI: México.

Casquette, J. (1998), *Política, cultura y movimientos sociales*, Bakeaz, Bilbao.

Cisneros, Sosa, A. (2005), "Cotidianidad e historicidad en las identidades colectivas" en Sergio Tamayo y Kathrin Wilder (coordinadores), *Identidades urbanas*, UAM-A: México.

Charry, Clara Inés (2004) "Identidad social: interdisciplina y dualidad" en *Análisis social e identidades*, Ángel F. Nebbia y Martín Mora. UAM, Plaza y Valdés, México.

Chombart de Lauwe Paul-Henry y Jacques Jenny, (1997), "Lugar de trabajo y residencia" en *Tratado de sociología de l trabajo*, Vol. 1, FCE: México.

Comte, Augusto (2003), *Filosofía positiva*. México: Porrúa, Colección "Sepan Cuantos".

Cuellar, Angélica Vásquez (2000), *La cara oculta de Ruta 100: La construcción subjetiva de la democracia, la representatividad y la legitimidad*, México: UAM, IET, Plaza y Valdés, Centro Americano de Solidaridad Sindical. Internacional.

De la Garza, Enrique (Coordinador) (1988), *Hacia una metodología de la reconstrucción. Fundamentos, crítica y alternativas a la metodología y técnicas de investigación social*, UNAM/ Editoial Porrúa: México.

_____, (2000) "El papel del concepto de trabajo en la teoría social del siglo XX" en Enrique de la Garza (coord.), *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*, FCE: México.

_____, (2001), *Subjetividad, cultura y estructura*, Iztapalapa, México, enero-junio.

_____ (Coord.) (2006), "¿Cuál puede ser el campo de la sociología a inicios del siglo XXI?" en *Tratado latinoamericano de Sociología*, Barcelona: Anthropos.

_____ (Coord.) (2006b), "¿Hacia dónde va la teoría social?" en *Tratado latinoamericano de Sociología*, Barcelona: Anthropos.

_____ (Coord.) (2006c), "Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto laboral ampliado" en *Teorías Sociales y Estudios del Trabajo: nuevos enfoques*, Barcelona: Anthropos.

_____ (et. al) (2008) "Crítica a la Razón Para-postmoderna", *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, Año 13, No. 19, ALAST.

Della Prta, D. y M. Diani (1999), *Social Movements: an introduction*, Oxford: Bckwell Pub.

Di Meo, Guy (2000), *Géographie sociale et territoires*, Col. Université, Nathan, París, citado por Alicia Lindón (2006a), "De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción" en Alicia Lindón, Miguel Á. Aguilar Díaz y Daniel Hiernaux (Coordinadores), *Lugares imaginarios en la metrópolis*, México: Anthropos Editorial, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa.

Dubar, C. (1991), *La socialisation, Construction des identités sociales et professionnelles*, Paris: Armand Colin.

Dubar, C. (2001) "El trabajo y las identidades profesionales y personales", *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, Año 7, No. 13, Buenos Aires.

Durkheim, Émile (1999) *Las reglas del método sociológico*, Folio: España, 37–46 pp.

Erickson, E. H. (1992) *Identidad, Juventud y crisis*. Taurus, Madrid

Ferrariz, Maurizio (2007) *Historia de la hermenéutica*. México: Siglo XXI.

Ferraro, José (2003) *Introducción al pensamiento de Marx y Engels*, Ítaca: México.

Foucault, Michel (1976), *Vigilar y castigar*, México: Siglo XXI.

_____ (2002), "El sujeto y el poder" en Laura P. Díaz (Ed.) *Vertientes contemporáneas del pensamiento francés. Ensayos y textos*. México: UNAM.

García Canclini, Néstor (1990), "Introducción: la sociología de la cultura de Pierre Bourdieu" en Pierre Bourdieu, *Sociología y Cultura*, México: CONACULTA-Grijalbo.

Gergen, K.J. (1992), *El yo saturado*, Barcelona: Paidós.

Guevara R. Rosana y José Luis Torres Franco, *Identidades laborales y condiciones de trabajo en la hotelería*.

Gramsci, Antonio (1981), *Escritos políticos, 1917-1933: la teoría general del marxismo en Gramsci*, México, Pasado y Presente.

Giddens, Anthony (2006), *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*, Argentina: Amorrortu Editores.

Giménez, Gilberto, (1994) "Modernización, cultura e identidades tradicionales en México", en *Revista mexicana de sociología*, México, UNAM, No 4, año LVI.

_____, (2002), "Paradigmas de la identidad" en *Sociología de la identidad*, Aquiles Chihu Amparán, Miguel Ángel Porrúa/UAM-I: México.

Gobierno del Distrito Federal (2005), *Metrobús Insurgentes, programa de mitigación y recuperación urbana-Proyecto de Inducción de Medidas Ambientalmente Amigables en Transporte (TF051612)*, México: Metrobús, SETRAVI, The World Bank, citado por Nava Emelina y Jaime Ramírez, (2008), "El funcionamiento el sector transporte y las posibilidades de negociación", en Clara Eugenia Salazar y José Luis Lezama (Coords.), *Construir ciudad: un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*, México: El Colegio de México.

Gleizer, Salzman, Marcela, (1997), *Identidad, subjetividad y sentido en las sociedades complejas*, FLACSO/Juan Pablos Editor: México.

Goffman, Irving (2002), *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Argentina: Amorrortu Editores.

Gumuchian, Hervé (1991) *Representations et aménagement du territoire*, Economica, Paris, citado por Alicia Lindón (2006), "De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción" en Alicia Lindón, Miguel Á. Aguilar Díaz y Daniel Hiernaux (Coordinadores), *Lugares imaginarios en la metrópolis*, México: Anthropos Editorial, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa.

