

Elementos para una investigación sobre el trabajo de los operadores de microbús de la Ciudad de México: una articulación conceptual para su construcción identitaria y acción colectiva.¹

*Carlos Clemente Martínez Trejo.**

A manera de introducción

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. 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.²

Es en esta gran complejidad de múltiples relaciones tanto de dependencia, correlación y necesidad de éstas importantes zonas económicas, políticas y sociales, es en donde los sujetos sociales configuran, producen y reproducen una gran multiplicidad de relaciones sociales, gran parte de ellas laborales.

El fenómeno social del transporte urbano puede interpretarse como una gran complejidad en la que se ponen en escena relaciones que son más que meramente económicas, funcionales (articulaciones espaciales y de traslado), productivas, ecológicas, de seguridad, de eficiencia, etc. sino además de esto, relaciones laborales y prácticas cotidianas que tienen que ver con el propio ejercicio social de desempeñar el trabajo dentro de los espacios en los que se

¹ El presente ensayo es un acercamiento conceptual de una investigación en curso de tesina que trata sobre la construcción de la identidad y acción colectiva en los operadores de microbús de la Ciudad de México.

* Estudiante de la licenciatura en Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa. Correo electrónico: carlosclementemt@hotmail.com

² Encuesta Origen-Destino 2007

genera y reproduce el fenómeno del transporte de una Ciudad. Estas relaciones tienen tanto motivaciones subjetivas como consecuencias prácticas que impactan en los ámbitos de lo político, lo social, cultural y moral a nivel colectivo e individual en una relación tan cercana con el transporte urbano, que sus orígenes, desarrollos y secuelas tienen tanto elementos de orden instrumental, emocional, afectivo, como imaginarias y simbólicas.

El fin de esta ponencia es mostrar una aproximación de una interpretación del transporte público orientada a investigar la actividad laboral de los operadores de microbús de la Ciudad de México que considera al trabajo del operador (microbusero), como una actividad que necesita ser manifiesta en razón de una configuración en una ampliación del propio concepto de “trabajo”, en donde se reflexione a la producción o al servicio con una importante intervención del cliente dentro del mismo proceso, teniendo una relación simbólica en una interacción cara a cara en territorios abiertos, en donde las interacciones son múltiples y sujetas a la eventualidad, explorando dimensiones como el de control, regulación y construcción social de la ocupación de los operadores.

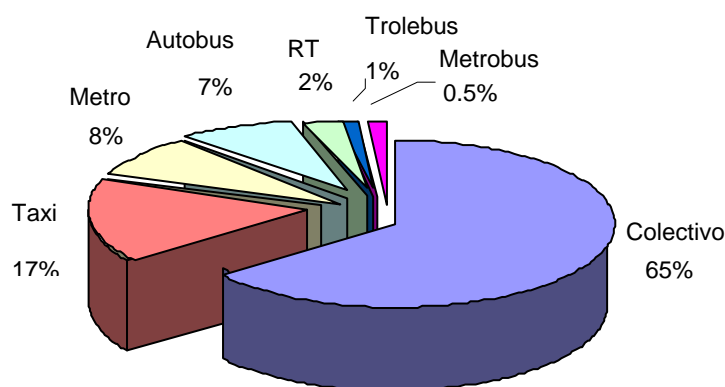
La evaluación del transporte

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 cálculos 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.

Se tienen registradas 29,126 unidades de las cuales 20,136 son microbuses, 4,692 son autobuses y 4,298 son vagonetas. De estas cifras las unidades de microbús obsoletas que han concluido su vida útil se calculan en 16, 778 (86% del total de unidades). El último microbús se construyó en 1993,

lo que significa que a la fecha han concluido su vida útil hasta en dos veces y media.

Actualmente se efectúan casi 22 millones de viajes en donde en el Distrito Federal se realizan el 58.4% de los mismos (aproximadamente 12,840,000). De tal porcentaje 68 millones se realizan en transporte privado y 14.8 millones en transporte público. De el total de de los viajes en transporte público el 65% se efectúa en transporte colectivo. (Ver Grafica 1)



Grafica 1. Porcentajes de viajes por modo de transporte público.
Fuente: Encuesta Origen Destino 2007.

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”³

Así, de principio puede decirse que la atención del gobierno por el transporte público refiere principalmente a objetivos que cobran su forma a

³ Ibid.

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 significa 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 conjuga de tal forma que esconde (o por lo menos confunde) 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 de microbuses como un espacio en el que se ponen en escena una multiplicidad de relaciones sociales, políticas, culturales, simbólicas y morales importantemente vinculadas con el trabajador del operador de microbús (que va más allá de conducir solamente la unidad de transporte), 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: “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”.⁴

El fin de esta exposición es mostrar algunas aproximaciones sobre interpretaciones diferentes a la visión arriba mencionada, sin dejar tampoco de considerar la pertinencia que tiene y las posibles relaciones explicativas con las nuestras. Para nuestra interpretación respecto al sentido que tiene el transporte público urbano de microbuses, tiene que ver con un enfoque centrado importantemente en la actividad del trabajo del operador en razón de un concepto ampliado de trabajo que considere como ejes articuladores el control sobre el trabajo, la construcción social de la regulación e interacción y la construcción social de la ocupación considerando áreas subjetivas extralaborales, espacios urbanos y organizacionales configuradores de identidad y movimiento social.

