



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

ACTA DE EXAMEN DE GRADO

No. 00055

Matrícula: 206381367

136

DEAMBULANDO CON LOS
VAGONEROS DEL METRO: LA
JORNADA SOBRE RIELES

En México, D.F., se presentaron a las 14:00 horas del día 9 del mes de febrero del año 2009 en la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana, los suscritos miembros del jurado:

- DR. RAUL NIETO CALLEJA
- DR. MIGUEL ANGEL OLIVO PEREZ
- DR. FERNANDO FRANCISCO HERRERA LIMA



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:

MAESTRA EN ESTUDIOS SOCIALES (ESTUDIOS LABORALES)

DE: SANDRA ROSALIA RUIZ DE LOS SANTOS

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

aprobar

REVISÓ

LIC. JULIO CESAR DE LARA ISASSI
DIRECTOR DE SISTEMAS ESCOLARES

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

DIRECTOR DE LA DIVISIÓN DE CSH

DR. PEDRO CONSTANTINO SOLIS PEREZ

PRESIDENTE

DR. RAUL NIETO CALLEJA

VOCAL

DR. MIGUEL ANGEL OLIVO PEREZ

SECRETARIO

DR. FERNANDO FRANCISCO HERRERA
LIMA



División de Ciencias Sociales y Humanidades
Maestría y Doctorado en Estudios Sociales

Estudios Laborales · Procesos Políticos · Economía Social

Línea de Estudios Laborales

“La jornada sobre rieles: Deambulando entre los vagoneros del Metro de la Ciudad de México”

Tesis que en opción al grado de Maestra en Estudios Sociales
presenta:

Sandra Rosalía Ruiz de los Santos

Director de Tesis: Dr. Miguel Ángel Olivo

México, Distrito Federal. Febrero de 2009

RECONOCIMIENTOS

En primer lugar mi más profundo agradecimiento a los vendedores ambulantes del Metro, las facilidades de acceso a su mundo de vida y a sus opiniones. Su participación y constante apoyo, fueron esenciales para realizar esta investigación. Especialmente a *Juan, Salo, El Fabuloso, Carmen y Don Paco*, por la protección y las atenciones ofrecidas desde el momento de conocerlos.

Asimismo agradezco a *Noé, Joel, Jorge* y a todas las autoridades que de manera desinteresada accedieron a las entrevistas solicitando seudónimos. Un especial agradecimiento al Sr. Humberto Castillo por su confianza, así como también a Juan Pérez y a Ignacio Báez Martínez por su inestimable información.

En segunda instancia agradezco a Miguel Ángel Olivo la asesoría que tuvo a bien brindarme con base a su valiosa experiencia. También a mis lectores, Areli Veloz, Fernando Herrera Lima y Raúl Nieto Calleja, quienes hicieron observaciones críticas que contribuyeron a mejorar considerablemente este trabajo. Por último agradezco al Dr. Enrique de la Garza el apoyo sin reparo, la estima y las sugerencias siempre puntuales, así como el interés mostrado a mi tema de investigación.

Finalmente quiero expresar que el producto que se materializa en este documento no es resultado únicamente de trabajo individual, sino que es consecuencia del sustento incondicional de gente sumamente importante en mi vida:

A mi madre por acompañarme siempre, por dejarme ser y apoyarme incondicionalmente, por los malos y mejores instantes de la vida...

A mi hermana y a su familia por mostrarme la sencillez de la vida, por todo lo que nos falta compartir y por tanto amor...

A mi sobrina Ximena por existir, por ser un aliento más en lo que viene y por ser un pequeño ángel en mi vida

A Ulises, Rogelio, Evelin, Mariana, Jair, Elizabeth y hasta Giovanna por su alegría e inocencia, por que me han enseñado que una sonrisa sincera es más valiosa que el dinero, porque me han demostrado que el tiempo se escapa a cada instante que desperdiciamos con problemas de "adultos"

Gracias totales a la familia **Sánchez Ruiz, Ruiz de los Santos, Ruiz Mateo**, a la Sra. **Silvia Gómez Sánchez** por el amor, el cariño y la confianza depositada en mí.

A mi abuela (+) porque su esencia vive en mi corazón y nunca he dejado de pensar en usted, por su educación y valores...

De tal manera que esta investigación está formada no solo de los relatos de los vagoneros y de teorías, sino además contiene a las personas que me sostuvieron durante este esfuerzo, compartieron agradables y desagradables momentos, y en esa medida también recoge parte de su historia

A mi grupo entrañable de amigos: Carlos, Mariana, Arelí, Fabiola, Mauricio, Jazmín, Lizeth, Manuel, Luis, Erika, Cecilia. Para todos por siempre mi agradecimiento y compromiso con los sueños compartidos.

Finalmente gracias a la solidaridad de mi grupo de Maestría, a Giovanna, Nancy, José Luis, muy especialmente a Arelí, Carlos y Cecilia.

A Arelí porque siempre nos sentimos identificadas ante supuestas adversidades

A Carlos por ser un buen compañero, por acompañarme a discusiones sobre temas y percepciones comunes.

A Cecilia, por la empatía que siempre ha existido, por aguantar mi neurosis y paranoia, por guardar mis secretos y por compartir mis alegrías, sobre todo por la amistad que ha nacido...

No queda fuera de esta expresión de agradecimiento infinito a Jaime, *mi corazón*, mi compañero a toda prueba, cuyo amor y paciencia me sostuvieron en momentos de desánimo y acompañaron mi alegría y mi tristeza. Cuyo valor, equilibrio han sido mi mejor ejemplo. A quien debo la certeza de que la adversidad es superable y cuya energía y orgullo me acompañan siempre. Porque ahora tenemos un mapa para bucear y ya no necesito nada más que eso... Porque me enseñaste que la magia existe...

Gracias por sumergirte conmigo en aguas dulces, aunque también nadamos en las saladas, en océanos tranquilos, por respetar conmigo la veda...

Gracias por enseñarme a disfrutar la arena, la brisa fuerte y la marea, que aunque no nos agradables las necesitamos...

Gracias por Oaxaca, Yucatán, Querétaro, Tlaxcala, Acapulco y por todos los lugares que nos falta conocer...

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. LOS OTROS TRABAJOS EN MEXICO: CARACTERISTICAS Y PERSPECTIVAS PARA SU ANALISIS	10
1. Pistas de los <i>otros trabajos</i> en el campo de los estudios laborales	10
2. Contextos del comercio en el Metro: transporte, venta y <i>vagoneo</i>	14
2.1 El Metro como transporte <i>subterráneo</i>	14
2.2 El Metro como comercio	18
2.3 El Metro como <i>vagoneo</i>	21
2.3.1 Características elementales de la venta ambulante al interior de los vagones del Metro	23
CAPÍTULO II. EJES PARA EL ANALISIS DEL TRABAJO DE LOS VAGONEROS	33
1. Propuestas de ampliación de conceptos de la sociología del trabajo ante <i>los otros trabajos</i>	34
1.1 Hacia un concepto ampliado de control del trabajo	42
1.1.1 Tendencias teóricas sobre el concepto control de trabajo	43
1.1.2 El control del trabajo plasmado en distintas etapas de producción	47
1.1.3 Propuesta del control del trabajo sobre los rieles del Metro	55
2. La especificidad de la ocupación de vagonero	58
2.1 La precariedad de la ocupación de vagonero	59
2.2 La violencia en la ocupación de vagonero	63
2.3 Consideraciones teóricas para el análisis de la subjetividad en los vagoneros	68
2.3.1 Hacia un análisis de las expresiones de los vagoneros	69
2.3.2 Estética	74
2.3.3 Sentimientos y emociones	79
2.3.4 El Sentido	85

CAPÍTULO III. APARTADO METODOLOGICO	93
1. Consideraciones para un método de investigación de la ocupación de vagonero	94
2. Propuesta metodológica desde la ocupación de vagonero	98
3. Camino metodológico	100
4. Técnicas del diseño metodológico	101
5. Dimensiones de análisis	106
6. Posición del investigador en el campo	111
7. Perfiles de los entrevistados	116
CAPÍTULO IV. ESTRUCTURAS Y CONTINGENCIAS DEL TRABAJO DE LOS VAGONEROS	118
1. Susurros del vagonero en el subterráneo	119
2. ¿Cuáles son los rieles para que corran adecuadamente los vagones	121
3. La ola naranja	126
CAPÍTULO V. LOS ESPACIOS DE INTERACCIÓN DE LOS VAGONEROS	146
CAPÍTULO VI. SITUACIONES SIGNIFICATIVAS	169
CAPÍTULO VII. CONCLUSIONES	202
Anexo de notas de campo	223
Anexo fotográfico	227

B L O Q U E I

*Un recorrido en el Metro, esa expresión
con llantas del México de masas.
Una crónica, hora por hora,
de los andenes y los túneles,
de los nacimientos y los suicidios,
las batallas de los vagoneros
y las disputas sindicales.
Refugio de indigentes,
terreno de la violencia urbana,
lugar para el ligue
o el manoseo anónimo...*

Alberto Nájar

Introducción

En concordancia con los acelerados cambios en el mundo del trabajo, tanto estudiosos del tema como los actores sociales involucrados (trabajadores, sindicatos, organizaciones, líderes, gobierno, etc.) encuentran cada vez más imperceptible el traslape de las antiguas demarcaciones del trabajo, así como también de los límites teóricos para explicar y entender lo que hasta ahora la literatura reporta con diversos nombres ó apellidos asignados a la emergencia y expansión de los *otros trabajos*.

Hasta el momento estas labores han sido abordadas desde distintas perspectivas a la sociología del trabajo, por lo cual constituye un gran desafío no solo para las teorías, sino también como investigador lograr dilucidar diversas ocupaciones desde sus procesos productivos, lo cual constituiría un gran avance para los estudios del trabajo ya que usualmente son actividades ubicadas bajo un gran hermetismo y desconocimiento no solo de los efectos principales en su entorno, sino también de los significados y las acciones concretas que los actores asignan en un mundo laboral tornadizo.

Es importante indicar que *los otros trabajos* de ninguna manera son nuevos en México, siempre han existido a lado de trabajos en el sector industrial, muchos de ellos han formado parte de la vida cotidiana. Por mencionar algunos se puede destacar el de los *servicios personales* (sexual, religioso, el cuidado de enfermos, ancianos y niños, etc.). El trabajo en los *servicios* (venta en otros medios de transporte, servicio de comedor, atención al cliente, los limpia parabrisas, los voceadores de periódico en los cruceros, los *franeleros*, los *valet parking*, las despachadoras de gasolina, etc.) y para no hacer larga la lista, *el trabajo en la creación de "símbolos"* (diseñador de software, actores, productores, los lanza fuegos, el payaso de crucero, etc.).

En esta cuestión de entre la gran diversificación de actividades que se desenvuelven en todos los sectores que integran la economía nacional (industrial, agropecuario y de servicios), se puede destacar el comercio informal que ocupa el espacio público, en donde se lleva a cabo un "conjunto de actividades a través de las cuales se realizan diversas transacciones de bienes o servicios que no se registran en las estadísticas e indicadores nacionales" (Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1993), aunque las derramas económicas se distribuyen de manera "extraoficial" a diversas instancias.

Nadie sabe con certeza cuantos vendedores hay en la Ciudad de México (CM), lo cierto es que algunas de las manifestaciones de la actividad son el tianguis, los puestos de alimentos fijos y semifijos en la vía pública, los que están afuera de los mercados, en los parajes, estadios, paraderos, parques, salidas de escuelas, paradas de camión, en dependencias (públicas – privadas) y en el transporte público (microbús, camiones, Metro, trolebús).

De tal manera que el tema del comercio “informal e ilegal” de bienes y servicios se ha convertido en uno de los tantos problemas que preocupan en la Ciudad. En México generalmente, el fenómeno de los vendedores semifijos y ambulantes podría ser rastreado a partir de las crisis económicas de 1980 y 1995, así como en la aplicación de políticas neoliberales de los gobiernos presididos por Miguel de la Madrid y Carlos Salinas¹, en donde el gran desempleo arrojó a miles de trabajadores que hoy día son los principales actores² del llamado “comercio informal” (Flores, 2002). En el año 2007, en el país el 27% de la población ocupada trabaja en el denominado “sector informal” y en el DF llega a representar el 25.7%³.

Para el caso que aquí interesa en el Distrito Federal y las zonas conurbanas puede observarse la expansión de una ocupación que se ha convertido en un negocio controlado por al menos trece líderes en las once líneas y ciento setenta y cinco estaciones del STC Metro, los cuales organizan, delimitan y reparten las “fuentes” de trabajo a quienes de acuerdo a la investigación hemerográfica suman más de mil trescientas personas que ejercen la ocupación, ubicados a su vez, en un aproximado de siete organizaciones.

Se trata de una actividad laboral prohibida por las autoridades capitalinas en la CM que a pesar de ser impedida desde su nacimiento en el transporte colectivo Metro, mujeres, hombres, niños e invidentes se iniciaron como vendedores ambulantes al interior de los trenes, para dar lugar a lo que hoy se le conoce con el nombre de vagoneros.

La persistencia de estos vendedores ambulantes ha sido “permanente” en el Metro y a pesar de las circunstancias que implique, desde 1993 cuando el Diario Oficial de la Federación en la Asamblea de representantes emitió la prohibición del comercio informal para

¹ Las actividades llamadas “subterráneas en México se han multiplicado rápidamente durante los años setenta y ochenta, alcanzando en la actualidad una proporción sin precedentes dentro del aparato productivo del país (Palacios, 1990:125).

² El movimiento fue controlado por grupos cuyos intereses se han opuesto al reordenamiento, en donde líderes corruptos así como la ineficiencia de las autoridades de las delegaciones políticas lo han llevado a ser capitalizado por partidos políticos que llevaron a algunos líderes de los ambulantes al Congreso. El periódico de circulación nacional, El Reforma, en su suplemento “Enfoque” Número 689, 10 de junio del 2007, hace un seguimiento puntual y documentado de los lazos entre la política y este sector.

³ Información estadística de la Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Distrito Federal www.df.gob.mx/indicadores/rapidos.

utilizar exclusivamente las instalaciones del Metro como un transporte seguro y eficiente⁴, los vagoneros han mostrado que a lo largo de estos años, el uso que le han dado al Metro es el de crear un lugar de trabajo.

Debido al poco conocimiento público de la ocupación, ésta ha sido encasillada al interior de la categoría de ambulante semifijo ó establecido en la vía pública y se le han asignando las mismas connotaciones negativas que hoy día son tan aludidas⁵, así como la misma forma de solucionarlo: el reordenamiento⁶. Sin embargo, esta ocupación contiene diversos elementos que lo diferencian notablemente del comercio que se ha presentado en el Centro Histórico (CH), por mencionar alguno. Aunque es un empleo que se le puede llamar “informal” las circunstancias en las que se presenta hace meritorio mostrar la especificidad de éste y suscitan la veta en teorizaciones y conceptos clásicos sobre el trabajo.

De entre los múltiples aspectos que lo diferencian se pueden destacar las agresiones en el espacio de trabajo, la gran competencia debido a la forma de vender, presentar el producto, gritar, etc., las altas ganancias económicas en la ocupación, y la peculiar característica de ser un trabajo propiamente ambulante, pues transita por diversos carros del tren en donde la venta es realizada en movimiento.

Todas estas peculiares características no se ven tan fácilmente en otras ocupaciones⁷ y sin lugar a dudas trae implicaciones que de una forma u otra influyen en sus mundos de vida. Pues comprende entre otras cosas, una compleja red de relaciones entre autoridades, organizaciones y comerciantes, las cuales se encuentran encapsuladas en altos niveles de corrupción entre funcionarios públicos, redes de líderes y vendedores que entablan relaciones político-clientelares.

Y aunque estas son características contextuales, me llevan a hacer énfasis en su proceso de trabajo bajo una perspectiva amplia, que no se reduce a considerar los elementos provenientes de las teorizaciones ancladas en el modelo fabril⁸, sino que incorpora otros

⁴ Realizar el comercio en el Metro es una actividad prohibida por la Asamblea Legislativa y es remitida al Juez Cívico en donde se paga una multa de \$ 50 para quedar libres.

⁵ Entre otros argumentos, denotan la inseguridad pública, los trastornos a la vialidad, la evasión fiscal, una afectación a la imagen turística de la Ciudad, el contrabando y piratería, entre otros, (Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1993).

⁶ Expresado hasta el momento en tres *modalidades* de reubicación (a) en locales fijos de venta al interior de la red, (b) en las nuevas plazas comerciales situadas en el proyecto Cetram, y (c) la subcontratación a través de “empresas” para el servicio de limpieza. (05/0/08: www.exonline.com.mx), (02/05/08, 05/05/08, www.Lajornada.com), (La Crónica de Hoy, 06/05/08).

⁷ Con algunas excepciones como la del microbusero y el taxista, en los cuales el estrés, la agresión, el peligro y la movilidad espacial están presentes para llevar a cabo su trabajo.

⁸ Por ejemplo la relación patrón-trabajador, supervisor-obrero, las relaciones sociales ubicadas exclusivamente dentro de la fábrica, etc.

elementos y actores no considerados, así como la interconexión entre unidades de trabajo y relaciones sociales en donde puede caber la cultura, el vecindario, la familia, el ocio, etc.

Por tanto, algunas de las problemáticas enfrentadas por la ocupación de vagoner@s provienen de lo económico, pasando por lo organizativo, hasta llegar a lo subjetivo, que en conjunto se relacionan y encajan en el contexto social de muchas maneras, en donde la significación social de cada uno de estas formas puede ser heterogénea e incluso contradictoria.

Teniendo en cuenta lo anterior, las siguientes páginas presentan una investigación que propone explorar y analizar el trabajo del vendedor ambulante del Tren Metropolitano de la Ciudad de México, para indagar sobre el sentido del trabajo que los vagoneros tienen ó pueden tener de su actividad laboral.

El interés de la pesquisa es presentar la actividad laboral del vagonero del Metro como una modalidad de los "*otros trabajos*", distinto a aquellos que los análisis tradicionales habían conceptualizado, en donde se incorpora la relación entre el proveedor de servicios, el cliente ó usuario, así como otros actores que pueden intervenir directa e indirectamente en el proceso productivo, debido a que habitualmente se realiza en lugares de uso público en los cuales se inmiscuyen una multiplicidad de actores en forma contingentes (Cornfield, 2006) (De la Garza, 2007) que de una manera u otra va moldeando su trabajo.

La inquietud surge de la necesidad de explicar el sentido del trabajo a través de los siguientes lineamientos:

- a)** Partir del hecho que el trabajo esta heterogeneizandose y hace falta tener mayor claridad cognoscitiva sobre él.
- b)** Debido a la existencia o ampliación del subempleo, nuevas actividades relacionadas con el desarrollo de la tecnología, actividades "no industriales", llevan a pensar a los estudiosos del tema a replantear las categorías que hasta ahora habían estado explicando el trabajo.
- c)** Que además de lo anterior, cada vez se vuelve más precario y hace falta revertir de alguna forma esta situación.

Por ello, es necesario cuestionarse el carácter "*novedoso*" de estas formas de trabajo, ya que, en ocasiones, bajo nuevos nombres se redescubren viejas formas de trabajo que adquieren nuevos contenidos. Tal es el caso del comercio, que desde el siglo XV el mundo lo conoce, pero para nuestro país hoy día se reviste de una multiplicidad de ocupaciones, como la del vagonero, el tianguista, etc. Y porque finalmente, muchas personas en la ocupación

quieren ser reconocidas a partir de lo que hacen en su trabajo, sin embargo se les descalifica lo que son, hacen, sienten y quieren ser.

En tal contexto nuestros referentes son los acelerados cambios en el mundo del trabajo y los límites teóricos para explicar lo que hasta ahora la literatura reporta con diversos nombres, en donde para su explicación se *re-formulan* bajo nuevos criterios algunos conceptos tradicionales de la sociología del trabajo.

De tal manera que el elemento principal de la investigación será reconstruir la configuración de sentido (s) a través de las prácticas que estos trabajadores otorgan a su trabajo, en un contexto de disputa cotidiana del trabajo en donde existe gran regulación y una construcción constante de su entorno, en donde la agresión y las altas ganancias tiñen de alguna manera la producción para los sentidos. En este contexto los objetivos en el estudio son:

1. Describir y explicar el sentido que los vagoneros le confieren a su trabajo a partir de recuperar los conceptos de control, regulación y construcción social de la ocupación, en el contexto en que actualmente se desarrollan sus actividades.
2. Analizar cómo se da el desempeño por el control del trabajo al interaccionar con varios actores, al experimentar la precariedad y violencia sufrida, en donde a partir de lo anterior se analizará cómo se produce el sentido del trabajo.

Para conseguir los objetivos se utilizara la relación- combinación entre tres conceptos de la sociología del trabajo y la configuración del sentido en el trabajo de los vendedores ambulantes del Tren Metropolitano de la CM.

De acuerdo a lo anterior, la herramienta analítica para transparentar las características de la ocupación de vagonero, será la perspectiva *amplia* de tres conceptos: control, regulación y construcción social de la ocupación, en los cuales se incorporan elementos estructurales subjetivos, y en donde el eje ordenador principal que atraviesa toda la investigación es el concepto ampliado de control de trabajo.

Por "ampliación" no tendría que entenderse un *aumento* para incluir categorías no contenidas en los conceptos, sino que implica darle mayor *extensión* a los conceptos, desdoblarlos, llevarlos más lejos, desarrollar conceptos "propios" para los *otros trabajos* que concentran elementos y actores no considerados en los análisis tradicionales del trabajo, en donde sin lugar a dudas se adquiere nuevos matices para su análisis.

Así que a lo largo de la investigación se busca resaltar los puntos clave que constituyen el sentido del trabajo del vagonero, sin tener una tesis a defender, sino más bien la

explicación y exposición de algunos de los sentidos ubicados en el contexto actual de la venta ambulante en el Metro. Con ello se trata de alejar de las formas determinantes de hacer investigación, en donde la mayoría de veces se trata de comprobar hipótesis, más que dar cuenta de un momento específico en la realidad concreta a analizar.

Por ello no se parte de la idea en donde estas actividades denominadas “subterráneas” continúan representando una esperanza de supervivencia para grandes masas de población, pues se estaría apoyando y encubriendo las bajas tasas de desempleo abierto y menospreciando que su ocupación viene cumpliendo una función político-económica en el país, en donde bajo ciertas condiciones podría llegar a ser un conflicto social que conlleve la posibilidad de algún tipo de acción colectiva.

Así que se prefiere apostar a que los sujetos se involucran en la ocupación no solo para la obtención de algún ingreso para la manutención, sino también para adquirir otros componentes importantes para la vida de cualquier sujeto, como el reconocimiento ó el estatus, la sociabilidad, incluso el “poder”, que de una forma u otra aportan elementos para el sentido del trabajo de los vagoner@s.

Lo cual hace más relevante el análisis de la ocupación, ya que dentro de las múltiples ocupaciones ubicadas en los servicios precarios en México se seleccionó la problemática del vagonero por contar con las siguientes características:

- a) No se encuentra ubicado en una fábrica en donde la cadena de montaje impone ritmos y movimientos. Su lugar de trabajo es un espacio público, abierto y móvil por lo que está inevitablemente en interacción con una multiplicidad de actores, lo cual implica *imprevistos* de diversa índole, que son muy diferentes a los sucesos inesperados de las fábricas.
- b) Es un trabajo de riesgo que raya no sólo en la criminalidad, sino en el peligro de que el cuerpo se vea física y deliberadamente agredido,
- c) Además o precisamente por lo anterior, las ganancias económicas que se obtienen de los mismos son excepcionalmente altas
- d) Su acceso es demasiado controlado y restringido en comparación a otros trabajos ajenos a la criminalidad, el riesgo y las altas ganancias.