Harnecker, Martha (1964,1994) *Los conceptos elementales del materialismo histórico*, quincuagesimonovena edición, Siglo XXI: México.

Habermas, Jürgen (2006), *Teoría de la acción comunicativa, crítica de la razón funcionalista*. Volumen II, México: Taurus.

Hualde, Alfredo, "ingenieros en la Frontera Norte de México: Trayectorias Laborales e Identidades Profesionales". Ponencia presentada en el Coloquio: Tendencias y manifestaciones de la nueva cultura del trabajo, organizado por la revista El Cotidiano, UAM-Azcapotzalco y la Fundación Friedrich Ebert, Septiembre de 1995.

_____, (2000), "La sociología de las profesiones: asignatura pendiente en América latina" en *Tratado latinoamericano de Sociología del trabajo*, Enrique de la Garza (Coord), UAM/El Colegio de México/FCE/FLACSO: México.

Husserl, Edmund (1949) *Ideas relativas a una fenomenología pura y una filosofía fenomenológica*, México. F.C.E.

Ianni, Octavio (2006): *Teorías de la globalización*. México: Siglo XXI.

James, William, (1954) *Pragmatismo*, Buenos Aires: Aguilar.

Kanawaty, George (2005), *Introducción al estudio del trabajo*, Oficina Internacional del Trabajo: Ginebra, Suiza.

Kant, Emmanuel (2000a), *Crítica de la razón pura*, Madrid: Alfaguara.

_____, (2000b), "Idea de una historia universal en sentido cosmopolita" en *Filosofía de la Historia*, Traducción Eugenio Ímaz, México: Fondo de Cultura Económica.

Klandermans, B. (1994), *La construcción social de la protesta y los campos pluriorganizativos* en E. Laraña & J. Gusfield (Eds.), *Los Nuevos Movimientos Sociales: de la ideología a la identidad*, Madrid: CIS

Konstantinov, F.V. (Ed.) (1976), *Fundamentos de filosofía marxista*. México: Grijalbo Löwith, Karl (2007) *Max Weber y Karl Marx*. España: Gedisa

Eisinger, Peter (1973), "The conditions of protest behavior in American cities", *American Political Science Review*, 67, 11-28.

Hegel, Georg W. F. (1986). *Filosofía del derecho*, México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Legorreta Jorge (1989), *Transporte y contaminación en la Ciudad de México*, México: Centro de Eco desarrollo.

Lindón, Alicia (2006a), "De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción" en Alicia Lindón, Miguel Á. Aguilar Díaz y Daniel Hiernaux (Coordinadores), *Lugares imaginarios en la metrópolis*, México: Anthropos Editorial, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa.

Lindón, Alicia (2006b), "Cotidianidad y especialidad: la experiencia de la precariedad laboral" en Camilo Contreras Delgado y Adolfo Benito Narvaez Tijerina (Coordinadores), *La experiencia de la ciudad y el trabajo como espacio de vida*, México: Plaza y Valdés/COLEF: México.

Lindón, Alicia (2006c), "Territorialidad y género: una aproximación desde la subjetividad espacial" en Patricia Ramírez Kuri y Miguel Á. Aguilar Díaz (Coordinadores), *Pensar y habitar la ciudad*, México: Anthropos Editorial, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa.

Lorenzo, Cardaso (2001), *Fundamentos teóricos del conflicto social*, Madrid: Siglo XXI.

Löwith, Karl (2007) *Max Weber y Karl Marx*. España: Gedisa Editorial.

Lukes, Steven (1985) *El poder: un enfoque radical*, Madrid: Siglo XXI, citado por Rodríguez, Zepeda (2009) "El poder: enfoques en contraste", en *La categoría del poder: en filosofía política en nuestros días*, Sergio Pérez Cortés, México: UAM-I.

Lyon, David (2005), *Postmodernidad*, España: Alianza Editorial.

Martínez, Ana Teresa (2007), *Pierre Bourdieu, razones y lecciones de una práctica sociológica*, Buenos Aires: Manantial.

Marx, Karl y F. Engels (1977), *Correspondencia, Obras escogidas tomo III: 379*

McAdam, Doug (1994), "Cultura y Movimientos Sociales" en E. Laraña & J. Gusfield (Eds.), *Los Nuevos Movimientos Sociales: de la ideología a la identidad*, Madrid: CIS.

_____ (1999), "The Biographical Impact of Activism" en Marco Giugni, Doug McAdam, and Charles Tilly (Eds.), *How Movements Matter: Theoretical and Comparative Studies on the Consequences of Social Movements*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Mead, G. Herbert (1972), *Espíritu, persona y sociedad: desde el punto de vista del conductismo social*, Buenos Aires: Paidós.

Melucci, A. (1989) "Nomads of the Present: Social Movement and Identity Needs in Contemporary Society", *Temple University Press*, Philadelphia, PA.

Morales, Moreno Isidro (1988), "Una invitación: pensar el poder sin el Rey ni la Ley. El pensamiento político de Michel Foucault", *Revista Sociológica*, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco, México, año 3, número 6.

Nava Emelina y Jaime Ramírez, (2008), "El funcionamiento el sector transporte y las posibilidades de negociación", en *Construir ciudad: un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*, Clara Eugenia Salazar y José Luis Lezama (Coords.) México: El Colegio de México.

Navarro B. Bernardo (1986), Tesis de maestría: Crisis económica y movimiento urbano popular en el valle de México [1968-1984], Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía.