Por “trabajos clásicos” se entiende aquellas actividades que se ejercen en los espacios y formas de organización de la manufactura, extensibles a industria y algunos servicios modernos, que han seguido una transformación de actividades de oficio, a la automatización y al toyotismo. Los llamados “otros trabajos” comprenden a la producción y al servicio con un producto material o inmaterial que se lleva acabo con o sin la intervención del cliente en una relación que puede ser meramente simbólica con grados diferentes de intervención cara a cara. A su vez, estos trabajos se amplían a territorios

⁴ La 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.

abiertos en donde la intervención del cliente dentro del proceso de trabajo, el acto de la producción, distribución y consumo se relacione con una multiplicidad de interacciones sujetas a la contingencia. Sumado a esto, un criterio también importante para reflexionar los “otros trabajos” es el espacio, pues éste tiene repercute en las formas de control de quiénes lo ejercen, lo regulan e imponen, influyendo también en la definición de las reglas de cómo trabajar.

En la investigación en curso, se analizará el modelo productivo de los operadores de microbús como trabajo no clásico con miras a señalar configuraciones de identidad e acción colectiva.

Para reflexionar sobre el trabajo de los operadores de microbús conviene partir identificando para su caso, la forma en cómo los ejes articuladores de control de trabajo, construcción social de la ocupación y la construcción social de la regulación e interacción se van relacionando y cobrando forma y sentido en vistas de explicar el proceso de producción que estos trabajadores ponen en acto al ejercer su actividad. Mostrando a su vez la pertinencia que tiene la intervención del cliente, la producción simbólica y el espacio durante el proceso que dura el servicio de transporte dentro de la unidad microbús.

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 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 el concepto de control del proceso de trabajo en el desempeño de la actividad del operador de microbús pueden resaltar los siguientes aspectos: la existencia de una importante y amplia intervención de diversos actores en el propio proceso en que se lleva acabo el servicio. La diversidad de actores puede identificarse en una múltiple correlación entre aquellos sujetos que intervienen en el proceso de trabajo en por lo menos tres espacios sociales:

a) Paraderos. Estos espacios llamados también como terminales, bases, centros de transferencia modal o lugares de servicios auxiliares del transporte podrían identificarse 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 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 función de control, si bien delimita, define, ordena, reduce y jerarquiza el área de trabajo influyendo en el propio desempeño, lo hace no por su mera presencia o contenido material, sino por el uso social que los sujetos traspasan y actualizan día a día el lugar físico de trabajo. El espacio de trabajo entonces guía al operador y a su unidad dentro de una estructura material que le impone orden y forma desde su llegada, permanencia y hasta su salida, porque este ha sido un espacio previamente proyectado y vuelto en lo concreto para ser humanizado. En este espacio se entretajan además una gran diversidad de intenciones, funciones, fines, propósitos, planes, proyectos, características y descripciones que configuran un sentido hacia un plano colectivo en el que la diversidad construye cierta unidad que se alimenta por el trabajo, el espacio, la subjetividad y la cultural. (Ver imagen 1, 2 y 3);



Imagen 1. Foto funcional de centro de transferencia modal de línea "A" (Pantitlán- La Paz)

Fuente: <<http://www.setravi.df.gob.mx/cetram/index.html>>



Imagen 2 y 3. Fotos de centro de transferencia modal de línea "A" (Pantitlán- La Paz)

Fuente: Propia.

b) El espacio de "la calle" es el lugar más amplio y complejo de interacciones. Principalmente para el operador de microbús, su espacio de tránsito y circulación es el lugar que se diferencia a las banquetas (que es por donde transitan los peatones) conocido por arrollo vehicular que se organiza por carriles y señalamientos diversos. Es en este lugar en donde el espacio se dibuja a forma de ruta, en donde las avenidas y las calles se vuelven un trazado único y particular que generalmente tiene 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", se dibuja en el operador de forma mental y subjetiva, el esbozo de lo que será su trabajo y viaje. Durante

su transcurso aparecen ante él una gran complejidad de factores que regulan su trabajo al mismo tiempo que también lo desorientan, sin embargo, gana en él la coherencia de un acuerdo que pretende llegar a un fin, terminar un recorrido y completar un ciclo. Durante su transcurso su boceto mental y subjetivo le sirve de ayuda al guiarlo por la ciudad, pero constantemente lo modifica y adecua según lo considera necesario pues de manera cotidiana, siempre se enfrenta a la complejidad y a la contingencia. El espacio laboral del operador tiene su orientación 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 a manera de sospecha. El espacio de trabajo de la “calle” es para el operador el lugar en movimiento con sentido que se vincula con otros espacios sociales que a la vez se mueven y también lo controlan. Los sospecha e intuye, los reconoce y a veces también ejerce cierto control sobre ellos, pero siempre cuidándose de los mismos al mismo tiempo que los aprovecha.