A partir de lo anterior, la pregunta principal que guiara esta investigación es ¿Cuáles podrían ser los sentido (s) que los vagoneros otorgan a su ocupación, a partir de determinada configuración entre el Control del trabajo, la Regulación y la Construcción Social de la ocupación, en un contexto marcado de manera importante por la precariedad y la violencia?

En donde se pueden observar nuevas matrices para la elaboración del sentido, por ejemplo el hecho de que estos trabajadores están luchando cotidianamente y constantemente por un reconocimiento social, ó por la des-estigmatización de su ocupación, ó el hecho de trabajar en un espacio tan peleado que defienden contra muchos actores y situaciones, incluso en un contexto en donde los ámbitos extralaborales como la amistad, la religión, el ocio, etc., son imprescindibles para la definición de los trabajadores y su mundo del trabajo, lo que a su vez permite cuestionar:

¿Cómo se forja la relación social con el usuario y las personas que trabajan en el Metro?

¿Cómo deben o tienen que interaccionar con ellos para poder vender su producto?

¿Qué otros actores están involucrados y/o intervienen en el trabajo del vagonero de modo que éste vive situaciones sobre las cuales forzosamente tiene que ejercer algún control?

Estos cuestionamientos serán el marco en el que centraremos la investigación y corresponden al interés no solo de clarificar la heterogeneización de las situaciones del trabajo, sino también a establecer posibles vínculos de relación pobreza-precariedad y constitución de sujetos sociales que luchan por mejorar y mantener su condición de una forma u otra. En donde la explicación no podría seguir siendo agotada solamente en las consecuencias del deterioro del “bienestar”, ya que para la mayoría de los actores sociales implicados nunca existió tal.

Desde esta perspectiva, la investigación se apoyó inicialmente en las siguientes hipótesis⁹:

a) Por un lado, la variedad de sentidos del trabajo de vagonero, son configurados a partir de las diversas formas de control y *luchas* ejercidas en un contexto de violencia. **b)** Por otra parte, la ocupación de vagonero sigue siendo precaria a pesar de los altos ingresos económicos, ya que los riesgos que implica ejercerla traen consigo experiencias intensas que impactan profundamente la subjetividad del trabajador.

En donde además de las novedosas formas de precariedad, está involucrada no sólo la variación de formas de resistencia y lucha, sino también existe una alteración en las formas de concebir su actividad laboral y por ende de ser y permanecer en la sociedad.

Los antecedentes teóricos son la amplia gama de trabajos¹⁰ que los análisis tradicionales del trabajo no han conceptualizado. Tal diversificación corresponde a los

⁹ La elaboración de la primera hipótesis fue elaborada solo para incursionar en un primer momento el trabajo de campo. Durante su desarrollo se elaboro la segunda hipótesis que en poco tiempo fue reformulada por los datos finales. Para mayor claridad ver el capítulo teórico metodológico.

trabajos que se realizan en espacios públicos, físicamente localizados, en los cuales intervienen una multiplicidad de actores y contingencias de varios tipos.

Lo cual no quiere decir que sean trabajos de reciente creación ó que desaparezcan las ocupaciones laborales que tradicionalmente han sido estudiadas, sino más bien se presenta una maraña de actividades laborales, con características muy específicas que en cada caso concreto habría que descubrir.

De tal manera que, para los *otros trabajos* debido a su incremento y expansión a otros contextos es necesario no solo reconocer la llamada *heterogeneidad* laboral, sino también esclarecer quiénes y qué hacen estos nuevos actores laborales, qué relaciones sociales establecen, cuál es su perfil y principalmente cuál es el sentido que le dan a su trabajo.

Es así que el proyecto de investigación asume que tanto las prácticas como los significados de los vagoneros son concebidas siempre entremezcladas y que la reconstrucción de su realidad “implica arribar a una enfoque equilibrado acerca de cómo lo objetivo y lo subjetivo se entrelazan según los parámetros socioculturales (estructuras, percepciones, acciones, etc.) que emergen “desde abajo” es decir, a partir de las personas en interacción” (Svampa, 2003).

Por lo que la investigación se sitúo desde el punto de vista teórico metodológico reconstructivista, es decir desde la reconstrucción del sentido subjetivo de la acción donde los sujetos son vistos como parte activa. Y está armada en un recorte microsocioal de la realidad que se centra en el análisis de las relaciones sociales, los vínculos de las personas con su entorno físico y social, su acciones, los quehaceres o inserciones sociales, sus orientaciones, valores y creencias hacia el medio y a sí mismos, así como de sus interpretaciones de sus experiencias cotidianas.

De tal suerte que a través de la metodología cualitativa¹⁰ los datos se articularon de acuerdo a los lineamientos establecidos a partir de la discusión teórica, Por lo tanto, la teoría, la recopilación de datos y el análisis de datos se han apuntalado de manera *casi* simultanea, los cuales se han consolidado en observaciones directas, entrevistas a vagoneros así como a los diversos actores involucrados en la ocupación, documentos escritos, entre otros.

La estructura de la tesis esta comprendida en tres bloques, con seis capítulos. La dinámica en bloques corresponde a una estrategia expositiva. El bloque 1 esta compuesto por el capítulo I, el cual contiene antecedentes teóricos y contextos de la ocupación, que servirán

¹⁰ Los cuales pueden ser los “*call center*”, el diseño de software, la venta y prestación en diversos espacios públicos, etc.

¹¹ Para mayor claridad en cuanto a la metodología consultar el capítulo con el mismo nombre.

para contextualizar la venta ambulante en el Metro y permitirá introducirnos al análisis de los datos.

El bloque 2 comprende las herramientas teórico-metodológicas de la investigación, las cuales fueron *elaboradas* como puentes para transparentar la realidad y arribar al último bloque. Está compuesto de dos capítulos, el capítulo II refiere al marco teórico utilizado, mientras que el capítulo III condensa la metodología y las herramientas utilizadas para la obtención de datos.

El bloque 3 corresponde a los datos en donde se reconstruirán, analizarán y decantarán en busca de los sentidos del trabajo identificados en la ocupación de vagonero, por tanto, el análisis de los mismos. Comprende tres últimos capítulos, a saber el IV, V y VI.

Por último, se presenta el capítulo VII con las conclusiones finales realizadas a partir de los hallazgos en el trabajo de campo, en las cuales se trata de dar cuenta de algunas *propuestas* de sentidos del trabajo en la ocupación de vagonero, que no descubren el hilo negro de *los otros trabajos*, sino lo que pretende hacer son señalamientos y precisiones para su abordaje desde la sociología del trabajo.

I. LOS OTROS TRABAJOS EN MEXICO: CARACTERISTICAS Y PERSPECTIVAS PARA SU ANALISIS.

Este capítulo esta dividido en dos apartados; en el primero se aborda algunas perspectivas teóricas desde los estudios laborales para el análisis de lo que aquí llamaremos *los otros trabajos*, tales enfoques nos servirán como antecedentes teóricos; así mismo el apartado dos, contiene los elementos que contextualizan la ocupación de vendedor ambulante en los vagones del Metro. Ambos apartados permite introducimos a la selección teórico metodológica que se eligió para nuestro estudio de caso.

1. Pistas de los otros trabajos en el campo de los estudios laborales

Es conocido que a partir de la reestructuración productiva en América Latina se estudió el proceso, mercado y regulación del trabajo teniendo como referencia el trabajo asalariado ó industrial. El cual es realizado al interior de una colectividad confinada en espacios (fábrica o taller) y tiempos específicos donde los movimientos ó tareas pueden ser son rutinarios, prefijados, hay estabilidad tanto en el empleo como en los salarios, y se tiene vías para ascensos en categorías laborales.

Sin embargo, la existencia ó ampliación del subempleo, las actividades no asalariadas, precarias, flexibles, “no estructuradas”, “no industriales” llevan a pensar a los estudiosos del tema que estas categorías deben ser revisadas, debido a que el imaginario de trabajo deseable que predominaba era el ordenado, vigilado y protegido, aunque en México su importancia siempre ha sido compartida con los “*otros trabajos*”.

Los otros trabajos pueden ser industriales ó de servicios, protegidos ó no, es decir se entenderán como aquellas actividades ocupacionales realizadas en una enredada trama de actividades económicas, que sin duda son una ramificación del mercado mismo, el cual se está expandiendo sin que desaparezcan las ocupaciones laborales que tradicionalmente han sido estudiadas.

También pueden ser actividades centradas en los nuevos conocimientos relacionados con la informática, la biotecnología, las antiguas ocupaciones manufactureras, la agricultura, y las ubicadas dentro de servicios modernos pero precarios (De la Garza, 2007). En donde algunas de las características principales es considerar al cliente dentro del proceso de producción ya sea de bienes materiales ó de servicios que se generan en el momento de la circulación y el consumo.

Bajo este contexto y de cara a tal diversidad la sociología del trabajo se ve ante el reto de actualizar sus presupuestos teóricos ya que entre otras cosas, trabajadores y puestos de trabajo, antiguos y/o nuevos, adquieren complejas características que hasta ahora están poco definidas en el mundo del trabajo, pues entre otras cosas se relaciona con determinados modos de controlar, regular, realizar, construir y significar el trabajo de manera radicalmente diferente a como lo han venido haciendo los trabajadores en el sector industrial más tradicional.

Por tanto a medida que cobra importancia el dinámico fenómeno y la emergencia de los “*otros trabajos*,” los términos con los que se le ha designado se han multiplicado volviendo confuso y polémico el uso de cualquiera de ellos. Es decir, existe una gran diversidad conceptual para captar nuevos y en América Latina antiguos trabajos distinguibles de los trabajos “típicos”¹² (Perrons, 1994) de la Sociología del Trabajo convencional o estándar.

Inicialmente para nuestro continente, los conceptos de marginalidad e informalidad fueron los primeros en dar cuenta de algunas “anomalías” en el mundo del trabajo. De tal manera que la *economía informal* fue vista como respuesta ó como una serie de estrategias de flexibilidad y maximización usada por individuos, empresas, consumidores y productores en un contexto de desigualdad cada vez mayor en los ingresos y capacidades de producción de ganancias (De Soto, 1987).

Esta perspectiva resulta ser muy estructuralista, ya que si bien estos trabajos se basan en los principios del intercambio del mercado, este no es suficiente para explicarlo, debido a que, entre otras cosas, la concepción del trabajo informal fue considerada como parte tradicional de las economías en vías de desarrollo¹³ que todavía no fueron incluidas en la llamada economía moderna, entendida como una articulación de formas viejas y nuevas de producción.

Para el caso de los vendedores ambulantes en el Metro de la Ciudad de México (CM), los elementos antes enunciados no podrían dar cuenta de la complejidad de la ocupación, ya que comprende diversos elementos ajenos y propios al vagonero, por ejemplo las

¹² Por trabajos típicos no habría que entender necesariamente los que fueron o son mayoritarios en la población ocupada (situación que nunca fue cierta para los países subdesarrollados) sino aquellos que fueron considerados en la teorización e investigación empírica como la línea principal de evolución del trabajo (industrial, fordista, estable, regulado), (De la Garza, 2007).

¹³ Sin polemizar sobre el uso del concepto ya que éste ha tenido diferentes orientaciones que refieren a épocas y contextos en el que se le designe, en este estudio se prefiere utilizar el concepto solo para referir a una idea común sobre la situación económica de América Latina, en donde el denominado “sector informal es parte de la actividad cotidiana de la economía capitalista” de este continente (Baca, 2005).

reglamentaciones en el sistema de transporte colectivo de la CM y al mismo tiempo los nuevos y antiguos “arreglos” establecidos en ese mismo espacio.

Desde el punto de vista teórico, estas actividades se percibieron bajo la dualidad de economía moderna *versus* economía tradicional, mientras que lo que hoy se observa es que el llamado *trabajo formal vs. informal* se fusiona y organiza de diversas maneras. Por lo que no se pueden olvidar los factores que lo determinan (que pueden ser desde lo económico e institucional hasta lo político y social), así como la *construcción social* que puede tomar diversas formas según el contexto en donde se desenvuelve.

En las investigaciones empíricas se encuentra que bajo “ciertas características” la llamada *economía informal* se ha introducido con nuevas formas, en lugares inesperados, como son los espacios de dominio público¹⁴. Para nuestro caso, el comercio ambulante se da en un espacio abierto considerado público, ya sea porque es visible o accesible a todos los miembros de la sociedad, lo cual no implica carencia de reglas antes bien tiene sus propias normas (Silva, 2007).

Estas pesquisas hacen hincapié en las fuentes generadoras¹⁵, las cuales muestran que son un segmento volcado al exterior, que a pesar de ser el centro de la política oficial, no cumple con el papel de propulsor del desarrollo nacional y aprovecha lo barato de la fuerza de trabajo para disminuir sus costos de producción. De tal manera que estarían orientadas al mercado interno, con capacidad para dinamizar el crecimiento económico nacional, al permitir una reproducción abaratada al extremo de la fuerza de trabajo, sin apoyos gubernamentales para salir a flote.

Sin embargo, siguen generando empleo aunque en condiciones cada vez más limitadas y precarias que compone un sector de subsistencia que responde a la necesidad auto generada de crear un espacio laboral propio ante la precarización e insuficiencia del empleo formal e informal. Lo que implicaría además de todo lo anterior, cargas de trabajo excesivas, jornadas prolongadas (diurnas y nocturnas), mayores requerimientos en cuanto a tiempos y compromisos, entre otros elementos, que dependen del tipo de trabajo al que se integre.

¹⁴ Huesca (2005) considera que la parte *no formal* del mercado laboral se puede definir como “aquella población ocupada o subempleada que no está sujeta a una relación contractual, y que a falta de subsidio de desempleo, se encuentra dispuesta a trabajar a cambio de remuneraciones muy reducidas o bien decide autoemplearse antes que engrosar las filas del desempleo”, y aunque sigue mirando con el mismo cristal la emergencia de este fenómeno, el autor da algunas pistas para abordar en concreto el trabajo de los vagones.

¹⁵ Márquez; *et al* (2006) proponen 4 fuentes principales, aquí se retomaron solo tres, ya que la última corresponde a la migración laboral, lo cual hasta el momento no se ha encontrado en los vendedores del Metro.

De tal suerte que la noción de *informalidad*¹⁶ puede verse como un fenómeno dinámico y cambiante en el que se puede considerar prácticas formales e informales, situaciones no reguladas y de esta manera no será el resultado del exceso de mano de obra, ni una actividad marginal en la economía moderna, ni rasgo exclusivo de las economías poco desarrolladas¹⁷, sino que constituye un fenómeno mundial con fuerte presencia y en expansión en los países desarrollados¹⁸.

En este sentido tanto la literatura como los estudios empíricos no ha logrado consensuar los elementos principales del fenómeno para abordarlo, dejándonos para su análisis las siguientes dos posiciones básicas:

1. La que postula los factores legales y ve el fenómeno como transitorio, que puede ser eliminado ignorando la existencia e influencia de factores como el desempleo y la desigualdad en la distribución del ingreso en los países subdesarrollados. (De Soto, 1995; Portes, 1995).
2. Aquella en que los factores económicos son los determinantes de este tipo de actividades, en donde el fenómeno es una característica estructural de las economías latinoamericanas para absorber un tipo de mano de obra, lo cual es producto de la crisis que cíclicamente experimentan (PREALC, CEPAL, Tokman, 1987; Huesca, 2005; Márquez; Delgado; y Pérez, 2006, Salas, 2006).

La posición que esta investigación asume es que el desarrollo del trabajo nunca ha seguido una lógica uniforme, lo cual bastaría con observar el enorme contraste que existe en nuestro continente, en donde el ejemplo representativo son las diversas ocupaciones en los servicios precarios, los cuales se “diversificaron para ofrecer ocupaciones por arriba de los salarios industriales” (Escobar y de la Peña, 1990), así como el surgimiento de otros actores laborales.

Desde esa perspectiva y para nuestro propósito en la investigación, habría correspondencia en cuanto a la revisión de categorías tradicionales en la sociología del trabajo, pues ante la existencia del subempleo, las actividades no asalariadas, los trabajos

¹⁶ Informalidad en el sentido usado por Salas (2006), quien indica que de entre los distintos enfoques que ha tenido el *sistema informal urbano* debe rescatarse la preocupación original de identificar los problemas ocupacionales y la causa de los mismos, es decir privilegiar los aspectos económicos por sobre los legales, ya que hay numerosas definiciones de informalidad.

¹⁷ Generalmente es un término que se asigna para denotar oposición al término país desarrollado, el cual refiere a aquellos que han logrado un alto grado de industrialización, en la Real Academia de la Lengua se define con la palabra atraso de un país o región, y también hace referencia a ciertos niveles no alcanzados (PIB, tecnología, desempleo, etc.).

¹⁸ Para García (2006) existen otras conceptualizaciones de la realidad ocupacional si parten de la necesidad de entender la presencia de distintos sectores, formas de producir y de prestar servicios en los mercados laborales.

*atípicos*¹⁹, precarios, flexibles, no estructurados, no industriales, su especificidad permitirá incorporar una perspectiva amplia para su análisis.

Sin embargo antes de entrar en detalle al análisis para indagar cuáles podrían ser los sentidos en la ocupación de vagonero, considero pertinente presentar una breve introducción del transporte más usado en la CM, en donde se esbozaran las características más elementales de la ocupación.

2. Contextos del comercio en el Metro: transporte, venta y vagonero

En este apartado pretendemos contextualizar el problema de investigación y presentar el punto de salida que tomarán los siguientes capítulos. Se divide en tres secciones, las dos primeras corresponden a la información general del Metro como transporte y comercio.

La tercera sección presenta las características generales de la ocupación y refiere al Metro como un espacio de *vagonero*²⁰. Dichos elementos surgen de la recuperación de datos realizada en el trabajo de campo y se construyeron a partir de una triangulación elaborada con entrevistas, observación de campo e investigación bibliográfica.

2.1 El Metro como transporte *subterráneo*

Metro es un apócope de metropolitano, perteneciente a la metrópolis, que a su vez deriva del griego Meter (madre) y Polis (ciudad). Los franceses bautizaron con el anglicismo *metro* a su tren subterráneo, en tanto que los ingleses optaron por llamar *underground* al suyo, familiarmente conocido como the tube (el tubo), mientras los norteamericanos han escogido la variante *subway*, cuando no usan el giro *hole* (Auge, 1998), en el caso mexicano, la palabra común sería el Metro.

En México el 4 de septiembre de 1969 el presidente Gustavo Díaz Ordaz y Alfonso Corona del Rosal, Regente del Distrito Federal, inauguran la primera línea del Tren Metropolitano de la Ciudad de México (CM), con las estaciones que iban de Chapultepec a Zaragoza. Desde entonces hasta ahora su construcción, operación y explotación está a cargo del organismo público descentralizado: Sistema de Transporte Colectivo (STC).

A treinta y nueve años de su inauguración, el Metro, como coloquialmente se le llama por ser una contracción de Metropolitano, es la columna vertebral del transporte en la capital

¹⁹ En esta investigación los trabajos atípicos referirán a aquellas ocupaciones de reciente creación, tal es el caso de los call center, el programador de software, entre otros.

²⁰ Ver página 121.

mexicana. Su red, compuesta por 11 líneas y 175 estaciones²¹ transporta diariamente 4.5 millones de usuarios, quienes viajan a través de 201, 388 kilómetros en la Ciudad de México que cuenta con 164 estaciones y la Zona Metropolitana y 11 en el Estado de México. Las modalidades del material rodante esta en relación a su construcción, la cual puede ser de forma subterránea, superficial y viaducto elevado <<www.metro.df.gob.mx>>.

Desde entonces hasta ahora el tren subterráneo nunca se detiene o casi nunca. A partir de las cinco AM es abierto al público y millones de usuarios comienzan a moverse por túneles, andenes y puentes. En una terminal se llegan a concentrar cientos de personas en pocos minutos, lo que impide abordar el tren de manera inmediata, teniendo que esperar hasta siete minutos para poder viajar²².

Por las mañanas los aromas son generalmente agradables, aunque el trato entre los usuarios no. Con tan solo escuchar el pitido de llegada del tren al andén, la multitud se empuja para buscar algún asiento y en casos extremos, un mínimo de espacio para viajar. Así, entre empujones y una multitud de gente que a demás de compartir la prisa y el ajetreo de la vida “moderna”, se reparten el poco aire que existe para respirar en las llamadas *hora pico*, lo cual se agrava ante la falta de ventilación en ese transporte. Pero esto no es lo único que hay que atender cuando se viaja en el *gusano naranja*, también se encuentra el acoso sexual para hombres y mujeres expresado en *manoseos* con garantía de anonimato e impunidad²³.

De tal forma que viajar en el Metro resulta todo un acontecimiento. Durante el servicio se puede esperar desde un nacimiento en el vagón ó los andenes, hasta los constantes suicidios²⁴, que algunas veces no son mas que muertes causadas por la multitud que empuja hacia las vías al usuario despistado, incluso llega a caer el viajero que no puede detener a la muchedumbre ansiosa por ganar un asiento, todas estas “eventualidades”, hacen que el tren se detenga por tiempo indefinido.

²¹ De las cuales 112 son de paso, 41 de trasbordo y 22 terminales. Las estaciones tienen asignado un número, letras, logotipos y un color distintivo. Los números y letras hacen referencia a la antigüedad de cada línea, el color fue elegido deliberadamente. Los iconos de las estaciones representan sitios de referencia en donde se localizan las estaciones, la toponimia o la historia del rumbo <<www.metro.df.gob.mx>>.

²² En el año 2006 las estaciones de mayor afluencia fueron, en primer lugar la estación Indios Verdes de la línea 3 con 132, 486 usuarios; en segundo lugar Pantitlan línea 9 con 114, 902; y finalmente la línea A estación Pantitlan con 110, 210 usuarios. Idem.

²³ “Desde la operación del programa “Viajemos Segur@s en el Metro” seis meses atrás, se han denunciado 81 casos de acoso sexual, de los cuales 100% han sido cometidos por hombres, siendo víctimas 6 personas del sexo masculino y 75 del femenino, 62 casos han derivado en denuncias penales y 29 en consignaciones. La edad de las víctimas oscila entre 12 y 59 años” <<www.ENEWSPAPER-gay info media >> 19/06/08.

²⁴ En el año 2007 La Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal reportó 26 suicidios dentro de las instalaciones, a partir del 2008 el STC ofrece apoyo psicológico a las familias y personas que presenciaron el suceso <<www.metro.df.gob.mx>>.

En una visita al transporte del subsuelo, se puede observar cómo los convoyes además de ser un lugar disputado para poder trasladarse en una ciudad que tiene alrededor de 21.5 millones de habitantes, los vagones se han convertido en el centro de trabajo para decenas de vendedores, que a través de los años, han hecho de este espacio un *tianguis ambulante*, en donde además de viajar se puede ir adquiriendo algunos artículos de consumo habitual, los cuales van desde una lámpara portátil, hasta el video más reciente: “Ashes and snow” de Gregory Colbert, con un costo que oscila entre diez y veinte pesos²⁵.

El fenómeno anterior es percibido de manera inmediata para usuarios foráneos, quienes no acostumbrados a la música estruendosa “disfrutan” de la variedad de artículos que se ofrecen, para los capitalinos la *venta ambulante* es lo más usual y al parecer esta socializado que al viajar en el Metro se tengan que tolerar codazos, apretujones, sofocos y una que otra disputa entre usuarios.