_____ (2004), "La obra vial del gobierno de López obrador: ¿integración urbana de la metrópoli?", *Revista Diseño y sociedad*, otoño.

_____ (2005), "El servicio de transporte urbano y los procesos sociales", *Veredas*, 10, Primer semestre de 2005. UAM-X.

Neffa, Julio C., (2003) *El trabajo humano*. CEIL-PIETTE / CONICET: Buenos Aires.

Neve, Eduardo (2008), "Espacio y paisaje en la obra de Milton Santos: exploración de una diferenciación espacial", en, Cristobal Mendoza (Coord.), *Tras las huellas de Milton Santos*, México: UAM-I, Anthropos Editorial.

Parsons, Talcott (1967), "Sociological Theory and Modern Society", en *The Free Press*, Nueva York, citado por Steven Lukes, *El poder: un enfoque radical*, Madrid: Siglo XXI, 1985.

_____ (1984), *El sistema social*, Madrid: Alianza Editorial.

Pérez, Pérez, Gabriel (1997), *Identidad ocupacional en las operadoras de teléfonos de México*, tesis de Maestría en Sociología del Trabajo, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa, México, D.F.

Pérez, R. Maya Lorena (1992), *La identidad como objeto de estudio*, Cuadernos de investigación, IIA-UNAM: México.

Raschke, J. (1985): *Soziale Bewegungen. Ein historisch-systematischer Grundriß*, Frankfurt/M.

Retamozo, Martín (2009), "Orden social, subjetividad y acción colectiva. Notas para el estudio de los movimientos sociales", *Revista Athenea Digital*, Numero 16: 16-95.

Rocher, Guy (1996) *Introducción a la sociología general*: Barcelona: Herder.

Rodriguez, Zepeda (2009) "El poder: enfoques en contraste", en Sergio Pérez Cortés, *La categoría del poder: en filosofía política en nuestros días*, México: UAM-I.

Ritzer, George (2002a), *Teoría sociológica clásica*, México: McGraw-Hill.

Ritzer, George (2002b), *Teoría sociológica contemporánea*, México: McGraw-Hill.

Rodríguez, López y Bernardo N. Benítez (1999) *Transporte urbano de pasajeros de la ciudad de México en el siglo XX*. México: Gobiernos del Distrito Federal.

Russel, Bertrand (1995) *Power*, Londres/Nueva York: Routledge.

_____ (1998) *La conquista de la felicidad*, Colección Austral, México: Espasa-Calpe.

Salazar, León C. (2010), "El problema de la identidad y la acción colectiva de los microbuseros" en Enrique de la Garza (et.al), *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en trabajadores no clásicos*, UAM-I, (En prensa).

Santos, Milton (1988), *Metamorfoses do espaço habitado*, São Paulo: HUCITEC, citado por Neve, Eduardo (2008), "Espacio y paisaje en la obra de Milton Santos: exploración de una diferenciación espacial", en Cristóbal Mendoza (Coord.), *Tras las huellas de Milton Santos*, México: UAM-I, Anthropos Editorial.

_____ (1990), *Por una nueva geografía*, Madrid: Espasa-Calpe.

_____, (2000), *La naturaleza del espacio*, Barcelona: Ariel.

Savage, P. Stephen, (1999), *Las teorías de Talcott Parsons. Relaciones sociales de a acción*, México: UAM-I/McGraw-Hill.

Sigmund, Freud (1970, 2006), *El malestar de la cultura*, Biblioteca Freud, Octava reimpresión, Alianza Editorial: España.

Simon, Hebert (1989), *Naturaleza y límites de la razón humana*, México. F.C.E.

Shutz, Alfred y Thomas Luckmann (2003), *Las estructuras del mundo de la vida*, Argentina: Amorrortu Editores.

Snow D.A. y Anderson L., (1987), "Identity work among the homeless: The verbal construction and avowal of personal identities", *American Journal of Sociology*, 92,pp. 1336–1371.

_____, S. Hunt, & R. Benford, "Marcos de AC y campos de identidad en la construcción social de los movimientos" en E. Laraña & J. Gusfield (Eds.), *Los Nuevos Movimientos Sociales: de la ideología a la identidad*, Madrid: CIS.

_____, y McAdam D. (2000), "Identity work processes in the context of social movements: Clarifying the identity/movement nexus" en S. Stryker, T. Owens y R. White (Ed.), *Self, Identity and Social Movements*, University of Minneapolis Press, Minneapolis.

Stoecker R.,(1995), *Community, movement, organization: The problem of identity convergence in collective action*, Sociological Quarterly, 36.

Stryker, S. (1980), *Symbolic Interactionism: A Structural Version*, Benjamin/Cummings, Menlo Park, CA.

Tarrow, S. (1997), *El poder en movimiento. Los nuevos movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Editorial Alianza.

Tamayo Sergio y Kathrin Wilder (coordinadores), *Identidades urbanas*, UAM-A: México.

Taylor, Verta y Nancy E. Whittier (1995), "Watching for Vibes: Bringing Emotions into the Study of Feminist Organizations" en Myra Marx Ferree and Patricia Yancey Martin (Eds.) *Feminist Organizations: Harvest of the New Women's Movement*, Philadelphia: Temple University Press.

Touraine, Alain (1986) "La inútil idea de la sociedad, el hombre, las ideas y las instituciones" en Francisco Galván (comp..y tr.), *Touraine y Habermas*, UAM-A/UAP: México.

Tuan, Yi-Fu (1977), *Space and Place: The perspective of experience*, Minneapolis: University of Minnesota,

Weber, Max (2005), *Economía y Sociedad*, México: Fondo de Cultura Económica.