c) Los otros espacios son aquellos lugares de prácticas sociales en donde el operador realiza otras actividades de su trabajo diferentes al de conducir. Estos espacios son los dos anteriores junto a otros más como el de la familia, el del culto, el de descanso, convivencia y diversión y el del comercio. En estos espacios el operador repara, atiende, mantiene, supervisa, vigila y cuida su unidad tanto en términos funcionales (mecánicos) como simbólicos (limpieza y otros), como a la vez también atiende a su propio cuidado personal (tanto físico como emocional) y de sus interesados (familiares o amigos).

El ejercicio del trabajo del operador no puede reducirse meramente a la acción del conducir y tampoco se puede afirmar que pueda haber en su actividad control de diseño de corte ford-taylorista, pues su gestión depende en gran medida de sus capacidades y experiencias de tipo cognitivo y subjetivo que

constantemente ensaya, práctica y subsana en una multiplicidad de relaciones, que van desde lo económico y político hasta las de carácter moral y emotivo con diversos sujetos visibles e invisibles. Su trabajo cobra sentido, cuando también se configura en los espacios de lo familiar, del compañerismo hasta en los espacios del culto a lo divino.

Todo lo anterior también está circunscrito dentro de una reflexión mayor considere las diferencias y la pertinencia de recuperar la reflexión de la dicotomía que parece tener el propio concepto del espacio en las definiciones teóricas.⁵

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) Es por ello que se considera la forma de generación de significados en las interacciones, pues en una ampliación del concepto de mercado de trabajo 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 y no solamente científico.

La construcción social de la ocupación a grosso modo puede articularse 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 otras de índole diversa que se ponen en juego en el ejercicio de la ocupación. Para los operadores de microbús, la construcción social de la ocupación obedecería a la relación de las estructuras, subjetividad e interacciones.

⁵ Kathrin Wildner distingue esta dicotomía conceptual al identificar en diversos autores las diferencias entre el espacio físico y el espacio social, entre uno abstracto y uno habitado, entre el concreto y el metafórico, entre el antropológico y otro no-antropológico; entre una representación del espacio y un espacio de representación. Ver: Kathrin Wilner, "Espacio, lugar e identidad. Apuntes para una etnografía del espacio urbano" en *Identidades urbanas*, Sergio Tamayo y Kathrin Wildner (2005), México D.F.: UAM.

Las estructuras importantemente se vinculan primero con la propia estructura del mercado de trabajo. Para tener noción de él será importante hacer una reflexión que vaya más allá de los meros datos descritos en medios oficiales, pues lo primero que hay que identificar, es que tal mercado está en una permanente reconfiguración por una lógica que lleva la voz de muchísimas voluntades que pugnan, planean y concretan proyectos para su desaparición, conservación y cambio. Esta dinámica se muestra cuando las propias organizaciones generan acuerdos, defienden sus intereses, negocian, luchan, ganan o pierden haciendo frente a condiciones estructurantes que parecen sobrepasar su magnitud política, económica y simbólica de las propias organizaciones de transportistas, jerarquías, líderes y trabajadores.

Toda esta magnitud 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 captarlo en su acaecer, dando cuenta y razón del mismo junto con otros elementos como son las reglas de entrada escritas y no escritas, sus redes de acceso, la composición y caracterización cuantitativa y cualitativa de sus organizaciones, y su demanda social de la ocupación y otros.

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 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. Otra importante dimensión serían las

regulaciones según actores gobierno, clientes, proveedores, comunidad de trabajo y organizaciones sociales.

En cada una de estas dimensiones pueden presentarse a la vez 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. Por ejemplo, *el manual del operador* es 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 fomentar un servicio de calidad y eficiencia del trabajador. 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 el operador las intenta seguir y cumplir en las interacciones con los sujetos. 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 saldo de cuentas o castigo, o bien promover la recompensa, el apoyo y el aprecio. Las normas de esta índole son 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 van tanto regulaciones y normas del trabajo como expresiones afectivas de compañerismo, odio, castigo, recompensa, acoso, burla, amor e indiferencia.

BIBLIOGRAFIA

De la Garza, Enrique (2007) *"Hacia un concepto ampliado de trabajo, de control, de regulación y de construcción social de la ocupación: los otros trabajos"*, <<http://docencia.izt.uam.mx/egt>>

Sergio Tamayo y Kathrin Wildner (2005), *Identidades urbanas*, México, D.F.: UAM.

Encuesta Origen-Destino 2007. < <http://www.setravi.df.gob.mx/index.html>>