Por la noche, después de tantos *incidentes*, parece que el transporte *subterráneo* se relaja, posterior a las nueve de la noche, la afluencia disminuye y el Metro se convierte en el refugio de indigentes y niños de la calle, que de forma parcialmente ignorada se van introduciendo poco a poco en los vagones, incluso en los túneles de la red, de tal forma el *gusano naranja* se convierte en el hogar de aquellos que solo buscan un buen lugar para pasar la noche.

Oficialmente a las doce PM termina el servicio para los usuarios, sin embargo el trabajo de mantenimiento continúa. Después de esa hora, la cuadrilla nocturna realiza en toda la red una serie de actividades para que en pocas horas el Metro pueda seguir trasladando a millones de usuarios.

Este grupo de trabajadores se desvela descendiendo a las vías para realizar algún tipo de mantenimiento ya sea preventivo ó correctivo. En tan solo cinco horas deben verificar el estado de las barras guía, las pistas de rodamiento y todo el cableado, acomodar el balasto (capa de piedras trituradas) para evitar el descarrilamiento del materia rodante (vagón), cambiar el durmiente que soporta los rieles que puede ser de madera ó metálico, retirar completamente los restos humanos de los suicidas, etc.²⁶

²⁵ Durante la exposición el costo del video original tenía un costo de \$300.

²⁶ De acuerdo a un trabajador del departamento de vías, con antigüedad de 13 años y quien conoce la mayoría de la red, todos los trastornos que se corrigen se debe al sobre peso ocasionado por el número de usuarios. El mantenimiento nocturno consiste en realizar todo aquello que por el día no es posible hacerlo, durante el día la principal actividad consiste en retirar los restos de los suicidas con una compensación de dos días de salario (estímulo 110), así como también resolver en cuestión de poco tiempo cualquier tipo de avería concerniente a la transportación del material rodante.

“a vías nos toca el trabajo más sucio...si no trabaja vías pues no trabajan las otras áreas, ¿por donde va a pasar el material rodante?, es así una cadenita, vas avanzado y te das cuenta que llega hasta el usuario ¿no?... Nos ha pasado que me hemos atorado en el trabajo de madrugada y nos han dado las 5, 6 de la mañana y ya la gente la tienes ahí gritándote, diciéndote groserías...” Noé

De tal suerte que el Metro capitalino se convierte en una amalgama de personas con humores, olores, sueños, esperanzas y desventuras totalmente diferentes, le sigue el paso a la mayoría de capitalinos que al menos una vez han bajado al subsuelo para viajar, por lo que vale la pena la preguntar ¿qué sucedería si de pronto se inmovilizara y dejara de realizar uno de sus viajes habituales?

Tan solo, dejando de funcionar unas cuantas estaciones, en una sola línea se arma de inmediato el caos, la gente sale a las calles a buscar camiones, taxis ó microbuses que los lleven a su destino, ante esto seguramente la estructura vial de la CM no soportaría el incremento de vehículos, se incrementaría considerablemente los puntos IMECA al día y se duplicaría el tiempo de traslado, es decir nuestra ciudad sería otra sin el *gusano naranja*.

En estos términos y debido a lo anterior, el Tren Metropolitano de la CM tiene enormes retos tanto al interno como a lo externo. En lo intrínseco, la dirección sindical de linaje priísta que impide cualquier reformulación para hacer del Metro un transporte verdaderamente eficiente y seguro. Lo cual puede verse reflejado en las irregularidades en el manejo de los presupuestos, el monopolio de las empresas que controlan: el cambio de cristales, el traslado de la basura que todos los días sale de este transporte y la limpieza.

Así como la falta de material necesario para reparación de trenes y vías, la poca planeación para el desecho de millones de llantas utilizadas y el robo hormiga, que para la cotidianidad de los trabajadores es moneda corriente. Aun así el Tren Metropolitano trata de mantener la idea de ser un espacio abierto para la cultura y la ciencia, en donde se expresa desde lo permitido hasta lo no autorizado, llámese pintura ó graffiti, fotografía y teatro ambulante que propician un aprendizaje lúdico e inusual entre quienes se detienen a prestar atención.

Aunado a lo anterior, en la actualidad el Metro tiene proyectos de expansión y rehabilitación, lo cual alcanzaría al servicio a lo externo. La expansión se llevara a cabo por construcción de la línea 12 que conectara Tlahúac con Mixcoac y sumara 24 kilómetros a la red²⁷, posterior a ello se piensa en la ruta Chalco-La paz.

²⁷ La denominada línea dorada ó del Bicentenario estará a cargo del consorcio de empresas integradas por Alstom, ICA y Cicsa, con una inversión de 17 mil 583 millones de pesos empezara a construirse el 2 de Julio del

En cuanto a la modernización esta ha sido impulsada a través de a) la tarjeta inteligente, que de acuerdo a las autoridades, el ahorro en gastos de boletaje permitirá enfocarse en la solución de otras necesidades del transporte²⁸. b) la rehabilitación del tren CNCF NM-73. c) La instalación de más de tres mil cámaras de video vigilancia dentro del STC para monitorear actos delictivos o accidentes y tener un reconocimiento visual o de voz que “ayude” a resolver el problema del ambulante²⁹.

Aunque para ello lo que más se ha visto implementado son los operativos “especializados” en querer *limpiar* la red de vendedores ambulantes, específicamente a los llamados vagoneros. Esto último se vuelve crucial para la investigación aquí desarrollada, pues traen grandes implicaciones que en los siguientes capítulos referiré.

2.2 El Metro como comercio

En el apartado anterior se distinguieron algunas de las tantas problemáticas que hoy día enfrenta el STC Metro. En las siguientes páginas se hará énfasis en el comercio subterráneo, especialmente en la venta desarrollada por llamados *vagoneros*. Para este propósito se hará una caracterización del tipo de comercio desarrollado en el Metro, para posteriormente penetrar en la actividad laboral que los vendedores itinerantes desempeñan en cada tren.

Hoy día la ocupación de vendedor “ambulante” en lugares de uso público se encuentra más que en otros tiempos, revisada, cuestionada y la mayoría de las veces reprobada por cierta parte de la población de la Ciudad de México (CM).

A partir de las ofensivas que el gobierno de la Ciudad de México (CM) encabezado por Marcelo Ebrad, ha emprendido en contra de los comerciantes callejeros de la (CM)³⁰, comenzó lo que la opinión popular llama “efecto cucaracha³¹”, el cual se ha extendido de manera inusual y especialmente intensa al Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro.

2008 y se tiene programado concluir el 31 de Diciembre del 2011 <<EL UNIVERSAL.com.mx>> DF (12/06/08).

²⁸ Mediante el uso de tarjetas inteligentes se planea desaparecer paulatinamente el uso del boleto con emulsión magnética y el mantenimiento de torniquetes, esperando ahorrar cerca de \$67 000 000 <<ELUNIVERSAL.com.mx>> 06/03/2008

²⁹ Se tiene planeado que las cámaras se instalarán en los accesos y andenes, en los talleres y se pretende que se extiendan a los vagones. Con una inversión de más de 50 millones de dólares se construirá un centro de monitoreo central y 27 locales, 645 botones de pánico, mil 660 cámaras fijas, mil 273 móviles, 24 sobre poste, 144 a riel. Se tiene planeado que las cámaras se instalarán en los accesos y andenes, en los talleres y se pretende que se extiendan a los vagones <www.vivirmexico.com> 27/12/07.

³⁰ Cuya primera fase fue el desalojo del perímetro “A” del Centro Histórico (CH) y como segunda fase el retiro del perímetro “B”, programa para el 12 de abril.

³¹ El “efecto cucaracha” consiste en integrar a la red de vendedores ambulantes del subterráneo a una parte de los comerciantes expulsados del Centro Histórico los cuales han optado por buscar y hacerse de un nicho de ocupación vendiendo en los convoyes del Metro.

Y aunque es una actividad laboral prohibida por las autoridades capitalinas, la ocupación puede seguir aumentando, ya que a raíz del desalojo del perímetro “A” del Centro Histórico capitalino, los vendedores están buscando nichos de trabajo en donde ubicarse y al menos para algunos mercaderes desalojados, el Metro parece ser su mejor opción a raíz de sus consecuencias que le significan, “hasta noviembre del año pasado las autoridades del Sistema tenían ubicadas a 800 personas que laboraban en la informalidad dentro del Metro; a partir de diciembre la cifra comenzó a subir y ahora se tienen identificadas más de mil 300 personas” (06/03/08, El UNIVERSAL.com.mx), en el año 2006 había cerca de 40 mil vendedores(15/01/06, La Jornada/ Capital).

Debido a lo anterior el Gobierno del Distrito Federal ha iniciado la misma forma de solucionar el problema del comercio “informal”: el reordenamiento. Aunque en este caso la reubicación se llevará a partir de tres *modalidades* (a) en locales fijos de venta al interior de la red³², (b) en las nuevas plazas comerciales situadas en el proyecto Cetram³³, y (c) la subcontratación a través de “empresas” para el servicio de limpieza³⁴.

Sin embargo y pese a las tres “ofertas” anteriores no se dejaría de afectar a muchas familias, pues el ultimo dato con el que se cuenta es que hoy día estos vendedores suman más “siete mil vendedores informales, principalmente vagoneros” (05/05/08, El UNIVERSAL.com.mx) aunque esta cifra debe manejarse con cautela, pues en el Metro existen tres grupos de vendedores que se dedican al llamado comercio informal.

Por tanto es importante definir los grupos de venta ubicados fuera y dentro de uno de los transportes más usado en la Ciudad de México (CM). El primero es el de los denominados *pasilleros*, los cuales venden en los pasajes de las distintas líneas del Metro y aunque no tienen un puesto fijo, extienden en el piso una manta o bolsas de plástico para exhibir su mercancía que generalmente son dulces y diversos artículos. Esto les permite *torear* a las autoridades del STC y no tener un horario “establecido” de trabajo, la posibilidad de filtrarse

³² El director del STC Metro, ha “ofrecido” 960 locales en renta para personas discapacitadas, con un costo que van de \$8, 000 hasta \$10, 000 mensuales, en donde se podrá vender refrescos, agua embotellada, productos Marinela, Pascual Boing, Sabritas, etc. (La Crónica de Hoy, 06/05/08).

³³El proyecto de los llamados Centros de Transferencia Modal, consiste en rehabilitar los paraderos de transporte y convertirlos en plazas comerciales, en donde se estima un flujo de pasajeros de aproximadamente 500 mil personas al día. Hasta el momento se tiene contemplados cuatro: el Rosario (línea 6 - 7), Martín Carrera (línea 4 - 6), Zaragoza (línea 1) e Instituto Politécnico Nacional (línea 5), los inversionistas a cargo son, Carlos Slim, Chedraui, Saba y Segur, respectivamente (02/05/08, 05/05/08, La Jornada online).

³⁴ Se han ofrecido 600 plazas, en donde la única prestación es la del seguro social, aunque los beneficios estarían en función de la empresa que obtenga la licitación, en donde podrá determinar el número y las modalidades de contratación (05/0/08: www.exonline.com.mx).

al interior de las instalaciones en el momento que se pueda ó cuando ya no exista tanta vigilancia, como ocurre generalmente en todas las líneas después de las 8 ó 9 PM.

Generalmente estos vendedores son de *nuevo ingreso* por lo que de acuerdo al líder “deben esperar su lugar y ver que tanto les gusta el trabajo”, ser parte de este grupo implica una suerte de pruebas que deben superar, ya que el hecho de *torear* los expone más en cuanto a que son el último eslabón, el mas débil, al que se le puede quitar la mercancía casi sin reclamar, el que debe esperar a los clientes que no son captados por los otros dos grupos de vendedores.

Otro grupo importante es el de los *accesores* quienes se encuentran en puestos semifijos en las entradas del tren metropolitano, en donde con puestos semifijos improvisados por maderas ó mesas desmontables colocan su mercancía que puede ir desde los dulces hasta algún tipo de alimento (gelatina, tortas, esquites, fruta fresca, chicharrones, etc.), generalmente se les puede encontrar después de las cuatro PM. La mayoría de ellos son gente con mucha antigüedad en la ocupación, generalmente son familias que por años han estado en la organización, lo que se ha visto y constatado es que son adultos mayores que ya no les agrada “*andar en la bola... peleando tu lugar*”³⁵.

Muchas de estas personas son “gente de confianza” del líder y su ubicación es estratégica, para la venta como para la organización a la que se esta inscrito. En cuanto a la venta, sus ganancias son casi seguras y cuantiosas, pues la gente que transita en la estación ya los conoce, lo cual les permite tener una venta constante y semi segura, no tienen que *torear*, pues con los años en la ocupación se les respeta su lugar y su clientela.

Lo anterior, se relaciona con la defensa de la ocupación, pues por ser los vendedores más antiguos, con más experiencia están a la entrada no solo por las mejores ventas, sino también para estar al tanto de los movimientos de las autoridades, así como para alertar a través de un chiflido a sus compañeros que trabajan al interior de las instalaciones, para impedir la salida o acceso a *extraños* que amenacen a la organización, en pocas palabras para estar al tanto de los problemas más importantes.

Finalmente sobre el telón de fondo del Tren Metropolitano, el grupo a estudiar, los vagoneros del Metro, quienes muestran acrobacias individuales y grupales que parecen participar con la coexistencia de opiniones diversas hasta el punto de suscitar

³⁵ Don Paco lleva 20 años en la ocupación, es el encargado de reunir y convocar a sus compañeros, es el más viejo en la organización y por ello conoce a todos sus compañeros.

comportamientos derivados complementario ó “desviados” que pueden expresarse en el lenguaje, los aspectos estéticos, emocionales y sociales.

Los antecedentes espacio temporales en el comercio ambulante dentro de los vagones del Metro será ubicado a partir de las constantes crisis en el país (1980, 1995, incluso la del 20069, sin negar que desde los inicios de operación del Metro se haya presentado el fenómeno.

En sus inicios era ejercido por gente adulta que fue despedida de algún empleo, actualmente el comercio en la vía pública se ejerce por múltiples motivos, entre los que se encuentra el desempleo, exceso de mano de obra “joven”, la ineficiencia de programas de empleo tanto del gobierno como del sector privado, sueldos bajos, entre otros. Para una parte de la población, es visto como una respuesta positiva a la crisis ya que les permite a las personas que la desempeñan contar con empleo e ingresos y a la gente que consume sus productos cierto ahorro en las compras.

Desde este enfoque el comercio en vía pública puede analizarse desde dos perspectivas: 1.-La del derecho a trabajar. En donde a partir de las recurrentes crisis económicas este sector ha generado numerosas fuentes de empleo contribuyendo a absorber una parte de la oferta de mano de obra. 2.- Como posibilidad de convertirse en dueño del negocio, con mayor autonomía y control del tiempo (Silva, 2007).

Aunque al tratar de definir lo que implica e involucra el comercio en lugares de uso público, una de las principales limitantes es que debido a la diversidad de actividades que lo conforma, no existe un consenso de qué elementos y sujetos comprende. En los estudios de caso, generalmente se buscan los mejores indicadores para medirlo, olvidando y hasta obviando la experiencia subjetiva e inter subjetiva de quienes se dedican e intervienen en la ocupación, elementos que en sumatoria ayudarían a entender e interpretar las ocupaciones. De tal manera que el enfoque que se propone aquí para analizar la actividad laboral del llamado *vagonero*, intenta escapar a los determinantes económicos como únicos elementos de explicación.

2.3 El Metro como *vagoneo*

Para la ocupación que aquí se analizará, lo apartados anteriores son relevantes, ya que después de los vendedores del Centro Histórico de la CM, los llamados *vagoneros* representan uno de los “sectores” con mas presencia en cuanto a número y jerarquía, e implica una serie de circunstancias que vale la pena exponer, pues entre otras cosas, se trata de un problema que atañe no solo al (STC) Metro, sino también al usuario que diariamente se transporta e incide

en el trabajo del personal del Metro y particularmente para la gente que desarrolla la ocupación en busca de obtener algún ingreso.

Cabe antes que nada señalar, que un factor decisivo de la situación de trabajo de los vagoneros, es que su actividad está prohibida, por lo que constantemente son objeto de persecuciones, intimidaciones y acoso por parte de las autoridades gubernamentales, y más en general, recae sobre ellos con gran frecuencia duros juicios y actitudes de desprecio o desaprobación de los usuarios del Metro y de la ciudadanía en general.

Debido a lo anterior existe un gran hermetismo en la ocupación y muchas cifras no se conocen con exactitud, debido a que los vendedores no proporcionan información a extraños, ocultan y alteran sus datos, por lo tanto la única certeza con la que se parte al menos en esta investigación es que los vagoneros del Metro han integrado un nicho de mercado con un tipo de fuerza de trabajo específico, del cual perciben altas ganancias en comparación con el ingreso obrero.

“En la televisión nos han quemado mucho, estamos siendo hostigados por mucha gente y ya estamos hartos, aunque también es parte de nuestra chamba...” Salo

El fenómeno, problema ó situación del uso para la venta del STC Metro, afecta la vida cotidiana de aproximadamente 4.5 millones de usuarios al día de la zona metropolitana de la Ciudad de México, los cuales se distribuyen en 2, 574 vagones con diferentes horarios. De acuerdo a estimaciones de la Secretaría de seguridad pública del Departamento del Distrito Federal, (SSP-DF), existen cerca de 40 mil vendedores informales laborando en la red del metro, con un mercado de 4 millones de personas al día (López, 2007).³⁶

Lo cual podría matizarse a raíz de los operativos implementados en la red durante los meses que van del año. Lo que no puede contradecirse es que los llamados vagoneros laboran diariamente en todas las líneas del Metro y están en constante compañía e interacción con sus clientes-usuarios.

Venden al interior de los convoyes discos y videos *piratas*; dulces, libros para iluminar, tijeras, cortauñas, prontuarios de matemáticas, gramática, etc.; artículos para el hogar, la escuela, juguetes, manuales, etc., y demás productos de ocasión ó temporada, cuyo precio oscila entre dos, cinco y diez pesos. Y la ocupación concentra una población mayoritariamente joven, entre 20 y 25 años y con un rango mayor es posible indicar que las edades oscilan entre 15 y 36 años.

³⁶ López Linares, Israel E., “Discrepancias *administrativas*”, Notas Precisas, México, 11 de Febrero 2007.

Así que en lo superficial y en la mayor parte de los recorridos que se hacen como usuario, ya sean cotidianos, obligatorios y fortuitos pareciera que la ocupación esta desordenada, sin embargo existen indicios para sustentar regularidades que son evidentes y están instituidas, así que al convivir algún tiempo con ellos en el subterráneo se detectó que preexisten normas, principios, pero sobre todo disposiciones que en la organización del trabajo del vagonero pueden elucidarse bajo la reconstrucción de las siguientes características.

2.3.1 Características elementales de la venta ambulante al interior de los vagones del Metro

- **Pago de cuotas para ingreso y permanencia: la *finanza***

De acuerdo a la información obtenida, los vínculos de parentesco rodean significativamente a su actividad de venta, ya que generalmente el acceso a la ocupación se encuentra regulada sobre todo por redes familiares y de amistad

“Para trabajar no necesitas nada más que ganas pa’ trabajar, que conozcas a alguien ó te recomiende alguien, sí quieres trabajar yo te meto manita, solo decimos que eres mi pariente...porque aquí no quieren gente problema...” Salo

Para la permanencia depende mucho de la capacidad con la que se entiendan prontamente las convenciones, usos y costumbres que de una manera formal e informal rigen el cómo y el qué se debe hacer para trabajar en el subterráneo. Una de las reglas más emblemáticas es el pagar para de alguna manera ser vendedor del Metro

“Yo daba 100 pesos semanales, durante dos meses y medio, porque para entrar te piden \$2,000 pesos” Juan

“De niño le pedía a mi mamá que me trajera... de grande ya no quiero venir, ella se fue y me embarco...” Fercho

“Yo me metí por necesidad, por mis hijos...no soy independiente pago la finanza y antes pague para entrar \$1,500, claro poco a poco, como todo...” Carmen

“Yo entre con mi familia soy independiente no le pago finanzas a nadie, te conviene más así... además cada día esta mas caro pagar pa` entrar, aunque sí apoyo de alguna manera a la organización” Anita

Los testimonios anteriores muestran de alguna manera u otra la aceptación de una convención que raya en lo formal-informal, la mayoría de veces no lo cuestionan pues tienen información que la ocupación puede ir solventando el gasto, y esto es sobre todo para los de “recién”

ingreso, aunque no para los que heredaron la plaza de su familia. Sin embargo lo incuestionable para todos los vendedores es la siguiente norma, que también involucra una adaptación para poder permanecer en el trabajo.

- **Reglas de la cadena**

Por definición el transporte público en México es parte del caos ciudadano que se vive todos los días en cualquiera de ellos. En particular el ambiente del Metro puede llegar a ser de fastidio, estrés, tranquilidad, esparcimiento, etc., en donde para permanecer como vendedor de al menos ocho horas, además de controlar las emociones propias (enojo, alegría, tristeza, rabia, etc.), sincronizar el cuerpo con la mercancía y el uso de sus instrumentos de trabajo (bocinas, micrófonos y reproductores) existen pautas que indican lo que se permite y lo que no se permite, las cuales en su mayoría son aprendidas e interiorizadas en la práctica de la venta ambulante. Algunas de las más relevantes son:

Respetar el ritmo de la cadena, no saltarla: Una de las normas más importantes para permanecer trabajando en la venta ambulante del Metro es la de respetar la cadena, los vagoneros llaman cadena al orden en que suben a vender, al mecanismo que sigue un recorrido de venta. El *ritmo* de la cadena refiere básicamente a la regularidad que existe durante un recorrido, al entrar y salir del vagón sin contratiempos que rompan la cadencia, el cual puede ser asimilado con el ritmo de trabajo a las viejas cadenas de montaje³⁷.

Entre otras cosas el respeto a la cadena implica una manifestación de cortesía a los colegas, una regla para la sana convivencia entre compañeros de trabajo, de tal manera que no se puede saltar la cadena de venta, hacerlo traería como consecuencia además de disgustos y distanciamientos una condena moral que pocas veces los vendedores ambulantes están dispuestos a asumir.

Aunque su trasgresión puede ser disculpado bajo ciertos lineamientos, tal es el caso si se interrumpe por acontecimientos propios del vendedor, como el de que un usuario pida la mercancía cuando ya se ha arribado a la estación, que el vagonero decida por voluntad propia ya no vender más debido a que se encontró en el vagón a algún amigo o familiar, entre otros

³⁷ Durante mis primeros contactos con los vendedores ellos hablaban de la cadena, al preguntar directamente a que se referían con tal designación, la respuesta constante fue “*pues a como trabajamos... así le llamamos aquí*” Toño

“lo que pasa que cuando... llegan a acuerdos, en pasar una, pero siempre y cuando no vendas. Haz de cuenta que si tú te pasas, ya no alcanzaste a salir, es comprensible, o sea no alcanzas a salir del vagón o te compran, pero ya no vendes ya nada más te esperas hasta que acabe y ya nada más te esperas la otra estación” Toño

Algunas veces hay excepciones para esquivar la regla, de hecho los vendedores a los que se les puede tolerar que salten la cadena es a los denominados coordinadores, los cuales llevan muchos años trabajando en la red y eso les permite no respetar ni bases ni a la cadena

“yo puedo brincar me la base, o sea me puedo meterme a la hora que quiero a vender, puedo llegar a la hora que quiera aquí a vender o no vender, lo que gano me da para estar bien, para que no le falte nada a mi familia, puedo hacer muchas cosas, pero para que meterme en pedos, mejor no” Coordinador

Otras restricciones en cuanto al respeto de la cadena, es que se no se puede disculpar que el ritmo de la cadena se interrumpa debido a alguna pelea con el usuario, por desajustes de sus instrumentos de trabajo ó porque ya no le alcanzaron los 3 minutos de venta, pues podría ser juzgado de poco competente, inexperto y algunas veces lerdo.