_____ (2006) *Ensayos sobre metodología sociológica*, Buenos Aires: Amorrortu.

Whooley, Owen (2007) "Collective Identity." *Blackwell Encyclopedia of Sociology*. Ritzer, George (ed). Blackwell Publishing, 2007.

Wright, Mills C. (1993) *La élite del poder*, México: Fondo de Cultura Económica.

Zemelman, Hugo (1987a), *Uso crítico de la teoría. En torno a las funciones analíticas de la totalidad*, México: El Colegio de México/Universidad de las Naciones Unidas.

_____ (1987b) *Conocimiento y Sujetos Sociales*, México: El Colegio de México/Universidad de las Naciones Unidas.

_____ (2001) *De la historia a la política. La experiencia de América Latina*. México: Siglo XXI.

_____ (2006) "Alternativas en el método de la investigación científica ¿Es la prueba de hipótesis el único camino?" en Enrique de la Garza Toledo (Coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología*, México: UAM-I/Anthropos.

PROGRAMAS

Programa Integral De Transporte y Vialidad 2000-2006, <<http://www.setravi.df.gob.mx>>.

Programa Integral De Transporte y Vialidad 2007-2010, < <http://www.setravi.df.gob.mx>>.

Proyecto de aprobación de ruta alterna elaborado por los "Operadores Organizados de Ruta 1 Rey Cuauhtémoc", 2007. Biblioteca personal.

CONTENIDO DE ANEXOS

1. CARTA DIRIGIDA AL SR. MARTÍN MEJÍA. 12 DE MAYO DE 2007.
2. RESPUESTA DEL LIC. MARTÍN MEJÍA ZAYAS. 30 DE MAYO DE 2007.
3. CARTA DIRIGIDA AL C. ARMANDO QUINTERO MARTÍNEZ. 20 DE JUNIO DE 2007.
4. RESPUESTA DE LIC. MARTÍN MEJÍA ZAYAS A TRABAJADORES DE LA RUTA 1 DERIVACIÓN REY CUAUHTÉMOC. 20 DE JUNIO DE 2010.
5. CARTA ABIERTA A LOS OPERADORES DE RUTA 1 REY CUAUHTÉMOC.
6. RESUMEN DEL PROYECTO DE RUTAS ALTERNAS PROPUESTO POR LOS TRABAJADORES DE RUTA 1 REY CUAUHTÉMOC.
7. NOTA INFORMATIVA SOBRE EL RECORRIDO DE RUTAS ALTERNAS REALIZADO POR M. EN C. ALFONSO TORRES ROMO.

MÉXICO DF A 12 DE MAYO DE 2007

SR. MARTÍN MEJÍA.

PRESENTE

ME DIRIJO A USTED, POR MEDIO DE LA PRESENTE, PARA VER LA POSIBILIDAD DE QUE NOS AGENDE, UNA JUNTA O REUNIÓN EN CORTO PLAZO, EN LA SETRAVI, PARA TRATAR ASUNTOS RELACIONADOS CON LA SITUACIÓN LABORAL, EN LA QUE SE ENCUENTRAN LOS COMPAÑEROS OPERADORES DE R1 DERIVACIÓN REY CUAUHEMOC QUE UN SERVIDOR REPRESENTA, YA QUE HEMOS SIDO IMPACTADOS POR EL PROYECTO DE GOBIERNO (METRO-BUS).

SIN MAS POR EL MOMENTO Y AGRADECIENDO DE ANTEMANO SUS FINAS ATENCIONES, RECIBA UN CORDIAL SALUDO

TRABAJADORES R1
DERIVACIÓN REY CUAUHEMOC.
JUAN MANUEL HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ.
SN. FERNANDO 604
COL CENTRO TLALPAN
54242266



Handwritten signatures and date: "Juan M." and "12 May 2007".

MEXICO D.F A 20 DE JUNIO DEL 2007

**C. ARMANDO QUINTERO MARTINEZ
SECRETARIO DE TRANSPORTES Y VIALIDAD
PRESENTE.**

LOS TRABAJADORES AFECTADOS POR EL PROYECTO METRO-BUS (DOCTOR GALVEZ-CAMINERO), NOS CONSTITUIMOS EN LA ASAMBLEA EL DIA DE HOY, ANTE LA FALTA DE ATENCION DE LOS ESCRITOS INGRESADOS CON FECHAS 5 Y 24 DE MAYO DEL 2007 Y 6 DE JUNIO DEL 2007 Y AL NO TENER RESPUESTA ALGUNA ANTE DICHS DOCUMENTOS NOS HEMOS PERCATADO, UNA FALTA DE INTERES A NUESTRA PROBLEMÁTICA Y A LOS POSTULADOS QUE RIGEN NUESTRO PARTIDO (PRD), YA QUE EL LEMA QUE ES MOTOR DE LOS IDEALES; "PRIMERO LOS QUE MENOS TIENEN", NO SE HA TRADUCIDO EN LA VIA DE LOS HECHOS. POR LO ANTERIOR HEMOS DECIDIDO TOMAR ACCIONES RADICALES PARA HACERNOS ESCUCHAR, POR LO QUE EXIGIMOS QUE SEA RECIBIDA LA COMISION POR SU PERSONA, EN UN ULTIMO INTENTO DE EVITAR UNA CONFRONTACION INECESARIA QUE NADA AYUDA A LA CIUDADANIA.

**ATENTAMENTE: COMITÉ DE LUCHA
OPERADORES RUTA 1 REY CUAUHEMOC**

ANEXO AL PRESENTE, COPIA DE LOS ESCRITOS QUE SE MENCIONAN EN EL CUERPO DEL PRESENTE.