Lo anterior se enlaza estrechamente con otra regla sobresaliente, la de **respetar las bases y rutas de trabajo**, pues cuando se trata de la misma línea controlada por dos ó más líderes u organizaciones, esto resulta crucial, sobre todo cuando en ellos existe la noción de pertenencia de un territorio o propiedad que debe cuidarse

“Por el simple hecho de defender el territorio... Marcar territorio más... Lo que pasa es lo que te decía yo al principio. lo que pasa es que cuando no respetas la línea, muchos dicen, es que voy de pasada, pero ya se gastaron toda la línea y ya lógicamente el exceso de pasadas pues ... lo ves una, dos veces, ya la tercera vez ya lo ubicas, lo bajas, le quitas la merca y le das su patadon, sabes qué onda ¿de qué se trata?, tu trabajas en tal lado, trabajas con fulano de tal y pues discúlpame y nos vemos. ya llegan las amenazas, ya llega que vas a ver al ratito porque está solo, ya llega todo eso...” Juan

Por tanto es expresamente diplomático que ningún vagonero ajeno a la organización venda de ninguna manera en la ruta que no le pertenece, el hacerlo simbolizaría un abuso, un atentado y la provocación para que se desaten hostilidades, violencia y represión de parte de las distintas organizaciones incluso que se llegue a perjudicar la ocupación pues ciertas acciones en estas pugnas desencadenan la intervención de autoridades del Metro, como los policías

“Lo que ha pasado es que la gente, más bien los nuevos se meten y se ponen a echar desmadre en el Metro y pu’s lógico que el usuario se queja y baja el personal de vigilancia y entonces ya no nada más vienen por esos dos güeyes sino por todos nosotros, todos los que estén ahí, y pu’s ya no te conviene, así que mejor hablamos con ellos y les decimos que si no quieren chambiar aquí que le vayan poniendo ruedas a otra línea ó a otro trabajo porque aquí si nos perjudican” Edgar

Aunque los líderes nunca se enfrentan, siempre lo hacen las personas más allegadas a ellos, los llamados coordinadores que en última instancia fungen como golpeadores

“o sea en si nuestro dirigente, pues él casi no se mancha las manos, él tiene un encargado y ese encargado en si él se dirige a... por parte del encargado tiene de dos o tres personas que nos guían o nos dicen la situación o nos citan” Toño

Cuando la riña se trata de vagoneros en la misma línea generalmente se debe a que no hicieron base, por que saltaron el lugar de algún compañero, así que inmediatamente se presentan amenazas, intimidación, escarnio que la mayoría de las ocasiones terminan en golpes, aunque en primera instancia se tratan de resolver a través del dialogo entre los involucrados y en caso muy extremo hablando con el líder.

El dialogo con el líder es solo en un caso extremo ya que entre los vendedores existen otros mecanismos más o menos efectivos para hacer respetar las normas, como el de aburrirlos con bromas de mal gusto, sabotearle la venta con la adquisición de una mercancía similar a la que se esta vendiendo, aunque hay que aclarar debe ser parecida, equivalente, nunca igual, pues se estaría rompiendo la regla más respetada, la de quemar la mercancía.

- **No quemar la mercancía**

En esta regla se busca un control entre la oferta y la demanda, en ella puede incidir el líder al asignar el producto a vender, tal es el caso de los dulces que son vendidos por aquellos que comienzan en la ocupación, pues no se puede entrar vendiendo el artículo de novedad ó el disco, en donde este tipo de mercancía funciona como un *escalafón*, en donde a través de la experiencia se puede llegar a ganar más, incluso relatan que a pesar de tener lugares en donde comprar barato no a todos se les avisa, al menos no al principio de iniciarse como vagonero

“como cuando eres nuevo y no te dicen donde comprar tu producto, o como cuando no te dicen en que cosa le vas a ganar más lana” Toño

Aunque también interviene el vendedor, aquel vagonero que busca diversificarse para no perjudicar sus ganancias ni tener problemas con sus compañeros pero sobre para tener un gran control de su trabajo. Por ejemplo para el vagonero Fabuloso que siempre busca estar a la vanguardia llevando dos otras mercancías para no aburrirse en el trabajo, por ejemplo en un día en la mañana puede vender música cristiana y en la tarde adquirir un pequeño lote de pilas y venderlas

“Engañas a la gente más que nada, la gente lógicamente que te lo va a comprar siempre que le guste y este barato, sino le gusta es la última vez que te lo compran...” El fabuloso

En muchas ocasiones hasta el usuario sin estar consciente de dicho control, pues hay productos que los vagoneros dejan de vender por ser poco consumidos o por dejar de interesar.

“para que te digo que nunca les he comprado... si sí les he comprado de todo, desde las pastillas para el aliento de las mañanas, los juguetes para mi hijo y hasta luego les encargo unos discos de música que ya no se venden porque es música viejita... y si me los traen...” Patricia

Otro ejemplo del control que puede haber de parte del cliente se puede reflejar en los videos de las necropsias de artistas gruperos que en su momento son consumidos con cierto grado de “morbosidad”, que en poco tiempo se pierde y solo queda al olvido, lo cual no tiene nada que ver con las temporadas y los días tradicionales de buena venta, pues estas últimos son más previsibles.

A manera de ejemplificar lo dicho anteriormente se dirá que en cuanto a días de venta, los vagoneros en días de quincena y en fines de semana anuncian el precio del producto con mayor énfasis, esperando que influya en la compra. En cuanto a las temporadas se encuentra que la venta de discos para festividades nacionales que no pueden pasar desapercibidas como son posadas, día de muertos, inicio de ciclo escolar (tablas y vocales), 15 de Septiembre, Navidad, día del niño, día de la madre etc., “cultura” que esta muy arraigada en la sociedad mexicana y por lo tanto sus productos responden a la influencia de ese conocimiento³⁸.

³⁸ Un ejemplo emblemático de esto son los vagoneros ciegos, quienes hasta hace poco subían al Metro cantando y solicitando algún apoyo económico, ahora han dejado de hacerlo y solo promueven discos de música.

Aunque generalmente esta trabajador tiene en su acervo el conocimiento sobre la mercancía más adecuada para vender en determinado sitio, al mismo tiempo al tipo de público usuario al que se le vendería. Pues no es lo mismo vender en la línea 1 que va de Pantitlan, pasar por la estación merced para llegar a observatorio; que vender en la línea 7 que hace su recorrido de Barranca del muerto a la estación Rosario haciendo paradas en Polanco, San Pedro de los Pinos, lo cual puede hablarnos de un significado estético que tanto el vendedor como el usuario pueda tener, en donde la línea o el vagón es concebido como bello o feo; que el trabajo puede ser bello o feo; que algunos compañeros, líderes, policías, etc., pueden tener personalidades “lindas” y otros no; que los compañeros trabajan o no con elegancia y placer (Strati ,2000).

Sin embargo lo anterior no podría ser posible si no fuera por los buenos días y horarios, inclusive por las desgastantes jornadas e itinerarios en donde los vagoneros siempre buscan vender “*lo que más jala*”, lo que esta de moda, los productos básicos como algún pegamento, plumas y agendas, sopas de letras, etcétera.

Hay algunos vendedores que llegan a vender por la tarde, prefieren hacerlo por que es menos *fastidio* lidiar con los usuarios y puede llevarse más lenta la cadena, debido a que a esa hora, regularmente las cinco de la tarde, hay ambulantes que ya se están retirando, aunque el inconveniente más grande es que el mejor horario de venta se ha ido, el cual comienza desde las 11 AM y termina a la cuatro ó cinco PM, aunque en esta generalidad esta sujeta a la línea en la que se trabaje.

Así que en cuanto a los horarios de venta los más pertinentes son los que oscilan entre las 10 y 5 de la tarde, y los que son prácticamente imposibles van de 7 a 9 AM, y en términos generales no trabajan durante la noche, después de las 8 PM y aquellos que llegan a hacerlo permanecen vendiendo en el subterráneo solo hasta las 10 PM pues no quieren ser confundidos con las personas que se introducen a las instalaciones del Metro por la noche, como vagabundos, niños de la calle, fakires y mendigos que piden limosna, ladrones, violadores, etc.

Por tanto y con lo que se puede desprender de los párrafos anteriores, es que los ambulantes subterráneos para obtener cuantiosas ventas conocen las temporadas de venta, así como los días, la cantidad de producto que se pueden vender en los fines de semana, la época del año,

etc. Y que el saber comprar se relaciona con la antigüedad y la adherencia que se puede o no tener con la organización, ya que la mayoría de veces en cada línea siempre existe proveedores y lugares claves para adquirir algún tipo de producto, así como también vendedores que se dediquen a producir su propios discos, aunque esta es información que no se transmite a los de nuevo ingreso ni aquellos que no puedan mostrar lealtad a la organización. De tal manera que el hecho de evitar su permanencia en ciertos horarios y tener proveedores y lugares exclusivos para la adquisición de la mercancía a vender, se vincula con la siguiente norma en ocupación: la de defender el trabajo.

- **Defender la ocupación**

Esta regla es la menos explícita aunque no por ello la menos fuerte, se respeta igual que las anteriores normas, quizá un poco más. Se encuentra interiorizada por la mayoría de los vendedores como parte de su trabajo, en donde “guardar” la información concerniente a la forma de organizar y controlar su trabajo y no hablar sobre los procedimientos formales e informales³⁹ es visto como una garantía de no perder su única fuente de ingresos. La revelación a cualquier persona no autorizada por el líder o la organización, representaría una traición a ellos y a los compañeros, e implicaría perder su trabajo y hasta sufrir daño físico

“A ti te platico esto porque vienes bien recomendada y a ese guey lo que pida sino no, nosotros no damos la información a cualquiera...” Fercho

“porque aquí no quieren gente problema, no quieren gente chismosa, gente oreja, no debes hablar de más” Salo

“pus aquí lo que piden, piden gente que no sea alborotadora, que no hablé de más porque esa gente no les conviene” Carmen

Así que esta es una las reglas más indelebles que pueda existir en la ocupación, que permea al interior y al exterior de los distintos ámbitos del trabajo. Al interior puede observarse como en los vagones, estaciones, rutas y bases de trabajo los vendedores evitan hablar de cómo es su trabajo, y en caso necesario utilizan un lenguaje no necesariamente verbal como gestos,

³⁹ Tal vez por el asedio que viven de parte del líder, el público en general, los partidos políticos y en algunos casos los medios masivos de comunicación, que pocas veces son honestos con la manera de utilizar los datos.

señas, la conformación frases que resumen estructuras y significados (Ver anexo de notas de campo sobre reglas).

Otra forma de mantener de defensa es que la mayoría de los vendedores no usa su nombre verdadero, siempre un nombre falso o apodo como medida para guardar información que pueda ser utilizada en su contra

“O sea ahí no te puedo dar nombres porque ;no me los sé!... Toño

“Sí, o sea que en sí yo los conozco de puro apodo...” Salo

Al exterior las defensas se dan de otro tipo y refieren a las *invasiones* previsibles que se pueden presentar en la ocupación, tal es el caso de otros vendedores ajenos a la organización que desean y a veces logran ofrecer su mercancía en los vagones que no les corresponden, y muy constantemente contra los ciegos, que debido a su desventaja visual llevan a un familiar que lejos de apoyar o cuidar a este vendedor lo que hace es vender al mismo tiempo y recorrer toda la línea sin respetar las rutas de trabajo.

De tal manera las defensas para proteger su ocupación se llevan a cabo por, (a) negociaciones, persuasiones que siempre tratan de llegar a consensos; (b) a través de sobornos en donde puede o no intervenir el líder; y (c) a través de algún tipo de violencia ya sea colectiva o por emisarios llamados golpeadores.

Sin embargo se pensaría que la organización de vendedores ambulantes funciona de manera bilateral en cuanto a la vigilancia y el control, sin embargo de acuerdo a lo observado y registrado en las entrevistas, no es así del todo ya que existen niveles de autoridad. Entre la que se encuentran los coordinadores y el líder, aunque no es necesario que ellos los vigilen personalmente, ya que existe entre los propios vendedores una cadena de control, jerarquía y procedimientos de seguridad. Lo cual es de gran relevancia pues en el mismo tren, siguiendo la cadena se *“escuchan,”* están muy atentos de lo que pasa en su vagón y en el contiguo.

“ellos no te dicen nada y nunca te van a decir nada pues ahí te tienen bien vigilado... si tú haces “algo” al rato ya saben con punto y seña lo que hiciste o dijiste” Toño

“cuando pasa algo pues entre nosotros mismos nos cuidamos...nos avisamos chiflando, haciéndonos señas para que no nos pase nada, ...no te puedo decir como es pero si funciona...si te queda aquí vas a aprenderlos rápido porque no son difíciles...” Anita

“ellos se llaman por teléfono, aquí todos traemos celular... si pasara algo pues le marcas a tu cuates y les avisas o ellos te avisan...” Carmen

De tal manera que estas son algunas formas de supervisión en donde no es necesario que exista la figura de un capataz que en todo momento los esté revisando, sino más bien bajo ciertas reglas entre ellos se vigilan y las hacen respetar ya sea con “acuerdos” o a través de “golpes”, pues es como lo han dicho más de un entrevistado *es un trabajo tan celoso*

“Lo que pasa es que como son varias personas, como es una organización muy controlada o sea era muy pesada, lo que pasa es que ahí en si esos cuates esté cómo te diré... es fácil de detectar cuando te castigan o cuándo faltas” Juan

En caso de no ser realizadas contempla penalizaciones proyectadas en castigos, que podrían ser “similares” a los que vive el obrero en la fábrica o taller ante el incumplimiento al manual de operaciones, aunque en este caso el hecho de no contar con alguna institución, reglamento o vigilancia hace que las sanciones sean más severas y contemplen a la agresión y a la violencia como medida propia para la corrección.

“de antemano que exigía mucho respecto al dinero, de que cuando había marchas luego tenía uno que llevar gente, en tercera porque nos paraba de la cama [el líder] cuando era trabajo y nos teníamos que ir a dar una vuelta, no teníamos que trabajar o teníamos que ir para otro lado, o sea que todo ese tipo de cosas... Cuando son campañas nos pone en toda la madre, nos pone en la madre a cada ratito, y luego realmente de que ahí como ganas el dinero pues ahí tienes que llevar gente, la misma gente pues le tienes que dar de comer o invitarle un taco y luego mas aparte le tienes que pagar, y luego los pasajes, realmente que ahí pues no convenía...” Juan

“Lo que pasa es que la respetas por miedo, la respetas por miedo por el simple hecho de que los castigos pues sí son duros. Los castigos así de fácil te los puedo decir: cuando se hacen juntas o compras los refrescos para todos ó fácilmente te descansan de un mes a 15 días o le entras con una cuota de 500 pesos” Toño

Aunque existen otras opiniones en cuanto a los castigos y las cuotas

“Yo sí estoy de acuerdo en la cooperación porque es para el bien común, yo entiendo que si te piden alguna cooperación es para nosotros mismos y lo de las marchas pu's es para exigir que se nos respete, no es para otra cosa, yo estoy de acuerdo porque en esta organización somos mas libres que en las otras y tu lo puedes ver no tenemos horarios, ni días de descanso aunque yo me agarro el martes, pero no tenemos que decirle a nadie lo que hacemos y eso es lo que mas me gusta” Edgar

“Aquí se dice que se le extorsiona al vendedor y no es así, para mí la extorsión es decir, o me pagas ó te pasa algo eso es extorsión, aquí no hay cuotas ni

nada de eso, aquí cada quien vende lo que quiere, todos somos muy libres...”

Fercho

Así las particularidades descritas a grandes rasgos descartan la idea de la no existencia de alguna regulación, control y construcción de la ocupación, pues como se ha podido observar existen, se crean y recrean y aunque no están avaladas oficialmente por alguna institución, eso no significa que no se respeten, pues como se sustenta en las paginas anteriores, se debe saber vender, respetar y aprender a negociar con éstas en torno a estas tres dimensiones.

Con las características generales esbozadas en esta sección damos paso a la presentación del marco teórico-metodológico y el análisis de datos, no sin antes advertir que los nombres y apodos utilizados fueron cambiados a petición de los entrevistados.

B L O Q U E 2

*Esta no es la historia del Metro,
es la historia de un Metro...*

II. EJES PARA EL ANALISIS DEL TRABAJO DE LOS VAGONEROS

La estructura del bloque 2 se encuentra dividida en dos capítulos, el capítulo II corresponde a la parte teórica que rige la investigación. Mientras que segundo capítulo III contiene el aparato metodológico en donde se presentan los instrumentos de recolección de datos utilizados y la posición del investigador en el campo.

Así mismo el capítulo II se subdivide en dos apartados. En el primero se establecen las líneas de indagación en donde el punto de partida es la idea de que los otros trabajos, como el de los vagoneros, además de ser más ricos en interacciones sociales en comparación con los trabajos tradicionales, se enmarcan en contextos espacio temporales muy diferentes.

La riqueza de interacciones y las peculiaridades del contexto que caracterizan a los otros, lleva a que los conceptos tradicionales de la sociología del trabajo sean insuficientes para tomar a los otros trabajos como objeto de estudio y analizarlo a profundidad (De la Garza, *s/f*).

De esta manera, se inicia con la presentación de la viabilidad de la ampliación de tres conceptos de la sociología del trabajo, para analizar *los otros trabajos*: a saber, los conceptos de control, regulación del trabajo, y de construcción social de la ocupación. En donde en lo particular, lo principal a destacar es que el lugar de trabajo del vagonero, por encontrarse abierto a la población urbana en general, es un medio que concentra muchas interacciones sociales, contingencias que en última instancia se deben controlar de una u otra forma.

Por ello, al mismo tiempo se presentará la fisonomía del concepto control del trabajo, plasmado en distintas etapas de producción, el cual tiene como finalidad mostrar la importancia empírica que tiene desde la ocupación de vagonero, lo que a su vez permite hacer una propuesta de control ampliado desde el trabajo de los vagoneros del Metro.

Finalmente el segundo apartado tiene que ver con las líneas indagatorias de la investigación: precariedad, violencia y configuraciones del sentido del trabajo. En donde se hace una exploración del tema de la violencia y el concepto de precariedad ya que el contexto en el que se desenvuelven los vendedores del Metro esta marcado de manera importante por tales categorías. Cabe aclarar que en cuanto a la subjetividad, se hará énfasis en el estudio del proceso de dar sentido para lo cual se recurrirá al término de “configuración del sentido”, en donde intervienen los niveles estético, emocional, moral y discursivo.

1. PROPUESTAS DE AMPLIACIÓN DE CONCEPTOS DE LA SOCIOLOGÍA DEL TRABAJO ANTE *LOS OTROS TRABAJOS*

Como se ha dicho anteriormente en este apartado se exponen las herramientas teóricas que permitirán analizar la ocupación de vagonero, las cuales se fueron elaborando a partir de recuperar tres conceptos ampliados de la sociología del trabajo (regulación, control del proceso del trabajo y construcción social de la ocupación) en donde el eje que cruza tales conceptos es el de control sobre el trabajo, que para esta investigación ha facilitado dar una lectura a diversos aspectos *de los otros trabajos*.

En efecto, dicha lectura implica una mezcla de variadas dimensiones de su mundo de vida y su trabajo, en el que se encuentran de un modo característico diferentes sujetos y objetos (la disposición del entorno material, las relaciones con iguales y con otros actores, la actividad de venta, los acontecimientos usuales, entre otras cosas), mismos que serán analizados y reconstruidos en sus relaciones con la ayuda de los conceptos que en este capítulo se esbozaran.

La producción capitalista del siglo pasado ha dado mucha importancia en teorizar al tipo de trabajo que se realiza con máquinas, concentrando a los trabajadores en las fábricas, de tal manera que la mayoría de los conceptos acuñados en ese contexto están mirando hoy día los procesos laborales “emergentes”, y aunque no desconocen que junto a esta primer figura obrera existan otros trabajadores empleados en los servicios, la agricultura e incluso en formas productivas no capitalistas, se corre el riesgo de no contemplar el proceso productivo con nuevos elementos.

Por lo que una de las polémicas actuales en la sociología del trabajo es el significado de las “nuevas y antiguas” actividades laborales, que entre otros nombres han recibido los apellidos de informales, vulnerables, riesgosas, no estructuradas, *a-típicas*⁴⁰, no estándar, no decentes, precarias, etc., con el objetivo de arribar a definiciones operacionales, que permita captar los indicadores empíricos más convenientes.

Sin embargo, es posible que no exista un solo concepto para definir este tipo de ocupaciones y que el significado de ellas se encuentra más allá de una sola definición, ya que desde hace años el empleo en la industria ha disminuido a favor de los servicios, por lo que en la sociología del trabajo se ha comenzado a abordar “el tránsito de la manufactura a los servicios” ó fuera de ella (Cornfield, 2006), que incorpora otros actores y que por la

⁴⁰ El concepto de trabajo atípico surge en Europa, en donde lo típico es considerado como lo mayoritario, como el trabajo protegido y principalmente industrial.

importancia e impacto del trabajo industrial aplazo su análisis. Aunque esto tendría que matizarse con cautela ya que no solo la expansión del sector servicios, sino la flexibilización productiva y el crecimiento de la economía informal serían procesos importantes para entender este tipo de empleos que están generando importantes y complejas transformaciones en el mundo del trabajo.

Así que de cara a tal diversidad la sociología del trabajo se ve ante el reto de actualizar sus presupuestos teóricos debido a su acelerado crecimiento en todo el mundo, lo cual se puede observar en el desarrollo de diversas ocupaciones en los servicios precarios, en donde “todas las ramas del comercio y los servicios muestran una tasa elevada de trabajo a tiempo parcial (menos de 15 horas por semana), la mayoría reciben remuneraciones por debajo de la media y carecen de alguna o todas las prestaciones clave con mayor frecuencia que los empleos fuera del comercio y los servicios” (Galván y Tilly, 2006:371).

Ante estos desafíos Enrique de la Garza (2007) ha propuesto ampliar tres perspectivas que usualmente han estado presentes en la sociología de trabajo, con miras a hacerlas más inclusivas en aspectos que la realidad actualmente está manifestando y requiriendo. Para el autor esta ampliación debería estar en primera instancia en reformular el concepto de trabajo, en donde se considere al trabajo como una forma de interacción entre hombres con objetos materiales y simbólicos e implica construcción e intercambio de significados⁴¹.

Ya que en la sociología del trabajo clásica⁴² se tiene por un lado, una concepción del trabajo que puede ser (a) de compra y venta de fuerza de trabajo, (b) como una actividad transformadora y generadora de toda riqueza en la sociedad (De la Garza, 2005), la cual ha centrado su atención predominantemente en el trabajo industrial, que es protegido, prediseñado, asalariado, realizado en un lugar fijo, cerrado y con supervisión especializada.

Para este autor el estudio del trabajo típico o tradicional sería el que ha sido preferentemente teorizado por la sociología del trabajo en su historia, el trabajo industrial que habría seguido la línea evolutiva de la manufactura, la gran industria, el proceso productivo como cadena de máquinas, la introducción del Taylorismo-Fordismo y el Toyotismo ó bien la automatización primero sin informatización y luego informatizada.

⁴¹ Godelier propone una reciprocidad entre lo ideal y lo material ya que en el proceso de trabajo se combinan tales dimensiones. Por la parte ideal se entienden las representaciones de los sujetos que puede incluir valores, reglas, sentimientos, etc., el aspecto material es la transformación de la materia prima para la creación de un producto. Godelier, Maurice (1989) Lo ideal y lo material, Taurus, Madrid, pp. 153-208.

⁴² Se entiende por trabajos clásicos los de la manufactura, extensibles a la industria y algunos servicios modernos que han seguido una transformación desde actividades de oficio, a las centradas en máquinas no automáticas, a la introducción de la administración científica del trabajo, a la automatización y el toyotismo (De la Garza, 2007a).

Y plantea que los *otros trabajos*⁴³ se ligan a estructuras económicas, sociales institucionales y culturales de diversas maneras, que constituyen distintos tipos de integración social, así como significados sociales por descubrir la visión clásica del trabajo asalariado es insuficiente para dar cuenta de estos escenarios, por lo que se necesitara ampliar el concepto de trabajo para incorporar los aspectos materiales e inmateriales del mismo, la incorporación de objetos simbólicos, la dualidad subjetiva y objetiva y su relación con la conexión medios-fines (De la Garza, 2005).

Pero sobre todo por la incorporación del cliente en el proceso productivo, aunque en abstracto siempre han existido a través de la figura del mercado en los procesos tradicionales de producción, por ejemplo en la manufactura el cliente se encontraba en el proceso de producción, solo que estaba lejano; en la fábrica también existe pero sin relación directa, aunque en ocasiones acuda a ella para solicitar pedidos con especificidades.

En el caso del trabajo de los vagoneros del Metro, es congruente la propuesta, pues por un lado los límites conceptuales mencionados en párrafos anteriores, nos llevan a pensar que el término de ocupación puede dar cuenta de las características de su labor pues comprende la posibilidad de las personas de hacer algo considerado como productivo, útil ó benéfico independientemente que exista un contrato o no (De la Garza, 2007).

En esta investigación se retomara el termino de ocupación de vendedor ambulante en el Metro en donde se presentan otros actores no necesariamente laborales, que inciden directa e indirectamente en el proceso productivo y se establece una relación productiva, en la que el proceso de trabajo contempla no solo las características del objeto producido, sino también relaciones sociales de poder, cultura, subjetividad, entre otras⁴⁴, las que a su vez, están incrustadas en contextos más amplios y siempre diferentes como son los países, el sector, la región y hasta la comunidad.

De tal forma que para el estudio de caso de una ocupación, como la del vagonero, que involucra factores y actores no estrictamente laborales, la perspectiva ampliada ofrece una base sólida para explorar este trabajo y permite proponer e incluir conceptos de otras disciplinas y elementos propios de la ocupación, en este caso de la venta ambulante al interior del subterráneo, por tal motivo serán el poste o sostén estructural de nuestros tres ejes.

⁴³ Que pueden ser actividades centradas en los nuevos conocimientos relacionados con la informática, biotecnología, etc., a las antiguas ocupaciones manufactureras, en los servicios y la agricultura, así como también a otras ubicadas dentro de servicios modernos pero precarios (De la Garza, 2007 b)

⁴⁴ Applebaum, Herbert (1987) "The universal aspects of work", en *Perspectives in cultural anthropology*. State University of New York Press, Albany.

Para advertir la importancia de *los otros trabajos*, basta con subir al transporte público, acudir al mercado o centro comercial, transitar por las avenidas del D. F., visitar un parque, etc., y percatarnos que el bagaje de conceptos tradicionales de la sociología del trabajo quedan rebasados ante la diversidad de ocupaciones, por ello una propuesta congruente será revisarlos y actualizarlos a la luz de estas ocupaciones.

Aunque antes de iniciar tal recorrido es substancial hacer algunas aclaraciones en relación a cómo se entiende el proceso de trabajo de los vendedores del subterráneo, ya que como se ha reiterado no se trata de un trabajo industrial sino de un trabajo con ciertas características que son delineadas por su actividad. De tal forma que a pesar de todo, se puede establecer un cierto paralelo con el trabajo industrial, en donde el proceso laboral⁴⁵ contempla la combinación de a) fuerza de trabajo, b) un objeto de trabajo que puede ser materias primas ó auxiliares y c) la maquinaria, el equipo, herramientas e instalaciones.

En el caso de los vendedores del transporte subterráneo Metro, los vagoneros serían la fuerza de trabajo aunque también se contemplará la incidencia de actores que hacen posible su ocupación (cliente-usuario, autoridades del Metro, la organización de vendedores, etc.); Para ellos el símil de objeto de trabajo será su mercancía a vender (dulces, discos y artículos) que puede ser producida o producida por ellos⁴⁶; y finalmente sus instrumentos de trabajo que serán la voz, el cuerpo, bocinas, micrófonos y reproductores de audio ó video así como el uso de toda la infraestructura del Tren Metropolitano.

En este orden de ideas y para el caso que aquí nos ocupa, el análisis del proceso de trabajo incluirá a la actividad productiva, entendiendo por ésta la venta al interior de los convoyes, la cual esta constituida por normas formales e informales que construyen la venta ambulante e involucran entre otras cosas un fuerte control (interno-externo) y el padecimiento de un trabajo económicamente bien redituable pero con altos costos de riesgo, en donde la subjetividad muestra aristas que en los capítulos siguientes abundaré. Ya con los avisos anteriores, comencemos a revelar el fenómeno de los vagoneros.

⁴⁵ Para Marx el proceso de trabajo es "la actividad racional encaminada a la producción de valores de uso, la asimilación de las materias naturales al servicio de las necesidades humanas, la condición general del intercambio de materias entre la naturaleza y el hombre la condición natural eterna de la vida humana, y por tanto, independiente de las formas y modalidades de esta vida y común a todas las sociales por igual" (Marx [1867] (1973): 136).

⁴⁶ Principalmente en el caso de los discos de audio y video, no en el artículo y los dulces, pues estos siempre los compran.

La ocupación de vagonero entendida como una modalidad de los *otros trabajos* contiene características peculiares que podrían subvertirse y replantear algunos de los siguientes presupuestos teóricos de la regulación, el mercado, control y el proceso de trabajo.

- **Regulación del trabajo**

En la sociología clásica la regulación es generalmente estudiada en cuanto a las relaciones laborales que se rigen en leyes o reglamentos de trabajo, ya sean elaborados por las propias empresas ó por el Estado. Modula las sanciones, la movilidad interna, la polivalencia, etc., que en amplitud incluye a sindicatos, Estado y organizaciones obrero patronales.

Generalmente esta perspectiva hace énfasis en las reglas de cómo trabajar al nivel de una rama, empresa, lugar de trabajo o de toda sociedad, así como también a la actividad de mediar los conflictos entre capital y trabajo a través de la codificación de acuerdos sociales formal o informalmente establecidos.

Aunque siempre pensando en el trabajo asalariado ya que se le podría demandar por incumplimiento de las normas tanto a *trabajadores como a las empresas* y con ello se fue relegando al autoempleado.

De tal manera que para los *otros trabajos* esta concepción plantea algunos desafíos, ya que la cuestión que más hace *ruido* entre los estudiosos del tema, es el hecho de que muchos de estos trabajadores no cuentan con contrato y por lo tanto no habría nada que regular. Sin embargo, esto puede ser más complejo y no descansar solo en ese argumento ya que muchas de las ocupaciones desarrolladas en *los otros trabajos* son actividades emprendidas en medio de relaciones con distintos actores que influyen en su trabajo y que en ocasiones no tienen un territorio ó tiempo de trabajo determinado lo que no significa que deban ignorar reglas implícitas, pues se encuentran codificadas de manera informal y en convenciones sociales.

Por ello De la Garza (2007) plantea la idea de que la regulación del trabajo ya sea explícita o implícita pueda ser analizada como construcción entre actores que se mueven en estructuras que los constriñen, dan sentido a su situación y pueden interactuar en la negociación o no.

Para nuestro caso la regulación en la ocupación del vagonero tendría que ver con las reglamentaciones codificadas y las no escritas que inciden en su trabajo, las cuales se imponen al trabajador al momento de ingresar a la línea, la cual se interioriza a través de las prácticas que pueden o no ejercer, a través de las costumbres, mitos, ritos. Así como de todas aquellas reglas formales e informales que se deben cumplir a pesar de no contar con un sindicato formal o una ley laboral.

Por ejemplo en la ocupación a estudiar es común que a los vagoneros de nuevo ingreso se les esconda información privilegiada como la de comprar más barato ó vender un producto que se vende mucho. O en el caso del acceso al puesto de coordinador que esta reservado para quién demuestre ser merecedor de él, en donde el escalafón depende de cada organización

Por tanto en la perspectiva ampliada la regulación tendría que ver con el ajuste de la norma formal e informal que puede provenir de todos los actores que intervienen en la ocupación, los cuales a su vez involucran sentimientos, gustos, moral, cognición, etc.

- **Construcción social de la ocupación**

Tradicionalmente para la sociología del trabajo, el concepto de empleo se ha limitado a la posibilidad de contar con una fuente de ingresos a partir del contrato en una empresa, por ello los estudios del mercado de trabajo han centrado su atención predominantemente en la compra-venta de fuerza de trabajo por un salario.

Las dos perspectivas más desarrolladas en esta dimensión son (a) la teoría neoclásica que indica el libre encuentro entre oferentes y demandantes individuales en donde se definen espontáneamente el precio y empleo al factor trabajo consecuente con tres supuestos: una racionalidad de los agentes; control sobre las variables exógenas y el cumplimiento de las condiciones de competencia perfecta que harán que el mercado de trabajo tienda al equilibrio. (b) En el enfoque socio demográfico en donde el supuesto principal es que son variables que contemplan la edad, el género, estado civil, etc., tales como el ciclo vital, el tamaño de la unidad doméstica, las estructuras de parentesco, de edades o de género las que determinan la oferta de trabajadores.

En este enfoque han prosperado los conceptos de informalidad, precariedad, exclusión, trabajo no decente y todos aquellos “apellidos” en construcción que para la ocupación de vagonero no siempre permite captar algunos elementos que constituyen su trabajo. Uno de los conceptos principales en esta dimensión es el de empleo, el cual se limita a la posibilidad de contar con una fuente de ingresos a partir de un contrato en una empresa.

Pero para los *otros trabajos* esto trae algunas complicaciones, debido a que estas ocupaciones pueden ser parte de un mercado de trabajo no necesariamente en el sentido de compra y venta de fuerza de trabajo por un salario (García 2006), sino en donde intervienen los apoyos de parte de familiares, amigos ó conocidos, en donde no siempre los mueve el intercambio mercantil.

La propuesta de De la Garza (2007) incorpora un concepto de **construcción social de la ocupación**, el cual puede abarcar tanto a las ocupaciones asalariadas como a las que no lo

son, así como a la posibilidad de las personas de hacer algo considerado como productivo, útil o benéfico independientemente que exista un contrato o no.

En donde la presencia de otros actores influye y a veces posibilita la existencia de la ocupación. Tal es el caso del consumidor en donde el mercado del producto sobre el empleo repercute directamente sobre el mercado de trabajo, en donde el precio no es el único factor (aunque sí algo muy importante) para que se mantenga la ocupación, aunque también habría que incluir la atención personalizada, la influencia material y subjetiva de la familia, las posibles organizaciones gremiales, los proveedores o productores de insumos y por su puesto la influencia de la multiplicidad de actores implicados.

En los vagoneros la construcción social de la ocupación tendría que ver con aquellos que quieren ser vagoneros, los usuarios que gustan de comprar sus productos, de los líderes que influyen y hasta determinan el tipo de mercancía a vender, en donde las autoridades a falta de apoyo del sindicato toleran la ocupación a cambio de cuotas.

- **Control del Proceso de Trabajo**

En esta perspectiva el concepto ordenador por excelencia ha sido el de control sobre el trabajo, la cual resulta un tanto ambigua pues no refiere a una situación social de producción en específico. El enfoque marxista lo remitió al problema del poder que detrás tenía la dominación y hegemonía en el proceso productivo en donde se hacía referencia al trabajo industrial principalmente.

Así los análisis clásicos en esta dimensión pusieron el acento en la pérdida del control sobre el trabajo a través de la calificación, así como también en cómo el obrero iba siendo controlado por la maquina y la organización taylorista-fordista.

Pese a que marginalmente se presentó en los servicios, en la actualidad el concepto de control del proceso del trabajo, visto en su amplitud resulta ser bastante fructífero dado que propone como eje de estudio, todo lo concerniente al control ya no solo del trabajo, sino también de las diversas interacciones que se establecen con actores y/o situaciones fuera y dentro de la ocupación.

Por lo que en una perspectiva ampliada para el análisis de los *otros trabajos* se podría incluir: (a) otros actores involucrados en el propio proceso de producción, (b) la producción de símbolos (c) así como los trabajo desterritorializados.

Que en específico, para ilustrar la expresión empírica concreta que puede tener esta tarea de revisión teórica, puede ser un control del espacio y tiempo, de la calidad del servicio de venta, de lo que interviene sistemática o accidentalmente como las cuestiones familiares

plasmadas en el cuidado de los niños, la alimentación, así como las consideraciones del derecho civil y penal, entre muchos otros posibles, que en cada caso habría que descubrir.

Para los vagoneros, parte importante del control sobre su propio trabajo tiene que ver con el control de su producto; aunque no hay producción, se debe controlar al distribuidor (compra y venta), al cliente (para buscar precio, calidad y variedad, que puede ser MP3 O CD normal), el espacio y el tiempo no siempre fijos (si hay o no operativos, si de descompone la línea, si le darán mantenimiento, etc.), así como todo lo siguiente, que en su oportunidad en los análisis de datos se le analizará más sistemáticamente:

- ❖ El buen trato con el usuario, la amabilidad y cortesía
- ❖ El volumen de sus bocinas, así como su reproductor de CD ó DVD
- El tono de voz, cuerpo y ropa, que le ayudara a avanzar, caminar o exhibir
- ❖ Controlar la venta: dar rápido el cambio, el producto, comprar barato con novedad
- El tiempo de venta
- ❖ Su concentración para esta listo a cualquier solicitud del usuario
- ❖ Su espacio de trabajo ante invasiones de otros vagoneros, ladrones, etc.
- ❖ Las relaciones sociales entre el líder, policía, jefe de estación, conductor, etc.
- ❖ Manejar el estrés, timidez y las situaciones de pánico
- ❖ El tipo de producto que se puede vender su precio y calidad
- ❖ El medio ambiente, calor, frío, lluvia, etc., así como el ambiente físico que depende entre otras cosas de sí es una línea subterránea
- ❖ Conocer los gustos, expresiones, gestos del usuario
- Tener muy presentes los tipos de gritos, silbidos ante cualquier emergencia
- ❖ Las contingencias que pueden ser cierre de la línea momentáneamente o por tiempo indefinido, por indicación del líder, etc.
- ❖ Controlar los posibles accidentes, como caídas, tropezones, empujones, agresiones, etc.

En suma, para los vagoneros del Metro lo central será explicar la articulación entre: *control ampliado* sobre el trabajo y la construcción de significados de este tipo de trabajadores situados en relaciones no claras de: salario, relación laboral, seguridad, estabilidad, etc., en donde la subjetividad permite observar un claro desplazamiento de lo técnico productivo determinista y estructuralista a lo subjetivo y simbólico del mundo de la producción, que se expresa, entre otras cosas, en la búsqueda de un conocimiento sobre la experiencia cotidiana laboral, así como también la posibilidad de la construcción de un sujeto que pone en juego no solo los factores subjetivos, sino también los objetivos para la articulación de su propia realidad.

Los elementos descritos anteriormente pueden ser rotundos si son contrastados con la actividad laboral del vagonero y permite llegar a la parte conclusiva de la exposición, así que más que presentar conclusiones se dejan abiertas las tres perspectivas analizadas en páginas

anteriores y se plantea la siguiente cuestión: ¿Cuál sería la importancia de analizar la ocupación de vagonero desde la perspectiva del control del trabajo ampliado?

Una primera respuesta estriba en que para la ocupación del vagonero del Metro el control del trabajo resulta vital como en todos los trabajos, sin embargo la importancia proviene de que a través de este concepto se pueden indagar diversas dimensiones que nos harían comprender la existencia de la ocupación, la transformación de su proceso productivo (en comparación con el trabajo tradicional), la resistencia de mantener una ocupación tan peleada y estigmatizada, entre otras. Aunque para profundizar en ello sea necesario hacer una revisión de cómo ha sido entendido el concepto en distintas etapas de producción, lo cual se realizará a continuación.

1.1 Hacia un concepto *ampliado* de control del trabajo

Como se había dicho anteriormente, uno de los conceptos principales en la sociología del trabajo es el del control sobre el proceso de trabajo, el cual puede ser entendido como la capacidad de imponer la voluntad a otro, que para el trabajo industrial se puede ver reflejado en la intervención del proceso productivo que contempla los insumos, el equipo, espacio físico, el tiempo de trabajo, operaciones, las relaciones laborales, relacionadas con la entrada y salida del trabajo, salarios, prestaciones, ascensos, afiliación ó no a los sindicatos, la capacitación, etc.

Sin embargo este concepto adquiere nuevos matices, pues como se dijo anteriormente, la emergencia de *los otros trabajos* contrasta algunos presupuestos de análisis de la sociología del trabajo industrial. De tal forma que en este apartado se abordará el trabajo del vagonero desde la perspectiva del proceso de trabajo, en donde su ocupación es vista como actividad productiva, por lo que el concepto ordenador en la investigación será el control sobre el trabajo.

El cual bajo una perspectiva ampliada incorpora *elementos ó actores* no considerados en la teorizaciones más tradicionales, lo que permite nutrir y construir una perspectiva contemporánea del control en los *otros trabajos*, así que

“desde el punto de vista del proceso de trabajo, tanto lo hay en la producción en el sentido clásico como en la circulación. El hablar de procesos de trabajo en la producción de un servicio no pretende polemizar con la teoría clásica sobre el plusvalía, simplemente anotar que en los servicios incluyendo los circulatorios hay procesos de trabajo e interesa también en estos el análisis de las consecuencias laborales posiblemente utilizando conceptos ampliados, como veremos, que vienen de los estudios clásicos de los procesos de trabajo” (De la Garza, 2008 s/f)

Con tales antecedentes el apartado se ha subdivido en (a) revisión de tres propuestas teóricas, particularmente la de Harry Braverman, Richard Edwards y Michael Burawoy; (b) revisión del control en diversas formas productivas; (c) propuesta o acercamiento desde la ocupación del vagonero.

1.1.1 Tendencias teóricas sobre el concepto control de trabajo

La tendencia hegemónica general, al menos en los países más poderosos de occidente, es la de obtener el mayor control posible de los obreros, a través de diversas medidas disciplinarias como los tiempos y movimientos del cuerpo; los reglamentos de trabajo, confinamientos o segmentación de los obreros en espacios cerrados, así como modos simplificados y monitoreables de operar las máquinas o las formas de organizar el trabajo.

El análisis del control sobre el trabajo no es reciente ni un invento de la sociedad industrial, aunque la forma que asume en ésta es mucho más compleja y da lugar a diversos intentos de explicación e intervención. De tal manera que la revisión de algunas propuestas teóricas sobre el concepto de control del proceso de trabajo empezará con quien es considerado el pionero en poner en tela de juicio las versiones optimistas de la sociología industrial y las relaciones industriales en los setenta.

- **Harry Braverman: el control y la descalificación**

Para Braverman quien en una relectura en Marx pone el acento al control del obrero desde el punto de vista del trabajador, es en el proceso de trabajo donde el capital se valorizaba y para ello se tenía que dominar al obrero en el propio proceso de trabajo, en donde de acuerdo a su concepción antes que nada existía el poder y la dominación para ejercer el control.

Por ello, la división del trabajo comienza con la separación del trabajo de producción en sus elementos constitutivos,⁴⁷ y esto conlleva a la parcelación del proceso de trabajo, así como a la especialización de los obreros, lo que implica el desconocimiento de las demás fases y partes del proceso de trabajo que en resultado sería la pérdida del control de su trabajo.

Con ello Braverman preveía una tendencia a la descalificación del trabajador que sería progresiva y paralela al avance tecnológico, en donde el *management* hacía uso de la fragmentación y rutinización de los trabajos fabriles para expropiar el conocimiento y reforzar el control absoluto de las tareas de dirección, concepción y planeación de la producción, con

⁴⁷ Lo cual no presupone, por sí solo, la fragmentación del trabajador ya que toda vez que un solo obrero puede realizar distintas fases del proceso de trabajo dividido y finalmente continuar conociendo cada una de dichas fases, más bien la fragmentación del obrero se genera a partir de que las fases del proceso de trabajo se dividen cada una a cada obrero particular

lo cual se acentuaba más la división, en donde la simple ejecución era reservada para los obreros.

Para Braverman el tránsito de la cooperación simple a la manufactura y sobre todo a la gran industria, significaba la pérdida de control del obrero sobre su trabajo, es decir su descalificación.

“Es por ello que se convierte en esencial para el capitalista que el control sobre el proceso del trabajo pase de las manos del trabajador a las suyas propias. Esta transición se presenta en la historia, respecto al trabajador como la alienación progresiva del proceso de producción y respecto al capitalista como el problema de la administración” (Braverman, 1975: 74-76).

Consideraba que la productividad del trabajador era indeterminada y que la producción capitalista para reproducirse requería hacerlo a una escala mayor, impulsando con ello una búsqueda constante de mayor productividad, en consecuencia cada nuevo avance del capital significaba en la práctica, un control cada vez más refinado sobre los trabajadores por parte del management hasta el punto de poder traspasar las resistencias del trabajador en la búsqueda de la plusvalía.

De tal manera que rompe con el optimismo de la automatización y cuestiona el poder dentro de los procesos de trabajo. Sin embargo y pese al gran aporte que Braverman proporciona al llamado “Labor Process Debate” se le pueden hacer algunas críticas.

Por un lado, su visión funcionalista entre innovación y control, en donde las innovaciones del proceso de trabajo traerían una tendencia a la descalificación⁴⁸, lo cual es bastante discutible ya que abandona la posibilidad de que en esta aplicación de nuevas tecnologías se pueda dar lugar a la adquisición de nuevas habilidades, calificaciones y especialidades técnicas, que en principio pueden seguir siendo solamente de los trabajadores. Es decir, pierde de vista la subjetividad y la acción colectiva que se pudieran dar en el camino a la descalificación y con le quita importancia al trabajador como actor, el cual puede *adueñarse* de ciertos conocimientos que el jefe o capitalista tardara en apropiárselos.

Por otro lado, tiende a generalizar la degradación como forma inevitable de todos los trabajos, sin tomar en cuenta que muchos de ellos no siguen la cadena evolutiva del capitalismo (manufactura—gran industria) debido a su naturaleza, tal es el caso del trabajo en los servicios, en donde la incorporación de algún elemento tecnológico como la computadora o de terceros actores como es el cliente o usuario vuelve complejo el proceso productivo, ya

⁴⁸ Es importante aclarar que Braverman no se opone al cambio tecnológico sino a la utilización que se hace de él como instrumento de dominación.

que se vuelve imprescindible para la persona que desempeña la ocupación controlar más su saber hacer y apropiarse de todo lo que implica su ocupación.