MEXICO D.F A 20 DE JUNIO DEL 2007

A LOS MIEMBROS DE LA ASAMBLEA

EN EL DOMICILIO UBICADO EN AV. SAN FERNANDO N. 604, COL. CENTRO DE TLAPAN, TLAPAN D.F, C.P 14000 SE REUNIERON EN LA SAMBLEA INFORMATIVA EL COMITÉ DE LUCHA.

ORDEN DEL DIA

PARTICIPACION POLITICA DEL GRUPO Y AFILIACION AL PARTIDO (PRD).
EXSORTAR A LOS COMPAÑEROS OPERADORES A MODERAR SU COMPORTAMIENTO CON LOS USUARIOS.

EVENTO EN EL CENTRO DEL TLALPAN EL SABADO 23 DE JUNIO A LAS 11:30 HRS A.M .

REUNION CON EL PRESIDENTE DE LA ASOCIACION D EPADRES DE FAMILIA DE LA ESCUELA "NIÑOS HEROES DE CHAPULTEPEC".

TAREAS Y RESOLUCIONES

LOS COMPAÑEROS OPERADORES SE COMPROMETIERON DE MANERA VOLUNTARIA A PARTICIPAR Y AFILIARSE AL PARTIDO (PRD).

SE VA A BUSCAR UNA REUNION, A CORTO PLAZO, CON LOS DELEGADOS Y LA COMISION DE VIGILANCIA DE REY CUAUHEMOC, CON EL FIN DE TRATAR ASUNTOS RELACIONADOS CON EL TOTAL ABANDONO DE SUS RESPONSABILIDADES Y DE SU DESINTERES Y LA APATIA EN QUE HAN CAIDO, Y EXSORTARLOS A LLEVAR A CABO SUS ACTIVIDADES CORRESPONDIENTES, HACIENDO DE SU CONOCIMIENTO, QUE CUENTAN CON NUESTRA COMPRESION Y APOYO, TODO ESTO CON EL FIN DE MEJORAR EL DESEMPEÑO E IMAGEN DE LA RUTA.

LOS COMPAÑEROS ABAJO FIRMANTES SE COMPROMETIERON A ASISTIR AL EVENTO QUE SE EFECTUARA EL DIA 23 DE JUNIO DEL 2007 EN EL CENTRO DE TLALPAN



Secretaría de Transportes y Vialidad
Dirección General de Transporte

Número de oficio: DGT/964/2007

México D.F., a 30 de Mayo de 2007.

**C. JOSÉ NATIVIDAD LLAMAS H.
C. EMERSON A. SERRANO MARTINEZ, ET AL.
PRESENTE**

En atención a su escrito fechado el día 24 de mayo del año en curso, por medio del cual indican su inconformidad al Proyecto Corredor Insurgentes Sur en el tramo que comprende de San Ángel al Monumento al Caminero y a su vez solicitan se de espacio en la agenda para una entrevista con la finalidad de exponer sus problemáticas y buscar alternativas.

Al respecto me permito informarle, que para estar en condiciones de atender su solicitud, le solicitamos nos proporcione la documentación que acredita la personalidad e interés jurídico que ostenta, de conformidad con el Art. 76 fracción 1º de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal; para todos los efectos legales a que haya lugar.

Asimismo, nos indique la ruta a la que pertenecen y/o el número de concesiones, dado que no se incluyen en el escrito referido, lo que imposibilita atender lo antes solicitado.

Sin más por el momento aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

**LIC. MARTÍN MEJÍA ZAYAS
DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE**

C.e.p. C. Eliseo López Maceda. JUD de Recepción y Seguimiento. STV/SVS/DGT/1462/07
C.e.p. Archivo
Ref: DGT/CG/1970/2007



• Álvaro Obregón 269 2º Piso • Col. Roma • Deleg. Cuauhtémoc
• C.P. 06700 • Tel. 55.33.30.30



Secretaría de Transportes y Vialidad
Dirección General de Transporte

Número de oficio: DGT/1168/2007

México D.F., a 20 de junio de 2007.

**TRABAJADORES DE LA RUTA 1
DERIVACION REY CUAUHEMOC
PRESENTE**

Por instrucciones del Secretario de Transportes y Vialidad, Armando Quintero Martínez y en atención a su escrito fechado el 06 de junio del presente año, por medio del cual solicita se agende una audiencia, para tratar asuntos derivados del Proyecto Metrobús respecto a la Ampliación del Corredor Insurgentes, al respecto me permito informarles lo siguiente:

- Se han realizado diversas reuniones con representantes y concesionarios de la Ruta 1, por medio de los cuales se informó las acciones que se están llevando a cabo sobre el Proyecto Metrobus por la Ampliación del Corredor Insurgentes.
- Por ello, me permito solicitarle informe en calidad de qué piden la audiencia, dado que esta Secretaría sólo tiene relación con los concesionarios de unidades y con los representantes legales de cada ruta, más no con operadores de unidades.

Sin más por el momento aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

**LIC. MARTÍN MEJÍA ZAYAS
DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE**

C.e.p. C. Eliseo López Maceda. JUD de Recepción y Seguimiento. STV/SVS/DGT/1602/07
C.e.p. Archivo
Ref: DGT/CG/2187/2007



• Álvaro Obregón 269 2º Piso • Col. Roma • Deleg. Cuauhtémoc
• C.P. 06700 • Tel. 55.33.30.30



CARTA ABIERTA

A todos los compañeros operadores

Ruta 1, Derivación Rey Cuauhtémoc.

En últimas fechas nos hemos constituido como una organización gremial en defensa de nuestros legítimos derechos. La base de nuestra lucha es la preservación de nuestra fuente de trabajo. Se equivocan los que piensan que las acciones que estamos realizando son por el interés de una sola persona ó, peor aun, quienes pregonan que es una lucha perdida.

Los proyectos de transporte del Gobierno del D. F. afectó directamente el trabajo que hemos desarrollado durante décadas. Ante ésta situación, la decisión de la mayoría de los operadores fue la de presentar un frente de defensa para elaborar un proyecto serio y responsable de rutas alternas. Este proyecto los estamos integrando con las aportaciones y el trabajo de cada uno de nosotros y en su momento lo entregaremos a las autoridades.

Sin embargo a últimas fechas un personaje mediocre, conocido de todos nosotros, ha tratado de minar nuestra unidad, vertiendo rumores infundados y chismes mal intencionados que buscan desalentar a quienes conformamos este movimiento. Para ello se vale de amenazas y chantajes en contra de quienes, desde un principio, se identifican con nuestra lucha. Esta actitud irresponsable y provocadora no es gratuita, obviamente busca desorientar a los operadores para romper la unidad y desviarnos de nuestro principal objetivo.

Sabemos que este tipo de persona siempre obedece a intereses contrarios al bien común, ya que nunca se interesó por los problemas de los operadores de esta ruta y ha renunciado a toda responsabilidad para con esta derivación, aun a sabiendas de contar con todo nuestro apoyo. Con esta actitud demostró que nunca tuvo capacidad para dirigir a nuestro gremio y lejos de apoyar ha obstaculizado nuestra tarea. Por eso sus acciones son más por su interés personal.

Es por ello que hago un llamado a todos ustedes, compañeros operadores, para ya no prestarse al juego de este nefasto individuo y cerrar las puertas al divisionismo y al derrotismo que a nada nos conducen. El resultado positivo de este movimiento depende de nosotros, de nuestra participación y no de terceras personas.

¡¡Nuestro movimiento va a triunfar porque estamos unidos, porque es una causa justa y porque tenemos la razón!!

ATENTAMENTE

JUAN MANUEL HERNANDEZ HERNANDEZ

RESUMEN DE PROPUESTA DE PROYECTO

RUTAS ALTERNAS

COL. TLALCOLIGIA, COL. LA JOYA UNIDAD HABITACIONAL FOVISSTE FUENTES BROTANTES, CON DIRECCION AL METRO CIUDAD UNIVERSITARIA.

METRO CIUDAD UNIVERSITARIA CON DIRECCION A COL. LA JOYA, COL. TLALCOLIGIA Y UNIDAD HABITACIONAL FOVISSTE FUENTES BROTANTES.

COL. TLALCOLIGIA, COL. LA JOYA Y UNIDAD HABITACIONAL FOVISSTE FUENTES BROTANTES, CON DIRECCION A SAN ANGEL.

SAN ANGEL, CON DIRECCION COL. TLALCOLIGIA, COL. LA JOYA Y UNIDAD HABITACIONAL FOVISSTE FUENTES BROTANTES.

OBJETIVO GENERAL

DAR SERVICIO DE TRANSPORTE DE CALIDAD A USUARIOS AFECTADOS POR EL PROYECTO DE GOBIERNO METRO-BUS, CORREDOR INSURGENTES.

OBJETIVO PARTICULAR

QUE LOS USUARIOS TENGAN UN TRANSPORTE DIGNO DE VIAJE DE FORMA COMODA, BRINDANDOLES UN SERVICIO DE CALIDAD, EFICAZ BUEN TRATO Y CONFORT, CON LA IDEA DE MODERNIZAR EL TRANSPORTE EN DICHA RUTA, SE UTILIZARAN TENTATIVAMENTE DOSCIENTAS VAGONETAS NUEVAS, (ANEXAMOS ESPECIFICACIONES DE LAS UNIDADES).

AUNADO A ESTO, LOS OPERADORES CON QUE VA A CONTAR DICHA RUTA, SERAN SOMETIDOS A CENSOS DE CAPACITACION, TANTO CONDUCCION, EDUCACION VIAL, RESPETO AL USUARIO, PRIMEROS AUXILIOS Y MANTENIMIENTO DE LAS PROPIAS UNIDADES.

JUSTIFICACION

CON LA IDEA DE MODERNIZAR Y MEJORAR EL TRANSPORTE EN LA CUIDAD DE MEXICO, EN PARTICULAR EN LA DELEGACION DE TLALPAN, ALVARO OBREGON Y COYOACAN DEBIDO A LA DESAPARICION DE LA RUTA 1 REY CUAUHEMOC, Y LA CHATARRIZACION DEL PARQUE VEHICULAR DE DICHA RUTA YA QUE LAS

AUTORIDADES DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTES Y VIALIDAD, HAN NEGOCIADO DE FORMA PARTICULAR CON LOS PERMISIONARIOS SIN CONSIDERAR A LOS OPERADORES Y A LOS USUARIOS, ESTOS ULTIMOS PREOCUPADOS POR QUEDARSE SIN ALTERNATIVAS DEL TRANSPORTE AL METRO CIUDAD UNIVERSITARIA, EN ENCUESTA REALIZADA A LOS VECINOS DE LAS COLONIAS COLINDANTES DE LA COL. LA JOYA, COL. TLALCOLIGIA Y LA UNIDAD FOVISSTE FUENTES BROTTANTES, CASI EL 90 % MANIFESTO LA NECESIDAD DE CONTAR CON UNA RUTA ALTERNA DE TRANSPORTE QUE LOS TRASLADASE AL METRO CIUDAD UNIVERSITARIA SAN ANGEL Y VICEVERSA, RAZON POR LA CUAL AL VERNOS AFECTADOS LOS OPERADORES DE DICHA RUTA Y EN ARAS DE MEJORAR NUESTRA CALIDAD DE VIDA Y TENER UN EMPLEO DIGNO Y SEGURO, ES POR LO QUE SOLICITAMOS SE NOS OTORQUE LA CONCESION ANTES REFERIDA, POR LO QUE ESTAMOS EN LA MEJOR DISPOSICION, QUE ANTE LA AUTORIDAD EN TURNO SE HAGAN LOS TRAMITES NECESARIOS TANTO TECNICOS, DE OPERACION Y ADMINISTRACION, PARA CONSOLIDAR DICHO PROYECTO.