De tal forma el concepto de control en este autor contempla la pérdida de capacidad para diseñar y planear su trabajo; la fragmentación entre concepción y ejecución del mismo, lo que a su vez divide a los trabajadores en calificados y no calificados. En donde al mismo tiempo que crítica el determinismo tecnológico, como una imposición inevitable, lo que hace es acreditarlo, ya que al no considerar la parte subjetiva del trabajador como una posibilidad “para”, su propuesta teórica va de extremo a extremo, del *todo o nada*, sin mediaciones o alternativas para la cooperación y/o el consenso, dimensiones que se profundizaran en el trabajo del vagonero del Metro. De tal manera que en lo posterior se tenga que indicar el tipo de control que se presenta en la ocupación de vagonero, el que a su vez está estrechamente en relación con otros actores.

- **Richard Edwards y las formas de control (simple, técnico, administrativo ó burocrático)**

Un cambio de perspectiva que incorpora el consenso y el antagonismo entre capital y trabajo más que la coerción, es el planteado por Edwards que bajo la concepción del *antagonismo estructurado* indica que las relaciones capital trabajo están determinadas por una lucha permanente por transformar la fuerza de trabajo en trabajo, lo que implica, por un lado, control sobre la fuerza de trabajo y las condiciones de trabajo para maximizar el esfuerzo de los trabajadores, y por otro, repercuten en determinadas formas de conflicto y resistencia.

El antagonismo estructurado esta mediado por la existencia de reglas informales, apelables, en donde la presencia ó no del sindicato y el marco legal es apelable, y puede aplicarse a una situación para ser interpretadas para dar sentido. De tal forma que hay un rango de posibles tácticas a seguir el capitalista pero están condicionadas por los mismos trabajadores y el mercado, en donde puede haber “ciclos y crisis de control”, en donde puede intervenir la demanda del producto, la escasez de mano de obra y las organizaciones.

De esta manera uno de los grandes aportes que proporciona Edwards es el *engrandecimiento* del concepto de control, así deja de hablar de *un control* para indicar *tipos de control* dependiendo de las etapas del desarrollo de la industria, indicándonos con ello, que sobre el trabajo concreto del vagonero pueden haber influencias de tipos de control más generales propias del ambiente de la venta en el Metro.

Edwards (1979) propone tres tipos de control que habrían que repensarse a la luz del trabajo del vendedor ambulante del tren eléctrico: (1) control directo ejercido por el

propietario que supervisa directamente el trabajo y que se da en la etapa del capitalismo competitivo; (2) control técnico, en donde el propietario o sus representantes lo ejercen indirectamente a través de las máquinas, su contexto es la revolución industrial; Finalmente (3) el control burocrático, que estaría definido por el uso de normas y reglas despersonalizadas que corresponderían a la etapa del capitalismo monopolista.

Bajo la idea iluminadora de *tipos de control* lo que podría ser criticado a este autor es querer encontrar en la realidad una tipología evolutiva del control de los trabajadores, empero y que no solo puede haber control despótico sino también consenso, aunque lo que si se puede reconocer en su propuesta es que nos alerta sobre la complejidad entre cada tipo de control, cuando se analiza un trabajo concreto del sector servicios como el del vagonero, sobre todo carente de control directo y casi nualmente burocrático.

En la misma tónica pero con una perspectiva que reconocía la pluralidad de las formas de control y su capacidad de producir en los trabajadores una actitud de cooperación y compromiso, bajo un ambiente en ocasiones lúdico-estratégico y en ocasiones competitivo, aparece Burawoy con la pregunta ¿por qué los trabajadores cooperan con sus empleadores si éstos son sus opositores?

- **Michael Burawoy y el control a través de juegos**

El autor da como respuesta que la organización presupone la autoridad y el ejercicio de poder en donde se encuentran implicados los trabajadores, aunque los resultados de las soluciones a los problemas de la organización son inciertos, por lo que los trabajadores pueden eventualmente hacer *jugadas* que le reporten beneficios. En este tenor, la consideración de los juegos en parte lúdicos y en parte estratégicos que desarrollan los trabajadores vagoneros en sus contextos, puede ser rescatada como un importante elemento para la identificación y análisis de los sentidos que los vagoneros poseen de su trabajo.

Uno de los méritos de Burawoy es que en términos metodológicos encuentra lo invisible y se aleja un poco de los determinismos en donde las teorías radicales dirían que el conflicto es inevitable, mientras que las conservadoras indicarían que la armonía es subyacente. Burawoy hace la mediación al estudiar las relaciones laborales en el lugar de trabajo con una óptica que conjuga la sociología de las organizaciones y la sociología del poder, apoyándose sobre todo en la teoría de juegos.

Entendiendo como *juegos* aquellas soluciones a problemas que hacen los actores en un marco de acciones normadas por reglas formales e informales, en donde el juego no solo

resalta un aspecto económico sino también la capacidad del actor para *manejar* el control en donde el trabajador puede tener intereses comunes con el patrón. (Crozier y Friedberg, 1990).

De tal propuesta se desprenden dos tipos de juegos (1) el juego que controla la máquina y (2) el juego social en el proceso de trabajo. A su vez, en ellos se encuentra ciertas limitaciones, en cuanto al juego uno, el autor plantea que la maquinaria funciona perfectamente por lo que hay un esfuerzo por controlar; en el dos la limitación es desarrollar solamente el juego a nivel de producción, particularmente en el control de calidad.

La gran ventaja de esta propuesta es que no es determinista, ya que permite utilizar la idea de juegos bajo una concepción de *reglas ambiguas* en donde el conflicto puede ser solo una posibilidad, además de permitir que dentro del juego se transformen, construyan y contradigan “*obreros y jefes*”, lo que permitiría acercarnos a comprender el trabajo del vagonero del Metro en donde hay una alta contingencia en el proceso de trabajo, lo cual complejiza profundamente la idea de control en ellos.

La discusión anterior conlleva a considerar que en el control del trabajo existen diversos determinantes con grados variables de intensidad, mismos que hay que saber relacionar a través del estudio de los datos de la realidad. Por ello, hacer un breve recuento de cómo era entendido el control en los distintos modelos organizativos, puede dar un panorama vasto de qué se podría entender por control del trabajo hoy en día.

1.1.2 El control del trabajo plasmado en distintas etapas de producción

Otra pista sugerente para la indagación del control del proceso del trabajo, es concentrando la atención *en las diversas formas productivas*, las cuales siempre han existido. Aquí la revisión ya no es a través del estudio de las etapas en los procesos productivos, sino se trata de atender las tendencias del control, mismas que no terminan con la gran industria, sino que se extienden a “*los otros trabajos*”, lo cuales no corresponden a ninguna línea evolutiva.

Ya los análisis clásicos del trabajo habían considerado la evolución del trabajador de oficio, el cual tenía gran control sobre su trabajo a través de la calificación aprendida en la práctica, el cual se desplazo hacia el obrero controlado por la máquina y por la organización del taylorismo-fordismo, en donde finalmente se traslado hacia el trabajo en procesos automatizados o formas toyotistas en donde existe elevación de las calificaciones, mayor responsabilidad, capacidad de decisión e identificación del trabajador con su trabajo (Camaño, 2005).

La forma de control por excelencia que puede seguir siendo el ejemplo más emblemático, es el taylorismo-fordismo, en donde la excesiva formalización en cuanto a la

realización y diseño de las tareas, procedimientos para la asignación de puestos, condiciones para promover a los trabajadores, etc., con normas precisas y formales, puede considerarse como el tipo de control extremo. Lo que permite plantearse ¿de dónde proviene esta forma tan *sofisticada*? La respuesta es: de la forma como venían evolucionando históricamente en Europa los **talleres artesanales y de oficio**.

Desde inicios de la Edad Media y hasta finales del siglo XVIII, la forma dominante de organización productiva urbana fue el taller artesanal que perduró y culminó en las corporaciones del oficio⁴⁹. Así nace el oficio en un momento histórico en el cual los utensilios de trabajo, las materias primas y el producto final elaborado podían pertenecer al trabajador que ejecutaba la tarea.

Después fue institucionalizado por el sistema de corporaciones, las cuales disponían de un poder efectivo para regular la actividad de los talleres y de los trabajadores, en el reducido mercado de la época. Dentro de los talleres existía una estructura jerárquica y vertical de la autoridad, aunque estaba unido al severo y selectivo control para la promoción entre las diversas categorías de trabajadores. La fuerza de trabajo se caracterizaba por cierta rigidez, no podía ser fácilmente movilizada desde el punto de vista geográfico ni reemplazada (Neffa, 1982).

Para los vagoneros del Metro estos elementos son de gran utilidad, pues si se quisiera equiparar la ocupación de vendedores en el subterráneo con el oficio del siglo XVII, se tendrían varios elementos en común, la primera responde a un tipo de organización productiva meramente urbana, en donde se da una suerte de alquiler de fuerza, ya que tienen que pagar cuota para poder trabajar al líder, el cual forma parte de un sistema de corporaciones no ser reconocido por las autoridades del Metro.

Por otra parte, en la ocupación de vendedor en el tren, se tiene un conocimiento muy claro de la autoridad, el cual es realizado y respetado por todos los integrantes de la ocupación, y puede verse desde el momento en que ingresa un miembro nuevo a la línea, teniendo que respetar un tipo “escalafón” para el producto que se tiene que vender al inicio, así como también el saber respetar la línea en la que se trabaja, sin poder cambiar de línea o estaciones asignadas por el líder.

Así de forma progresiva para finales del siglo XVIII los antiguos artesanos dieron lugar a los nuevos obreros, lo cual fue apoyado por la decadencia y prohibición de las

⁴⁹ El desarrollo del intercambio mercantil de productos (interno y externo) contribuyó a que el modo de producción basado en la esclavitud diera paso a diversas formas de alquiler de la fuerza de trabajo en varias profesiones.

organizaciones corporativas que en lugar de producir directamente para el mercado, empezaron a satisfacer la demanda de un comerciante intermediario entre ellos y el mercado, apropiándose de un margen de beneficios, concretándose en el nacimiento y desarrollo del capitalismo industrial.

Para los trabajadores, este nuevo modo de producción significó seguir teniendo un relativo control de su proceso de trabajo, ya que establecían su ritmo de producción en función de algunos elementos como la fatiga, la familia, etc., y a partir de la manera que les parece más adecuada. Sin embargo en esta nueva forma de trabajo a domicilio⁵⁰, en donde se reúnan en un solo espacio múltiples actores, es cierto que el capitalismo no controla totalmente el proceso de trabajo, pero sí lo condiciona, al proporcionar las materias primas, especificar el producto requerido y fijar los plazos para la entrega (Neffa, 1982).

También es importante señalar que la manera de producir que incrementaba la tasa de plusvalía y valorizaba el capital encontró sus límites en el desperdicio de las materias primas entregadas por adelantado a los obreros (a causa de las precarias condiciones de transporte, almacenaje y utilización); el robo de esas materias primas por parte de los trabajadores a domicilio (medio utilizado para compensar las bajas remuneraciones recibidas); la baja productividad debido a la débil composición orgánica del capital y al carácter rudimentario de los instrumentos de trabajo utilizados; y finalmente las dimensiones para normalizar y regularizar la magnitud, dimensiones y la calidad del producto (Neffa, 1982: 61).

Para nuestro caso concreto estos elementos dan luz a muchas de las situaciones que viven los vagoneros, ya que a pesar tener todo el conocimiento para ser el vagonero, éstos siguen dependiendo de otros actores para llevar a cabo su trabajo. Por ejemplo si el líder no logra ponerse de acuerdo en términos monetarios con el jefe de los operativos, los vagoneros no podrán trabajar ese día, o si el jefe de estación se pone *pesado* y ya no acepta esa cuota por las presiones de las autoridades de más alto rango, no les dejara permanecer en la línea.

En cuanto a los límites en la ocupación, se pueden vislumbrar muchos, por ejemplo el hecho de que a inicios del año se ven operativos constantes en todas las líneas del Metro para tratar de erradicar la ocupación, o cuando se observa que ésta es utilizada para obtener beneficios ajenos a la venta, como es el caso del ladrón disfrazado y hasta aceptado por

⁵⁰ Este sistema coexistió durante un periodo de tiempo relativamente breve al lado de las manufacturas y de las fábricas, y decae en la misma medida en que éstas se consolidaban. La revolución industrial, la concentración del capital y el incremento de su composición orgánica crean las condiciones para acelerar esa sustitución (Neffa, 1982).

algunos vagoneros, situación que hace justificar la extrema vigilancia a una ocupación que por mucho tiempo se considero parte del transporte urbano.

Volviendo a la teoría, los límites de la forma de producción anterior impulso a los obreros contratarse como asalariados y a abandonar sus talleres domésticos para ingresar en el recinto de las manufacturas.

Una vez que los talleres artesanales y de oficio declinaron por razones que no viene al caso mencionar aquí, la **manufactura** concentró y puso a los obreros bajo el mismo techo y se ha caracterizado por haber dado lugar a la cooperación entre los trabajadores⁵¹, llegando a ella mediante el desfase del proceso de producción en sus etapas particulares así como en la descomposición del trabajo artesanal en operaciones parciales diferentes realizadas por distintos obreros a los que se le asigna una función exclusiva de manera permanente, con lo cual se vuelve obsoleto el saber hacer y la endotecnia⁵².

Así fue como la división del trabajo destruyó los viejos oficios, al reducir el proceso de trabajo a sus componentes más simples, una jornada de trabajo más larga, mayor número de días laborales y la intensificación del trabajo. Para hacer esto posible, la dirección tuvo que adoptar progresivamente un carácter autoritario y despótico a fin de controlar y reprimir la resistencia obrera a nuevas formas de explotación.

En el trabajo de los vagoneros esto no es novedoso ya que aunque su proceso de trabajo parece muy simplificado, éste implica el control de múltiples situaciones y actores, por lo que lejos de ser devaluado el saber hacer cobra más importancia, pues se trata de un dominio que todos los días, en jornadas largas y bajo un gran esfuerzo por lograr la venta.

En el periodo de predominio de la fábrica, su implantación fue argumentada no por su superioridad tecnológica sino por el hecho que ésta despoja al obrero de todo control y da al capitalista el poder de prescribir al obrero la naturaleza del trabajo y la cantidad de producir

“Dentro de la fábrica se establece una cooperación completa entre diversas clases de obreros que vigilan con mayor o menor habilidad y destreza un sistema de mecanismos productivos, movidos interrumpidamente por la fuerza motriz central. Los elementos subjetivos del proceso de trabajo va siendo eliminados juntamente con la organización artesanal del trabajo, quedando sólo los de tipo objetivo que son susceptibles de un análisis científico y cuantitativo” (Neffa, 1982: 69-70).

⁵¹ Así el trabajador colectivo da lugar a trabajos parciales cuya descomposición es impuesta al obrero como un plan autoritario basado en las leyes técnicas del proceso de trabajo (Neffa, 1982). Operaciones que se reducen a actos elementales y monótonos que implican una utilización limitada de las facultades manuales e intelectuales del trabajador.

⁵² Conocimiento interno del obrero, que le permitía la negociación del salario, el control gremial.

En la **fábrica** el obrero sirve a la máquina y debe seguir sus movimientos. La fábrica produce una mayor concentración de las decisiones en la dirección y consume la división del trabajo entre tareas de concepción y ejecución, entre trabajo manual y trabajo intelectual. El obrero pierde así completamente su autonomía y es la máquina la que priva de su independencia.

Es muy curioso hacer la equiparación para los vagoneros ya que aunque ellos ya no siguen la cadena de montaje, sí deben seguir el ritmo del vagón utilizando para su concepción y ejecución destreza manual e intelectual, adquiriendo así gran autonomía⁵³.

La disciplina productiva en la fábrica va a ser plasmada en reglamentos o códigos de manera autoritaria, en donde existe absoluta libertad del capitalista para redactarlos y aplicarlos. Por todo ello, es que el control puede ejercitarse de manera sistemática y global, el desempeño del trabajo (ritmo de trabajo), el control de los medios de trabajo (buen uso y evitar desaparición de los mismos) y el control de la determinación y ejecución de los tiempos de producción (Neffa, 1982: 73).

En la ocupación de vagonero, existen reglas y códigos elaborados de manera implícita y explícita que aunque no están plasmados en un reglamento de trabajo validado por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, existe gran estructuración en cuanto al ritmo de trabajo, ya que se respetan las entradas y salidas en cada vagón, independiente de que en una estación se detenga más tiempo debido a la saturación y sobre peso; en cuanto a que ellos son los que deben saber controlar sus bocinas, reproductores, así como el volumen y el espacio personal de cada usuario.

Ya en el tránsito de la manufactura a la industria se está ante un organismo de producción totalmente objetivo preexisten al obrero, y la cooperación entre los trabajadores se convierte en una necesidad técnica que es impuesta por la naturaleza misma del trabajo dejando de lado la organización del proceso social del trabajo que surge de la combinación de obreros parciales que de manera colectiva hacen funcionar las máquinas (Neffa, 1982: 81).

En cuanto al control establecido por los capitalista sobre los trabajadores en un primer momento se basaba en la concentración de éstos en la fábrica, en la rígida determinación de la duración de la jornada y del número de días laborables, en la fijación de las reglas de comportamiento y de la disciplina laboral así como en la presión ejercida sobre los trabajadores para asegurarse el estricto cumplimiento con éstas.

Pero los capitalistas sólo habían logrado una subsunción meramente formal del proceso de trabajo, sin llegar todavía a modificarlo substancialmente. La dirección no había podido

⁵³ Para mayor información revisar la introducción.

aún controlar totalmente el proceso de trabajo, y dejaba a los trabajadores la responsabilidad de elegir las herramientas y el modo que les parecía más adecuado para ejecutar el trabajo.

Fue cuando Taylor atribuye la ineficiencia en el trabajo a los sistemas de administración defectuosos, producidos por la falta de conocimiento del administrador y de la falta de un control centralizado que pudiera racionalizar la producción a gran escala así que llevo a cabo el conocimiento científico al ámbito del trabajo que posteriormente se llamaría la Organización Científica del Trabajo (OCT).

El **taylorismo** se convirtió en el referente obligado para entender las transformaciones de los procesos de trabajo en el siglo XX. Y es también un sistema de autoridad, que adopta una forma piramidal y jerárquica, donde la delegación de poder y responsabilidad se hace en cascada, reduciendo la importancia de las iniciativas y las decisiones individuales, completado con un sistema financiero (multas) y represivo para asegurar su obediencia.

Por ello se puede afirmar que el taylorismo es un sistema de dominación social que arranca al obrero la capacidad de decidir sobre su proceso de trabajo, sobre el producto y sus condiciones de trabajo. La OCT reduce el grado de autonomía obrera y la somete a la vigilancia y al control permanente de la ejecución de la norma de rendimiento⁵⁴ (Neffa, 1982: 89).

Sin embargo y a pesar de los grandes avances que el taylorismo trajo al capitalista, para los otros trabajos lo más importante que se puede rescatar es que en estas ocupaciones la importancia de las iniciativas en cada vagonero es crucial pues muchas de las veces depende de ello para que no lo detecte el policía vendiendo, saber vender rápido a todos los usuarios que soliciten su producto, etc.

En cuanto al poder este es compartido por muchos actores, ya que en ocasiones parece ser que es el vagonero quien lo tiene al decidir el producto que le deje más ganancia; en ocasiones parece ser que es el líder quien mueve los hilos de la ocupación al fijar y asignar multas si alguno de ellos rompe las reglas, e incluso a ser represivo si sus ordenes son ignoradas.

Es sabido que a pesar del rápido crecimiento de la productividad lograda mediante la producción fabril y la OCT, el sistema productivo de los países capitalistas no estaba aún en

⁵⁴ Así como el pensamiento de Taylor se había concentrado en el ámbito del taller y en el de las tareas de ejecución, Fayol completó la (OCT) a nivel de las funciones administrativas de toda la empresa, distinguiendo cada vez más las funciones de la administración: planificación, organización, dirección, coordinación y control, pero desde su escuela de las Relaciones Humanas, que incluyó las relaciones laborales formales, el factor cultural, los sentimientos etc.

condiciones de producir masivamente grandes series de bienes para satisfacer una demanda en expansión. Aunado a que debido a la generalización del taylorismo, los obreros calificados sufren un fuerte agobio del trabajo y por lo tanto se presenta abandonos y enfermedades, lo cual provoca interrupciones en el proceso productivo ante las dificultades para sustituirla o reemplazarla.

Por ello H. Ford encontró en la industria del automóvil la dificultad e insuficiente estandarización de las materias primas y las piezas de repuesto. De tal manera que introdujo como principal innovación a la OCT la línea de montaje y la cinta transportadora que permitió la instauración del trabajo en cadena, con un flujo continuo, al que en la sociología del trabajo se le denomina **fordismo**.

La cadena de montaje permitió la circulación de las materias primas, delante de los obreros que permanecen fijos en sus puestos de trabajo y la cadencia de trabajo puede ser así regulada de manera exterior al obrero y sin recurrir constantemente al control y la vigilancia del capataz (Neffa, 1982: 94).

Un símil en el trabajo del vagonero, es que la secuencia que lleva el convoy va imponiendo su ritmo del trabajo, y que en caso de que se quede sin discos para vender, el vagonero "avisa" y sale al andén, rompiendo su trayectoria, para esperar a que llegue el proveedor a surtirle sus productos.

De tal manera que la cadena de montaje transforma la función de los capataces y demás trabajadores indirectos en el taller, las tareas de control son relativamente más fáciles de ejecutar, ya que los obreros son fijados a sus puestos de trabajo y no tienen que desplazarse ni buscar cargar y transportar sus objetos de trabajo.

Lo importante en el control de la ocupación es que no se necesita un capataz que los vigile, ya que ellos mismos siendo vagoneros se vigilan constantemente, por ejemplo en cuanto a que si venden el mismo producto y uno decide darlo más barato, el competidor en desventaja habla con él para pedirlo que respete el precio y que no haga una venta desleal.

Otro caso es cuando alguno de ellos se queda sin pila para su reproductor, o los detienen por algún operativo, pues la vigilancia es constante y permanente, por lo que inmediatamente "llaman" al líder para que vengan a negociar. Pero el caso más emblemático es aquel que cuida el ingreso a la ocupación, ya que no se permite que entre cualquier persona necesitada de trabajo, debe ser por recomendación ó pasar algunas "pruebas" como la espera por horas para que el líder la entreviste ó en el caso de los hombres, demostrar que son capaces de seguir ordenes a través de golpear a alguien para su ingreso.

En el fordismo el deseo de controlar la actividad del obrero desbordó el ámbito del taller, al querer modificar, de alguna manera la vida del obrero tanto dentro del trabajo como fuera de él, para lo cual Ford prestaba atención a todos los aspectos que podían influir en la reconstitución de la fuerza de trabajo, procurando consolidar la familia, promover la lucha contra el alcoholismo, etc.

El resultado de todo esto fue un nuevo tipo de trabajador, denominado el obrero fordista, que estaba modelado de acuerdo con las necesidades del sistema productivo instaurado a partir de la aplicación de la organización científica del trabajo y de la cadena de montaje.

En los vagoneros se puede ver una complementariedad entre el ámbito laboral y otros ámbitos, también pueden observarse los resultados e implicaciones, ya que en cuanto al complemento se observa que algunos vagoneros llevan a trabajar a su familia debido a la cuantiosa ganancia, así como también para ser menos vulnerables ante las órdenes del líder.

Y permite incorporar la última forma, el **toyotismo**, el cual implica ruptura con los principios del taylorismo, particularmente en la división y funciones rígidas de los puestos, sustituyéndolos por la movilidad interna a través de los conceptos de polivalencia y multitareas.