OPERACIÓN

CABE MENCIONAR QUE DICHA RUTA NO AFECTA OTRAS RUTAS QUE CORREN AL METRO CIUDAD UNIVERSITARIA, COMO LA RUTA 1 DERIVACION SAN PEDRO MARTIR Y LA RUTA 111, YA QUE EL DISEÑO DE LA RUTA ALTERNA COMO SE VE REFLEJADA EN EL PLANO QUE SE ENTREGA. (MENCIONAR TRAYECTO RUTA 111 Y RUTA SPM).

DEBIDO A LOS USARIOS DE LA RUTA 1 DERIVACION REY CUAUHEMOC DEJARA DE CONTAR CON UNA RUTA QUE LOS LLEVE A DICHA TERMINAL DEL METRO UNIVERSIDAD, CONSIDERANDO QUE HAY DIFERENTES RUTAS QUE VAN AL METRO, PERO NINGUNA ATENDERIA A LA POBLACION DE COL. LA JOYA, COL TLALCOLIGIA COL SANTA URSULA XITLA, COL TORRIELLO, UNIDAD FOVISSTE FUENTES BROTTANTES.

LOS USUARIOS ACOSTUMBRADOS A TRANSPORTE DE FORMA DIRECTA AL METRO CIUDAD UNIVESITARIA COMO YA SE MENCIONA, EFECTIVAMENTE HAY RUTAS QUE VAN AL METRO CIUDAD UNIVERSITARIA, PERO POR VENIR, CON USUARIOS DE OTRAS COLONIAS A SU TOTAL CAPACIDAD, TODO ESTO CAUSA UNA GRAN PROBLEMÁTICA A LOS USUARIOS QUE SE CONCENTRAN EN COL. LA JOYA PARA TOMAR EL TRASPORTE AL METRO CIUDAD UNIVERSITARIA POR LO QUE LA PROPUESTA EN CONCRETO ES:

QUE EXISTA UNA RUTA QUE CORRA AL METRO CIUDAD UNIVERSITARIA EMPEZANDO SU RECORRIDO EN LA COL TLALCOLIGIA, OTRA EN CONGRESO E INSURGENTES, COL LA JOYA Y LA OTRA EN LA UNIDAD FOVISSTE FUENTES BROTANTES, PARA DAR UN SERVICIO EFICAZ, MODERNO, SEGURO COMODO, CON EL OBJETIVO DE QUE LOS USUARIOS MEREZCAN TENER UN SERVICIO DIGNO, PARA LO CUAL DAREMOS EL SERVICIO CON VAGONETAS NUEVAS, ADECUADAS PARA SATISFACER LA NECESIDAD DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE EFICIENTE, TANTO EN OPERACION, COMO EN ADMINISTRACION.

TECNICA NORMATIVA

CONSIDERANDO QUE EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE MEXICO Y PARTICULARMENTE EN LA DELEGACION DE TLALPAN, LAS UNIDADES UTILIZADAS YA CUMPLIERON SU CICLO DE VIDA UTIL Y CONFORME MARCA LA LEY, SE DEBE MODERNIZAR CON UN SERVICIO DE PRIMERA CALIDAD, EFICAZ Y CONFORTABLE, LOS USUARIOS QUE NO FUERON CONSIDERADOS POR LOS CONCESIONARIOS, SE VEN EN LA NECESIDAD DE CONTAR CON UNA RUTA QUE SUSTITUYA A LA QUE DESAPARECE POR LO QUE LA UNION DE OPERADORES DE RUTA 1 DERIVACION REY CUAUHTEMOC , NOS SOMETEREMOS Y ACATAREMOS A LO QUE TENGA A BIEN DISPONER LAS AUTORIDADES DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD, TAN DIGNAMENTE DIRIGIDA AL LIC. ARMANDO QUINTERO MARTINEZ Y LIC MARTIN MEJIA SAYAS DIRECTOR GENERAL, LIC. ALFONSO TORRES, DIRECTOR TECNICO DE FOMENTO DEL TRANSPORTE, LIC. MATEO NOE FIGUEROA, SUB-DIRECTO DE PROGRAMAS ESTRATEGICOS, ING. VICTOR MARTINEZ ZAMORA, JEFE DE APOYO TECNICO Y OPERACIÓN DEL TRANSPORTE Y LAS AUTORIDADES DEL RAMO QUE DESIGNE EL C. SECRETARIO, PARA ATENDER NUESTRA PROPUESTA.

SE ANEXA INFORMACION TECNICA, SOLICITADA SEGÚN NORMATIVIDAD POR LA SECRETARIA.

SALIDA CON INTERVALOS DE DOS MINUTOS.

COMO SERAN VAGONETAS QUE SOLO TRANSPORTARAN PASAJE DE MANERA SENTADOS Y COMODOS CON TRASLADO CASI DE MANERA DIRECTA, ESTO NO QUIERE DECIR QUE HAYA PASAJEROS QUE BAJEN Y SUBAN EN ALGUN PUNTO INTERMEDIO, TOMANDO PUNTOS ESPECIFICOS COMO REFERENCIA DE PARADA.

TERRENO
CAPACITACION

LA CAPACITACION DE RELACIONES PUBLICAS, SERA IMPARTIDA POR EL SOCIOLOGO RUBEN SANCHEZ MEDINA.

LOS CURSOS DE PRIMEROS AUXILIO SE SOLICITARAN EN EL HOSPITAL, MANUEL GEA GONZALEZ.

EL CURSO DE MECANICA, LO DARA EL MECANICO ESPECIALIZADO, GUADALUPE JUAREZ, EN SU TALLER DENOMINADO "DEPORTIVO"

EL SERVICIO SERA LOS 365 DIAS DEL AÑO, DE LAS 4:30 A LAS 24:00 HORAS.

POR SER UNA NUEVA RUTA SE DESCONOCE EL NUMERO DE PASAJEROS QUE ASCIENDE Y DESCENDE EN LAS PARADAS INTERMEDIAS DE LA RUTA, SIN EMBARGO EL NUMERO DE PERSONAS DE TRASLADO DIRECTO SE CALCULA EN UN APROXIMADO DE 10,000 USUARIOS, EN EL TRANCURSO DEL DIA, Y EN SU MOMENTO, YA EN OPERACION DE LA RUTA, SE ENTREGAR LA INFORMACION CORRECTA, CON DATOS VERIDICOS Y DE MANERA OPORTUNA.



Secretaría de Transportes y Vialidad
 Dirección General de Transporte
 Dirección Técnica y de Fomento al Transporte
 Subdirección de Programas Estratégicos

México D.F. a, 24 de enero del 2008

NOTA INFORMATIVA

Para: Armando Quintero Martínez
 Secretario de Transportes y Vialidad

De: M. en C. Alfonso Torres Romo
 Director Técnico y de Fomento al Transporte

ASUNTO: Informe de recorrido de rutas alternas de operadores organizados Ruta 01 Rey Cuauhtémoc.

Sr. Secretario, en cumplimiento a los requerimientos normativos para la autorización de vías alternas de la Ruta 1, derivación Rey Cuauhtémoc, le informo que se llevó a cabo el recorrido de verificación con base al proyecto que le presentaron los representantes de la organización de los siguientes derroteros:

ORIGEN – DESTINO

RUTA ALTERNA 1: COL. TLALCOLIGIA – METRO CIUDAD UNIVERSITARIA

RUTA ALTERNA 2: COL. LA JOYA – METRO CIUDAD UNIVERSITARIA

RUTA ALTERNA 3: UH FOVISSSTE FUENTES BROTTANTES - METRO CU

RUTA ALTERNA 4: RESIDENCIAL INSURGENTES SUR - METRO CU

RUTA ALTERNA 5: SANBOR'S FUENTES - METRO CIUDAD UNIVERSITARIA

RUTA ALTERNA 6: CENTRO COMERCIAL PERISUR – METRO CU

RUTA ALTERNA 7: CENTRO COMERCIAL CUICUILCO – METRO CU

En el recorrido de ida y regreso de las propuestas Rutas 1, 2, 4, 5 y 6 se considera que existen las condiciones adecuadas de vialidad en ambos viajes.

En el recorrido de ida de la propuesta Ruta Alterna 3 se observa lo siguiente: se requiere retirar el camellón que se encuentra en Av. Insurgentes, en la conexión de las calles La Fama y Gral. Guadalupe Victoria, así como las adecuaciones resultantes, ya que es la única opción para dar continuidad a esta alternativa.



• Álvaro Obregón 269 2º Piso • Col. Roma • Delegación Cuauhtémoc
 • C.P. 06700 • Tel. 52 08 18 48



Secretaría de Transportes y Vialidad
 Dirección General de Transporte
 Dirección Técnica y de Fomento al Transporte
 Subdirección de Programas Estratégicos

En el recorrido de la propuesta Ruta 7, Metro Ciudad Universitaria a Centro Comercial Cuicuilco, se debe considerar la posibilidad de permitir circular las unidades por la lateral de Av. Insurgentes Sur, en el tramo de Periférico – Villa Olímpica, sin maniobras de carga y descarga de usuarios, con objeto de acceder al centro comercial.

En las diferentes alternativas presentadas se hace la consideración de que, en aquellas vialidades que actualmente son cubiertas por otras rutas de servicio público de pasajeros, no se permitirá las maniobras de ascenso de pasaje, con objeto de evitar fricciones y enfrentamientos entre operadores de las diferentes rutas.

Por otra parte, por los tipos de vialidad de dos carriles, principalmente en la zona centro de Tlalpan, la vagoneta tipo VAN propuesta es la más adecuada para prestar el servicio en esta zona.

Es evidente que la entrada en operación del servicio de pasajeros METROBUS influirá en los servicios actuales de transporte de pasajeros. Por lo que hace a los servicios cubiertos por la Ruta 1, derivación Rey Cuauhtémoc con destino al Metro Ciudad Universitaria, la propuesta presentada es viable para permitir cubrir las necesidades de transporte de las colonias Tlalcoligia, La Joya, UH FOVISSSTE Fuentes Brotantes, Residencial Insurgentes Sur, Sanborn's Fuentes y los centros comerciales Cuicuilco y Perisur.

Sin más por momento y para su conocimiento quedo de usted.

Atentamente

c.c.p. Ltc. Martín Mejía Zayas.- Director General de Transporte.

ATR*



• Álvaro Obregón 269 2º Piso • Col. Roma • Delegación Cuauhtémoc
 • C.P. 06700 • Tel. 52 08 18 48