Implica la separación entre concepción y ejecución, trabajo directo y supervisión, producción, mantenimiento y control de calidad, así como la estructura de carácter piramidal e incluye equipos de trabajo y círculos de calidad que involucran a los trabajadores así como a diferentes instancias de mando, enfatizando la retroalimentación entre cúpula y base.

Las técnicas organizativas principales que implementa son círculos de control de calidad, equipos de trabajo, células o celdas de trabajo, control estadístico del proceso, justo a tiempo, relación cliente-proveedor, aseguramiento de calidad de insumos, auditorías de calidad, control integral del proceso, unidad de negocios, manufactura flexible y reingeniería. En donde las reglas son menos rígidas y detalladas, dejando abierto un campo regularmente vasto para las iniciativas personales y colectivas. El estilo de mando intenta ser consensual y participativo.

Esto resulta particularmente interesante para la venta en los vagones, ya que perfilan muchas de las estructuras que hay detrás de la ocupación, que aunque a falta de "legislación", avaladas por alguna institución, eso no significa que no existan normas ó reglas internas tanto para hombres como para mujeres, quienes además de saber vender deben respetar y aprender a negociar con éstas.

Que bajo un símil con el trabajo realizado en la “cadena de montaje” bajo una forma de control extremo del trabajo, que para la venta subterránea en los rieles, es comparable en la forma de proveerse de su mercancía, la vigilancia en ella, el cuidado en los tiempos de venta, salida y entrada al vagón, por decir algunos, en donde el gran control no solo es del trabajo, sino también del lugar para realizarlo, en donde no solo es por parte de los vendedores, sino también de otros actores y factores para continuar, defender y resguardar su ocupación.

Sin embargo, detrás de la revisión que se ha venido haciendo considero que la ocupación de vagonero contiene muchos de los elementos señalados en párrafos anteriores y aunque para los interesados en el tema, pareciera que el escenario laboral se desvanece, se apresura y no cuenta con estructuración, lo que se asoma en esta ocupación es una intrincada trama de actividades económicas que indica un reajuste de acuerdo a las particularidades que hacen de estos trabajos algo relevante para el análisis desde la sociología del trabajo.

Las características expuestas en apartados anteriores tienen implicaciones muy importantes, sobre todo cuando el objeto de estudio aborda trabajos que se alejan de las características del trabajo clásico, como es en este caso.

Así que se retomaran y serán el punto de partida para teorizar e indagar en cuanto a la supervisión, la organización y división del trabajo, las reglas formales e informales de cómo trabajar, los ingresos, los estilos y niveles de autoridad, así como jerarquías de mando, las formas de comunicación, las relaciones entre los actores laborales y los medios de producción, etc., elementos que en exploración servirán mucho para el análisis del control del trabajo en el vagonero.

1.1.3 Propuesta del control del trabajo sobre los rieles del Metro

De acuerdo a lo expuesto en párrafos anteriores, se puede constatar que el problema del control ha estado de manera permanente en los estudios del proceso de trabajo y también muestra que la complejidad de los mecanismos de poder y de producción han dado origen a una multitud de estrategias de control, que incluso ante la intervención de un actor no laboral como puede ser el cliente o usuario “se ha convertido la evaluación y el control en algo difuso e indeterminado” en donde los “trabajadores utilizan cualificaciones tácitas que son invisibles o que son características sociales, más que técnicas, que conducen a su devaluación sistemática” (Smith, 1996:19-20).

Lo cual demuestra que en el capitalismo no existe uno sino muchos procesos de trabajo, que no hay separación absoluta entre concepción-ejecución, sino una incapacidad y

aversión cada vez mayor a trazar un línea entre las dos; y que no existe una única clase trabajadora, sino una estructura de clase que mantiene un gran cantidad de experiencias y estatus, en donde se configuran y reconfiguran relaciones sociales, de control, de participación y resistencia que en cada caso concreto habría que descubrir” (Smith, 1996).

En el caso particular del trabajo del vagonero la principal característica a considerar en la ocupación, es que tiene un lugar de trabajo⁵⁵ considerado de uso público y además móvil, lo que le permite interactuar con una multitud de gente, ajenos o no a su actividad que podrían alterar el tiempo, espacio y la propia actividad productiva, que para los vagoneros sería vender, tanto la mercancía adquirida como la producida, en el caso de los discos y videos.

Para seguir ilustrando la importancia de emplear y analizar los mencionados conceptos ampliados a nivel empírico concreto, veamos algunos aspectos del trabajo de vagonero a manera de ejemplo, en donde algunos de los actores involucrados y en interacción en el trabajo del vagonero pueden ser los policías de la estación, los usuarios no consumidores, los consumidores de sus productos, los líderes ó miembros de otras organizaciones, sus compañeros, etc.

Las maneras de alterar el trabajo del vagonero puede ser diversas, por ejemplo, que el Metro se detenga y no pueda seguir circulando entre los vagones, ó que en el momento de la venta se le descomponga el reproductor de discos, incluso que llegue el líder a decir que tienen que ir a marchar en apoyo a candidatos o diputados.

De tal forma que los escenarios para que se modifique su proceso de trabajo son numerosos y en muchos casos unimaginables, ya que por ser muchas y a pesar de no estar directamente relacionadas con su trabajo, lo impactan de una u otra forma, como las siguientes:

- (a) En sus ganancias económicas reflejadas en el cambio de cuota exigida por algunas autoridades del Metro, al líder de alguna línea, que a su vez, implica aumento en el reparto de la ganancia de los vagoneros, y la disminución del ingreso familiar;
- (b) En la distribución de tiempo productivo, el cual tiene que ser compartido por algún ayudante ó en su defecto dejar de vender, pues en ocasiones llegan a trabajar y en pocas horas les dicen que tienes que ir “marchar” ó “manifestarse”.

⁵⁵ Se entenderá por lugar de trabajo a la constitución realizada por las comunidades de diversa composición y extensión de una actividad constante de institución y afectividad caracterizada por un lenguaje particular, una ritualización específica, una jerarquización interna, una demarcación y la condensación de biografías e historias construidas por quienes la conforman (Aguilar; Seville y Vergara, 2001).

(c) De acuerdo al tipo de producto que se va a vender, por ejemplo en época de frío vender chocolates y dulces, ó en fines de semana vender un tipo de CD de música o videos para fiestas o para los niños;

(d) Incluso, la existencia misma de la ocupación, como puede ser el cierre temporal del Metro por remodelaciones, como será el caso de la línea A⁵⁶ del Metro de la Ciudad de México.

Por tanto, amplificar la noción de proceso de trabajo en los *otros trabajos* ayudaría aunque también complejizaría las relaciones laborales, la calificación, el control y dentro del proceso de producción ya que específicamente para esta ocupación se tendría que indagar el control en cuanto a los siguientes aspectos:

- Controlar la venta: para cambiar de vagón, el tipo de producto que se puede vender su precio y calidad de acuerdo a la temporada (navideña o alguna festividad); comprar barato y con novedad; El tono de voz, cuerpo y ropa, que le ayudara a avanzar, caminar o exhibir el producto; El volumen de sus bocinas, así como su reproductor de CD ó DVD; El buen trato con el usuario, la amabilidad y cortesía; la emotividad del vagonero reflejada en el manejo del estrés, timidez y situaciones de pánico. Conocer los gustos, expresiones, gestos del usuario-cliente y solicitudes del usuario consumidor.

- El tiempo de venta para evitar posibles accidentes, como caídas en vías, tropezones en el andén, empujones y agresiones al interior del convoy, etc.;

- Su lugar de trabajo ante invasiones de otros vendedores no afiliados a la organización; así como de otros actores ajenos a su ocupación, los cuales pueden ser los ladrones encubiertos de vagoneros, el espionaje oculto que viaja como un usuario; el medio ambiente (calor, frío, lluvia), así como el ambiente físico, mismo que depende, entre otras cosas, de si es una línea subterránea y/o superficial.

- En las posibles contingencias que pueden ser el cierre de la línea momentáneamente o por tiempo indefinido, por indicación del líder, etc.; operativos fortuitos con policia especializada; la “fraternidad” con sus compañeros, organización ó líder; cualquier solicitud del usuario (apoyo en un parto, desmayo, golpe de calor, *manoseo* hacia alguna usuaria, pedido de algún tipo de producto en especial). En esta dimensión del control se vuelve clave los tipos de gritos, silbidos y gestos para cualquier emergencia.

Por tanto bajo un símil a la versión clásica del control del trabajo en donde la intervención era a través de insumos, maquinaria, distribución del espacio físico, tiempo de

⁵⁶ Línea que recorre de Pantitlan a La Paz, y el cierre esta previsto para cuando se termine el distribuir vial que se construye en la avenida Zaragoza, según fuentes “extraoficiales”.

trabajo, operaciones a realizar, calificación, conocimientos, entrada y salida al trabajo, ascensos, salarios y prestaciones, la afiliación a sindicatos, entre otros, puede decirse que, por un lado, el vagonero del Metro tiene **poco control** si no puede vender su producto en el transcurso de una estación a otra, si no puede permanecer adherido a la “organización”, si se intimida por el usuario, incluso si no sabe lo que se puede vender, es decir si mete un producto difícil de consumir.

Por otro lado, tiene **mucho control**, si sabe innovar en el producto de temporada, si sabe en donde comprar barato, si puede abrir las puertas cuando se anuncia la partida del vagón, si puede vender en las horas pico, si sabe esquivar a la gente que entra y sale en cada estación, si logra llamar la atención del usuario y hacer al menos dos ventas en cada vagón, si aprende a lidiar con su entorno “de envidias y rivalidades”, si aguanta trabajar bajo contextos de violencia y agresividad constante, si puede empatar lo lúdico y lo estratégico de su ocupación.

Cabe aclarar que la división anterior y los rasgos de control son aún muy generales, pues lo complejo de la ocupación de vagonero no es verlo por separado sino en una relación de configuración en donde todo es al mismo tiempo, y solamente destacando lo más relevante en un trasfondo de contexto, así como distinguiendo y re-articulando la parte subjetiva y objetiva del trabajo de vagonero, nos permitirá realizar un análisis más completo.

Bajo la idea de que todos estos elementos ayudan a configurar sentidos y significados y de acuerdo a uno de los objetivos de establecer en el trabajo del vagonero del Metro **regularidades** en cuanto al tipo de actor que interacciona (ver capítulo 6) en la parte empírica de la tesis), los contenidos prácticos y simbólicos, las cooperaciones, negociaciones y conflictos que aunque son interacciones eventuales no necesariamente son extraordinarias, así que la propuesta para entender el control del trabajo en los vagoneros del Metro será utilizar el concepto de precariedad, el tema de la violencia y por supuesto la subjetividad como la “herramienta” mas importante.

2. LA ESPECIFICIDAD DE LA OCUPACIÓN DE VAGONERO

Hasta ahora se ha enunciado algunos rasgos generales de la ocupación como el objeto de trabajo (la venta), los elementos materiales a controlar, etc., sin embargo en esta ocupación los elementos que se podrían resaltar para darle una peculiar distintividad entre *los otros trabajos*. son sus componentes *sui generis*, lo cuales están concentrados en que se obtienen altas ganancias económicas, pero al mismo tiempo la persona que lo desempeña se encuentra cotidiana e intensamente expuesta al peligro y la violencia.

De tal forma que en esta segunda y última sección del capítulo se desarrollaran las líneas indagatorias que hacen particular a la ocupación de vendedor ambulante subterráneo y aunque no es novedoso que *los otros trabajos* en su mayoría sean precarios, lo interesante en la venta ambulante del Metro es que además de lo precario existe un componente de la violencia y peligro en la ocupación que suponemos tiene un impacto en la subjetividad del vendedor.

El orden de la exposición de tales componentes será precariedad, violencia y finalmente subjetividad. En cuanto a la precariedad se presentara algunas generalidades aterrizadas en el caso particular de la ocupación en donde más que buscar operacionalizar el concepto, la precariedad será vista como una experiencia, resaltando en ella condiciones y relaciones de trabajo.

En cuanto a la violencia se hará una exploración de cuales podrían ser las dimensiones a utilizar para dar cuenta de la incorporación del tema a los estudios laborales y particularmente en el trabajo del vagonero.

La perspectiva de investigación de la realidad desde la subjetividad implicara dar una mirada que nos lleva a conocer la realización de las acciones, las formas de trabajar dentro del entramado de sentidos y significados en el cual surge cada acción.

Ya en la parte final, el capítulo cierra con la definición de *sentido* que utilizamos en la investigación. Por otro lado la sección incluye la distinción entre significado y sentido que sirve para apuntar hacia donde se dirige la indagación de los posibles sentidos que el vagonero pudiera tener de su trabajo.

2.1 La precariedad de la ocupación de vagonero

En el estudio de los vendedores ambulantes en los vagones del Metro, no se puede ignorar que ellos junto al hecho de obtener altos ingresos económicos, viven una alta precariedad derivada de ser perseguidos por lo prohibida de su actividad, ya que de estos dos hechos parten todos los peligros y vulnerabilidades que enfrentan, tanto los que se generan desde las disputas de poder político y económico entre los mismos vagoneros en el medio, como por la persecución de las autoridades. Pero veamos algunas generalidades sobre la precariedad para después pasar a aterrizar un poco el tema al caso concreto.

Hoy día el tema de la precariedad en el trabajo se ha convertido en uno de los asuntos principales de la sociología del trabajo, no solo porque los trabajos más tradicionales (los de la industria) avanzan hacia una fragilidad reflejada en la pérdida de beneficios ganados a través de la lucha colectiva (como serían los contratos colectivos), sino también porque desde

hace tiempo *los otros trabajos* lo han vivido y pueden dar cuenta de los límites y alcances que tendría en términos del impacto en el trabajo⁵⁷.

Y así como lo estudios del proceso de trabajo hunde sus raíces en el trabajo industrial clásico, los estudios sobre la precariedad laboral se encuentran anclados en una heterogeneidad de la situaciones del trabajo, donde el instrumento de observación son las nociones de subempleo, marginalidad y sector informal, que en contraste se enfrenta con la realidad mexicana en donde el empleo seguro, protegido y estable nunca fue el mayoritario.

De tal manera que la precariedad tiene múltiples lecturas e interpretaciones, así que lo que a continuación se perfila no sintetiza de ninguna manera el grado de complejidad que tiene el asunto en cuestión⁵⁸, más bien presentan algunas implicaciones a aclarar que posee la mirada con la que se abordará el trabajo del vendedor ambulante sobre rieles.

Para abordar el estudio de la ocupación de vagonero, se toman algunos presupuestos básicos del concepto para profundizar y resaltar los elementos *sui géneris* que componen esta ocupación, en donde además de padecer los rasgos más generales de trabajo lábil, la venta ambulante en el Metro sobrelleva violencia, agresividad y riesgo componentes que para esta investigación implica un *plus* de precariedad laboral.

En México como en otros países, el tema de la precariedad del trabajo es uno de los grandes problemas en cuestión de relaciones laborales ya que la mayoría de veces ha sido definido en términos del cumplimiento ó no de algún tipo de regulación sobre las condiciones de la venta y uso de la fuerza de trabajo (Rojas y Salas, 2008).

Para Rendón y Salas (2000) el proceso de precarización del trabajo confluye en un deterioro de la calidad del empleo, que se explica por la tendencia a que los trabajos cumplan con algunas características básicas, como la tercerización, el trabajo no asalariado, el trabajo en empresas pequeñas y los contratos temporales, en donde además se relaciona con espacios en que los trabajos tiene peores ingresos y se realizan en malas condiciones⁵⁹.

Sin embargo, esto tiene dificultades para *los otros trabajos*, pues se trataría de regular ocupaciones que no tienen ninguna legislación laboral avalada por una institución como

⁵⁷ Para Salas (2006) de entre los distintos enfoques que ha tenido el sistema informal urbano debe rescatarse la preocupación original de identificar los problemas ocupacionales y la causa de los mismos, es decir privilegiar los aspectos económicos por sobre los legales.

⁵⁸ En su último artículo Carlos Salas y Georgina Rojas (2008) resume el debate entorno al empleo no estándar o atípico así como del empleo precario y aunque sigue abierta la discusión existe cierto consenso en cuanto a las consecuencias inmediatas para los trabajadores, las cuales pueden ser referidas a la inestabilidad y/o falta de protección.

⁵⁹ Desde ese año 2000 se advierte la formación de una reserva laboral altamente precarizada que alternativamente aparece empleada y desempleada dejando de lado si es en el sector formal o informal.

puede ser la Ley Federal del Trabajo, aunque sí cuentan con sus propias reglas y normas no escritas interiorizadas a través de la práctica. Y en la mayoría de situaciones es un contrato verbal como una manera de garantía para su trabajo con el empleador.

Otra de las dificultades que ha encontrado a la aplicación del concepto, al menos para este caso, son las relacionadas con que en estos trabajos la venta y compra de la fuerza de trabajo no necesariamente es un requisito, tal es el caso del trabajo no asalariado, desarrollado por algún miembro de la familia. En la venta ambulante de convoyes eso es muy común, los fines de semana se puede observar claramente como niños y adolescentes apoyan a sus padres en la venta.

Aunado a ello existe una fuerte identificación e incluso asimilación entre empleos *atípicos* y empleos de tipo precario, por lo tanto su abordaje ha sido la mayor de las veces desde el denominado sector informal, que provoca dividir dos grupos en principios ajenos, en algunos casos de características del trabajador y en otros del puesto de trabajo, como si esta fuera la única modalidad de empleos de mala calidad en el país, lo cual quiere decir que no todo trabajo atípico es precario y a la inversa, no todo trabajo precario tiene que ser atípico.

Lo cual, no es un juego de palabras, particularmente para la ocupación de vagonero, ya que si tomáramos como medida el indicador de ingresos⁶⁰ para determinar si es precario o no, podríamos caer en una ilusión, pues en esta ocupación los ingresos ascienden hasta \$700 pesos en un día de fin de semana⁶¹.

Empero, esto también debería ser matizado para evitar espejismos, ya que sus altos ingresos no se ven reflejados en condiciones óptimas de trabajo y la obtención de esos cuantiosos ingresos tiene un costo muy alto para el trabajador.

Lo cual muestra que el empleo precario ha sido definido en una generalidad con fronteras siempre arbitrarias pero que pueden y deben irse acotando conforme lo específico del caso concreto en donde la ocupación juega un papel clave para dar cuenta sobre la calidad del empleo y sus relaciones laborales.

Por ello consideramos necesario entender al menos en la ocupación de vagonero la precariedad laboral como una experiencia que forma parte de la vida cotidiana del sujeto, es

⁶⁰ “Los bajos niveles salariales están entre los principales rasgos de la precariedad laboral en México, siendo los otros la reducida cobertura de la seguridad social y los niveles de contratación verbal.” (Rojas y Salas, 2008:73) Así que lo interesante a problematizar cómo la precariedad en los vagoneros no solo se mide por ingresos sino por algo más.

⁶¹ Información obtenida de los primeros acercamientos con algunos vagoneros.

decir del conjunto de prácticas que desarrolla día tras día y de los esquemas de sentido⁶² con los cuales entiende ese mundo cotidiano.

Aunque no se descarta el apoyo de algunas definiciones que servirán como referentes más que medidores, de tal manera que uso del concepto de precariedad ser entendida “como el deterioro de las condiciones de trabajo ó el establecimiento de la relación laboral en condiciones poco favorables al trabajador” (Salas y 2008:48).

Así de entre las variadas características que se debe de tener en cuenta en las condiciones de trabajo para ser consideradas precarias pueden ser el tipo de contrato y la seguridad social, que sin duda son muy importantes aunque no suficientes por lo que el empleo precario es aquel que cumple con todas o algunas de las siguientes características:

1.-La ausencia de un contrato indefinido sustituyéndolo por contrataciones (escrito o verbal) a plazo fijo, por obra y servicios, de temporada o eventual. Esto es la perspectiva de la “inestabilidad”, es decir el empleo puede interrumpirse en cualquier momento.

2.-El empleo tiene bajo o nulo acceso a la seguridad social (previsión, salud) y no representa un respaldo de la legislación laboral (despido, derecho de afiliación sindical, y negociación colectiva, etc.). Eso es la perspectiva de la “inseguridad”.

3.-El empleo es insuficiente en términos de remuneraciones, por ejemplo en el caso de trabajo parcial. Esta es la perspectiva de la “insuficiencia” (Díaz y Yáñez, 1998:2).

De tal manera que las diversas actividades productivas que se enmarcan dentro de esta complejo contexto son una alternativa laboral que la mayoría de veces se realiza en condiciones precarias que implica cargas de trabajo excesivas, tanto domésticas como laborales, jornadas prolongadas (diurnas ó nocturnas), mayores requerimientos familiares (en cuanto a tiempos y compromisos). Particularmente para la ocupación de vagonero se agregarían los siguientes elementos:

- La agresión y desaprobación de parte los usuarios y autoridades del Metro
- Extorsión constante de parte de autoridades y organizaciones de la venta ambulante
- Estar en peligro de sufrir algún accidente como caídas ya sea en el andén, el vagón o las vías
- Enfrentar una campaña publicitaria de desprestigio a su ocupación
- Que su ocupación sea usurpada y utilizada para otros fines distintos a la venta (robar, violar y pedir limosna)

⁶² En este contexto me interesa rescatar el concepto de *producción del sentido del trabajo*, apoyándome en el supuesto de que, con los significados, los seres humanos vivimos, estamos, permanecemos y nos enfrentamos a la realidad circundante, por lo que para estos trabajadores sería fundamental indagar cuál puede ser su capacidad de influencia sobre las estructuras sociales en las que se encuentran ubicados.

- Ser señalados como desechos de la sociedad, como trabajadores sucios, viales y timadores
- Contender el desgaste físico y subjetivo provocado por la ocupación (gestos, palabras, comportamientos y actitudes)
- Trabajar en constante competencia con otros vagoneros
- Vivir en la incertidumbre de la desaparición de su ocupación y por tanto de sus ingresos económicos

En donde el trabajo de vagonero será precario no por sus ingresos económicos, sino por el riesgo-peligro que implica. Por riesgo se entenderá aquello que “tiene que ver con el conocimiento de las posibilidades de éxito y fracaso, es decir, es producto del conocimiento. Por su parte el peligro implica el desconocimiento de las probabilidades de algún efecto distinto al esperado (Douglas, 1996)” citado por (Maza, 2000:22)⁶³.

En este sentido y para efectos de nuestro estudio resulta más conveniente remitimos a la precariedad como un padecimiento que incorpora el riesgo, el peligro y también la violencia, aunque sin perder de vista la ausencia de prestaciones sociales. Con ello arribamos a la segunda línea indagatoria, la violencia.

2.2 La violencia en la ocupación de vagonero

Abordar la violencia en el espacio de trabajo resulta igual de importante que cualquier otro tipo tema o concepto, sin embargo, la peculiaridad que le imprime un espacio laboral puede ayudar a clarificar y explicar lo amplia y compleja que es la *fenomenología* de la violencia, ya que se puede clasificar como un tipo de violencia en la que puede o no haber intervención física, pero es directa y se da a través de símbolos que rompen o unen los códigos culturales propios de una sociedad así como de su cultura, por ejemplo que se vendan artículos que afecten algún tipo de moralidad en el vagón del Metro de la Ciudad de México, inclusive que un niño este trabajando.

Lo cual trae una implicación a nivel simbólico de interacción social tanto para el que genera la violencia (vagonero) como para el que la recibe (usuario) o viceversa, en donde la cultura es una urdimbre de significados que hay que procesar, analizar e interpretar.

La violencia se divide analíticamente en una dimensión objetiva y una dimensión subjetiva. En la primera, el cuerpo se ve físicamente afectado, y en la segunda lo que es afectado es el ser en el transcurrir de su vida interior y su voluntad. O sea, lo que se ve fundamentalmente afectado en ambas dimensiones, es la capacidad para ejercer una acción

⁶³ Octavio Maza (2000) en su investigación sobre las vendedoras de Jafra Cosmetic's en Morelia incluye estos dos componentes en donde el riesgo implica estar en una actividad en la que los ingresos nunca son seguros y en la que vendedores realizan su trabajo sin obtener prestaciones.

dentro de los parámetros de lo que culturalmente es considerado como propio de la dignidad de la persona.

Metodológicamente, de esto podemos derivar, que quien padece la violencia, siente afectada en cierto grado su dignidad, lo cual se puede manifestar en un sentimiento de agravio, rencor o sed de venganza (que también tiene sus aspectos morales) que hay que investigar no sólo en sus manifestaciones individuales, sino más importante aún, en sus manifestaciones colectivas.

“Debo llamar la atención de que un riesgo actual consistiría en pensar que la violencia en el trabajo es un asunto de tipo exclusivamente personal fundamentado en la mera subjetividad de quien la ejerce y quien la sufre. La violencia en el trabajo, tal como la conocemos hoy en día, no puede ser entendida al margen de los nuevos modelos que sustentan el accionar cotidiano en las organizaciones. Es preciso, por lo tanto, desmontar analíticamente tanto la lógica de su construcción como de su transferencia y apropiación” (Montaño, 2006:89)

Por su parte, teóricamente, se puede plantear que es necesario tomar en cuenta las manifestaciones objetivas y subjetivas de la violencia, y analizar sus interacciones dialécticas en situación, lo cual nos lleva al siguiente punto

“Las implicaciones de los nuevos modelos organizacionales, sustento de la nueva etapa del capitalismo, son cada vez mayores y más amplias. Su ámbito de actuación y sus repercusiones negativas no se limitan al ámbito de la empresa, de la fábrica, de los obreros, sino que se extienden cada vez más al terreno amplio de lo social al ser incorporados a otros ámbitos institucionales (hospitales, universidades, administración pública, etcétera) cada vez con mayor fuerza y afectar a todos los niveles organizacionales (altos directivos, mandos medios y trabajadores operativos). Las consecuencias abarcan a las familias de los miembros de la organización y, de hecho, a toda la sociedad y afectan el desempeño mismo de las organizaciones en el mediano plazo” (Montaño, 2006: 89).

Para ubicarlo desde el punto de vista de la sociología del trabajo considero pertinente advertir algunas definiciones o aproximaciones de lo que se ha avanzado y de lo que puede ser considerado para la ocupación de vagonero.

Una primera definición de violencia es “atentar contra la integridad física del otro”, lo cual no es un asunto de menor importancia, pero dadas las formas de violencia que se observan a principios de este siglo, su utilidad es mínima, por lo que es necesario tener una concepción más amplia de la noción de violencia.

En la definición del politólogo Norberto Bobbio, la violencia puede ser directa o indirecta, estando asociada al impedimento de que el otro lleve a cabo materialmente una

acción; es contravenir su voluntad, dando como resultado “una modificación dañosa del estado físico del individuo o del grupo que es el blanco de la acción violenta”⁶⁴. Algunas de sus expresiones pueden ser:

- Violencia económica: la imposición y consecuente elevación de precios de casi todos los artículos de consumo básico.
- Violencia política: imposición de procesos electorales no independientes de los órganos gubernamentales, hasta el asesinato y terrorismo de Estado por razones ideológicas.
- Violencia social: crecimiento de variadas formas de delincuencia, inseguridad urbana, etc.

No obstante la multiplicidad de espacios a los que la violencia asiste, es necesario preguntarse si se puede seguir hablando de “la violencia” como si fuera siempre una sola cosa, un mismo objeto, claro y transparente, que se puede controlar, analizar y hasta erradicar.

Ya que aparte de la *violencia directa*, física o verbal y visible para todos, existen también la *violencia estructural* y la *violencia cultural*, fuerzas y estructuras invisibles, pero no menos violentas (Galtung, 1993,2008).

Al tratar de definir a la violencia, de explicarla, objetivarla, se debe tener cuidado ya que no todas las violencias son las mismas y no siempre pueden ser comparables, por lo que la complejidad y oscuridad del fenómeno nos obliga a tratar de comprender las particularidades del mismo.

Referirse entonces a las distintas formas en que la violencia opera, significa asumir la complejidad de los distintos procesos en los que el *otro* aparece borrado, ignorado, sometido. La violencia institucionalizada, la violencia familiar y la violencia en el espacio de trabajo, entre otros, que no admite simplificaciones, sino todo lo contrario ya que exige saber el ámbito del que emergen.

De las anteriores reflexiones, se pueden extraer para la presente investigación la siguiente consideración de índole teórico-metodológica: Desde el momento en que la violencia puede ser económica, política y social, o bien, que puede ubicarse en la familia, las instituciones o en el trabajo, estamos hablando de que podemos ubicar su significado y sentido tanto a nivel de estructuras amplias como a nivel de las estructuras que rodean a las micro interacciones de los individuos estudiados, lo que nos lleva a preguntarnos sobre cuál es el significado y repercusiones objetivas de las acciones agresivas, en el contexto de la

⁶⁴ *Diccionario de política, siglo XXI*, México, 1982, pp. 1671-1680.

pregunta de cómo son las disputas sobre el control sobre el proceso del trabajo, sin dejar de olvidar los diferentes niveles en que la violencia se puede dar.

De hecho Robert Castel (1984) ha planteado que las nuevas estrategias médico-psicológicas y sociales pretenden ser, sobre todo, preventivas, y la moderna prevención pretende ser, ante todo, detectora de los riesgos. Un riesgo no es el resultado de la presencia de un peligro concreto para una persona o para un grupo de individuos, sino la relación de datos generales impersonales o factores (de riesgo) que hacen más o menos probable el acontecimiento de conductas indeseables.

Foucault propone, adoptar en cuanto a la violencia la perspectiva de la táctica política. Esto equivale a “aceptar que no se puede centrar el análisis de la violencia en sus únicos efectos destructivos, sino de lo que se trata es de ver a la violencia como lo que es una función social compleja” (Favela y Calvillo, 1997: 19).

“El uso intencional de la fuerza o el poder físico, de hecho o como amenaza contra uno mismo, otra persona, o un grupo o comunidad, que cause o tenga muchas probabilidades de causar lesiones, muerte, daños psicológicos, trastornos de desarrollo, o privaciones” (OMS, 2003: 6).

“En otros términos, durante el hecho violento el agresor altera la integridad corporal del “otro” reduciéndolo a la impotencia y el sufrimiento. Es decir, tenemos una vocación de guerra donde las normas y las reglas de convivencia están ausentes, por lo que el uso de la fuerza física se constituye en el argumento de interacción por excelencia” (Mora y Rodríguez, :10) El Cotidiano, 135

Para el caso específico de la venta ambulante se puede reflexionar ¿Cómo es que los vagoneros llegaron a construir cierta relación (donde hay odio, animadversión, desinterés, indiferencia, envidias, etc.), con otros actores? como por ejemplo, los policías, los usuarios a los que les podemos poner el apellido de vulnerable, como las mujeres embarazadas, niños, ancianos, etc.,

Pregunta que no tiene una sola respuesta y que aun con las definiciones anteriores es imposible contestarla, de tal manera que es necesario ir a las especificidades del tipo de relaciones “violentas” que establece el vagonero.

Ya en el apartado de precariedad se había hablando de una de las primeras implicaciones que tiene el hecho de que existan altos ingresos monetarios en la ocupación es que se genere una lucha constante por el control del lugar de trabajo como del trabajo mismo.

En donde la venta se convierte en objeto de un fuerte control por tanto el ambiente de trabajo se puede cargar de competencia, agresividad, envidias y mucha violencia.

De tal manera que en la investigación más que encajonarse en un solo concepto la idea de violencia tendrá que ver con que

“no es una propiedad, ni una cualidad intrínseca a los sujetos ni siquiera a las instituciones sino más bien se trata de una estrategia cuyos efectos dependen de las disposiciones, las maniobras, las tácticas y las técnicas del funcionamiento completo del poder. La violencia invade, pasa por la dominación y el sometimiento” (Favela y Calvillo, 1997: 17).

Que puede ser observable en las siguientes dimensiones: a) la violencia como una acción física intencional, b) como propósito agraviar y lastimar, c) que se perpetra de manera unilateral en contra de los deseos de la víctima, y finalmente d) puede ser *face to face* o bien simbólica, alterando el entorno de reproducción del sujeto injuriado.

En este último aspecto el concepto de *mobbing* designa una expresión más de la violencia, en donde el acoso moral en el trabajo, el acoso psicológico, institucional, el uso de palabras obscenas o formas de acercamiento erótico ofensivo y comportamientos relacionados con el ejercicio de la sexualidad pueden ser prácticas así como extensiones de la violencia laboral.

Por *mobbing* se entenderá a la existencia de contextos laborales tóxicos, los cuales facilitan los actos de comunicación hostil del grupo, estimulando la formación de gangs del acoso en los centros de trabajo en donde

“sucede con mayor frecuencia en las entidades laborales con trabajadores definitivos, en las cuáles se da una lucha por el control informal, que promueve acciones en contra de uno o más trabajadores que son percibidos como una amenaza para el status quo de la organización, pues ponen en riesgo el control y los beneficios de los acosadores. Estas acciones se traducen en actos repetitivos y prolongados que buscan de forma explícita destruir al elegido, agrediendo su autoestima y desvalorizándolo sistemáticamente y con total crueldad, con el fin de que renuncie a su puesto de trabajo” (Peña; Ravelo y Sánchez, 2006: 2).

Una subdimensión más de la violencia encontrada en el trabajo de los vagoneros es el de la agresividad. La agresividad es un sentimiento que puede tender hacia a la destructividad propia y/o del otro, que proviene de una insatisfacción o agravio, y cuyos resultados pueden ser impredecibles dependiendo el contexto y la urdimbre de significados en que se dé. La agresividad es la disposición e inclinación de una persona o grupo para el ejercicio de la acción violenta

En la actualidad, el sistema de trabajo se halla por completo bajo los dictados del principio funcional de rendimiento. El ascenso se realiza conforma a una competencia

selectiva de rendimientos, cuyas condiciones no son evidentes, lo que determina el cálculo frío y la eliminación intencional de competidores.

De este modo, la mayor parte de la agresividad producida en la esfera laboral no puede ser descargada ni aprovechada mediante la sublimación allí donde tiene su origen. Algunos la llevan a su hogar después de la jornada de trabajo y la desahogan como pueden en miembros de la familia u otras personas. El resto se reprime y queda a disposición de cualquier canalización, en donde

“Las frustraciones históricamente variables y provocadas por las sociedades producen en el hombre formas cambiantes de agresión. La peculiar estructura familiar (mere) determinada por el modo actual de producción y por la organización de la sociedad (sociedad opulenta y belicista, Marcuse etc.) y la forma unilateral en que el hombre emplea sus fuerzas en el proceso de trabajo, además de otras frustraciones obligadas determinan una acumulación de la agresión libremente flotante (Parsons) que se presta así a la manipulación política para su orientación contra enemigos externos e internos” (Denker, 1971: 195-196).

Para esta investigación tales dimensiones violencia física y simbólica, acoso y agresividad, dan pauta para incorporar elementos propiamente de la subjetividad como la hostilidad, la ira, el enojo, la decepción, el sentido estético, ético, entre otros por descubrir. Y así llegamos a la última línea indagatoria la exploración de la subjetividad.

2.3 Consideraciones teóricas para el análisis de la subjetividad en los vagoneros

En este apartado se reflexionará a través de distintos campos el estudio de la subjetividad, la cual de ninguna manera se agota con las delimitaciones realizadas en esta sección, aunque para la ocupación de vagonero se utilizarán solo tres.

Por subjetividad se entenderá al “proceso que conduce a los actores a dar sentido a su situación, a la relación con otros y a su futuro, que implica sentidos específicos para situaciones concretas y con esto la capacidad de los sujetos de crear dentro de ciertos límites nuevos significados” (De la Garza, 2006: 16).

De tal manera que la subjetividad puede ser analizada como una *configuración* que comprende diferentes campos. La configuración permite entender la acción, con base en un conjunto de variables estructurales y relacionales que se conforman con respecto a diferentes campos subjetivos (valores, razonamiento cotidiano, sentimientos, estética, conocimiento, etc.).

A través del concepto *Configuración Subjetiva* es posible empíricamente identificar el arreglo o red de códigos subjetivos involucrados en una situación concreta. En el proceso de dar sentido, se propone una noción de **configuración** que se aleja de la de sistema, en tanto aceptar diversos niveles de claridad y precisión entre sus códigos, así como la posibilidad de resemantizaciones, rejerarquizaciones., asimilaciones de elementos subjetivos cognitivos, valorativos, estéticos, emotivos, combinados en formas discursivas y de razonamiento que rebasan los análisis lingüísticos y lógico formales (De la Garza, 2001).

Siguiendo la propuesta de De la Garza, para el caso de los vagoneros del Metro su trabajo puede ser visto como un proceso que se da dentro de un espacio de posibilidades donde las condiciones y definiciones de una situación (metas, recursos) no dependen solo del orden material, sino de la evaluación subjetiva (campo de posibilidades subjetivas), así como de las restricciones estructurales o subjetivas que se dan en el espacio de posibilidades (Ídem).

De tal suerte que los vagoneros pueden dar significados concretos en situaciones concretas, reconociendo que existe un marco social en donde se mueven con significados sociales para elaborar *nuevos* significados concretos que serían los mediadores de su acción concreta. Es decir, se generaría una relación e interacción entre estructuras subjetividades y acciones en el proceso de generación del sentido (De la Garza, 2001).

La separación en subtemas corresponde más a una estrategia expositiva y de argumentación que a una separación analítica, ya que bajo la idea de configuración, cada uno de los campos subjetivos pueden estar presentes en una situación concreta y serán utilizados en el proyecto con el fin de extraer de allí algunos referentes para indagar en cuál puede ser el sentido que confiere el vagonero a su trabajo.

En el campo estético, la subjetividad puede ser observable en la concepción que tienen del lugar de trabajo en donde laboran, lo cual va nutriendo de alguna forma el sentido que le puedan asignar o no a su trabajo. En donde el sentido estético se convierte en creador de conocimiento del mundo.

En el campo sentimental, puede observarse que acción, pensamiento y sentimiento caracterizan todas las manifestaciones de la vida humana, por ello el sentimiento no puede ser separado de la situación y el conocimiento.

2.3.1 Hacia un análisis de las expresiones de los vagoneros.

Hoy día presenciamos una multiplicidad de expresiones, las cuales pueden o no estar apoyadas en el uso del lenguaje, pero en esencia son parte de un "expresivísimo

contemporáneo” que se vive todos los días, por ejemplo el graffiti, las marchas, el doble discurso de los políticos, etc.

De tal forma que cualquier tipo de expresión hace manifiestos nuestros sentimientos, gustos, tristezas, enojos, alegrías, objetivos, metas, etc. y a su vez nos pone en presencia de los demás y permite relacionarnos de alguna u otra forma con nuestro entorno. En las ciencias sociales existe un amplio debate acerca del papel del significado, la cual tiene muchas ramificaciones, pero una que ha resultado fructífera es la que se concentra en el lenguaje y el discurso que se encuentran detrás de las expresiones como medios para analizar la subjetividad.

En este sentido, es importante recalcar antes que nada, que las disquisiciones siguientes sobre el lenguaje y el discurso, tienen como propósito central *reflexionar desde un punto de vista teórico, sobre las expresiones de las que los individuos de estudio son capaces de externar para dar a conocer el mundo en el que viven*. De acuerdo al debate entre los estructuralistas, transformistas y formalistas, los objetos significativos tienen dos aspectos que pueden conjugarse como modo de explicación: el designativo (como signo) y el expresivo (como manifestación), en donde una expresión no puede explicarse por su relación con otra cosa sino únicamente mediante otra expresión (Taylor, 2005).

Las teorías designativas hacen énfasis en el significado de las palabras y las frases se explican por su relación con las cosas o el estado de las cosas en el mundo. De tal manera que en esta corriente el lenguaje es un instrumento de control para alcanzar un conocimiento del mundo como proceso objetivo, y los significados de las palabras consisten en las ideas ó cosas que designan a través de definiciones (Taylor 2005:48).

En contraste, en las teorías expresivas la significación expresiva no puede separarse el todo del medio, porque solo es manifiesta en él y no puede explicarse por su relación con otra cosa, sino únicamente mediante otra expresión, en donde

“una descripción expresiva de la significación no puede evitar las propiedades relacionadas con los sujetos. La expresión es la facultad de un sujeto: las expresiones manifiestan cosas y por lo tanto nos remiten en esencia a sujetos para quienes esas cosas pueden ser manifiestas” (Taylor, 2005: 41).

En tal contexto el lenguaje representa una vía de acceso privilegiada para el estudio de la subjetividad, ya que al ser contenedor de una amplia gama de medios de significación se vuelve la primer herramienta para incursionar en la “importancia” o “no importancia”, que

tienen los objetos, personas, relaciones, etc., para un sujeto determinado, teniendo en cuenta que a pesar de transmitir de manera parcial, es posible encontrar manifestaciones con sentido.

Por lo que a través del lenguaje de los vagoneros será posible conocer cómo se refieren y relacionan con el mundo. En la investigación, se retomara el aspecto expresivo del lenguaje, ya que a partir de ello el sujeto es capaz de constituir sus propias formas de vida, mismas que el investigador debe saber dilucidar adecuadamente, y que sin duda alguna poseen sus propias estructuras, parámetros de acción, situación, etc.

Por tanto, no se trata de un montaje de palabras sino de la capacidad de hablar, expresar/realizar la conciencia reflexiva que lleva implícita el uso de palabras y no solo para designar nuestro entorno sino también para constituir relaciones sociales, experimentar emociones humanas, entablar relaciones mutuas específicamente humanas, es decir mantenernos en el mundo.

En el análisis del trabajo del vagonero el lenguaje contribuye a analizar cómo los sujetos en el proceso de hablar o de expresarse con otros lenguajes, como podría ser la venta a través de sus bocinas van formando estructuras de acción que se pueden ver en hábitos, acciones observables, e incluso en su subjetividad en forma de inclinaciones a hacer algo o en forma de opiniones.

Por ejemplo, en la manera de legitimar la venta, en donde siendo usuario si se le preguntara en torno a su trabajo, seguramente utilizando la retórica tratará de convencernos para comprar sus productos y “aceptar” su trabajo, mientras que siendo investigador, con la misma pregunta, tratara de convencernos de que no es su “culpa” trabajar en los vagones y la responsabilidad la cargan las autoridades del Metro, así como el usuario que consume sus productos.

Así el lenguaje es visto como una actividad creadora y recreadora constantemente del discurso. Para Van Dijk es en el discurso en donde se recupera la dimensión social y contextual cuando producimos un acto del habla⁶⁵, tal es el caso de una pregunta, una amenaza, una promesa, etc., por lo que se vuelve necesario recuperar el contexto situacional para entender el significado.

Para los vagoneros del Metro será crucial indagar el aspecto expresivo, en donde lo fundamental es qué se expresa, así como examinar que va mas allá de enunciados declarativos

⁶⁵Este aspecto es una recuperación de lo que ya antes había sido mencionado por Austin y que tiene que ver con los actos del habla.

en su actividad discursiva, por ejemplo incluir las órdenes del líder hacia los vagoneros o de éstos mismos hacia sus compañeros; las súplicas hacia el policía y jefe de estación para que les permita trabajar o que acepte el soborno; la solemnidad hacia el usuario para que compre el producto, etc., elementos a ser explorados.

De tal manera que dentro del aspecto expresivo del lenguaje se encuentra el discurso como un suceso de comunicación en el plano social, concretamente de interacción (Van Dijk, 2001) en donde lo que interesa es ¿quién lo utiliza?, ¿cómo lo utiliza?, ¿por qué? y ¿cuándo lo utiliza? Para los vagoneros del Metro esta noción será fundamental, ya que es a través del discurso en donde *pueden* controlar su trabajo fuera y en el vagón.

Por ejemplo, para los vagoneros no sería lo mismo vender en el vagón que vender en el andén, el discurso en cada contexto es diferente así como también la interacción ya que “se conceden turnos en la conversación, atacan a los otros y se defienden, inician y cierran diálogos, negocian, manifiestan su desacuerdo o su acuerdo, responden a los turnos anteriores o preparan su intervención en los próximos, se presentan ante los otros de manera positiva, intentan mantener el prestigio, se muestran corteses, tratan de persuadir al otro, enseñar, etc.” (Van, 2001:39) y todo se da al mismo tiempo.

Si hay más niños que adultos en el vagón y esta vendiendo un disco de videos infantiles, su discurso hará énfasis en el nombre de los videos así como en el precio. Esto resulta muy importante pues se refiere a “cómo las cuestiones de énfasis e importancia y el conocimiento previo contribuyen al significado que se extrae de un texto o discurso durante la comprensión, y cómo contribuyen, modelan las decisiones acerca de la utilización de las estructuras del lenguaje al servicio de significados más amplios.” (Van, 2001: 109).

Se puede seguir ejemplificando con los vagoneros, quienes en días de quincena anuncian el precio del producto con mayor énfasis, esperando que influya en la compra, o en otro ejemplo, la venta de discos para fiestas en fines de semana, anunciándolo como “*disco compacto en formato MP3, que le contiene... [Indica el nombre de canciones] para posadas, día de muertos, 15 de Septiembre, navidad, día del niño, día de la madre etc.*” Los vagoneros dicen saber que en los meses de Noviembre y Diciembre hay una gran festividad en la sociedad mexicana, por lo tanto sus productos están influenciados por ese conocimiento.

Este enfoque toma en cuenta al discurso tal y como se da concretamente, ya que se considera que aun lo que podrían ser errores, incoherencias, transgresiones a las reglas, etc. pueden “administrarse dentro de la interacción de una manera significativa y ordenada” (Van,

2001: 42). En concreto, para los vagoneros, es crucial este aspecto ya que muchas veces la configuración de múltiples elementos pueden dar cuenta del sentido que existe en su trabajo.

En una visita de campo, una vagonera es sorprendida por el policía a causa de un usuario que la delató con la mirada, a pesar de tal acción la vagonera tuvo un “gesto” de amabilidad con el usuario, pues tras una mirada de *pocos amigos*, el usuario preguntó por la situación en la que se encontraba la vagonera al ser descubierta, ella respondió cordial y amistosamente, lo cual probablemente se deba a la idea de que este trabajo le proporciona un sentimiento de valía e importancia, por lo que no es conveniente tener roces ni con el usuario ni con el policía.

Lo relevante de este suceso es que la expresión verbal y física de la vagonera permite la interpretación de alguno de los tantos sentidos, al ser un gesto de molestia y agrado al mismo tiempo se puede decir que esta dimensión da para describir e interpretarlo.

Finalmente para los vagoneros es sustancial identificar su actividad no verbal, ya que también de ello depende que se pueda tener mayor o menor control de su trabajo, puesto que, al mismo tiempo como “vendedores” tratan de llamar la atención del usuario vía discurso, la manera en que utilizan su cuerpo, gestos, proximidad, etc. es crucial para lograr su objetivo la venta.

Es decir que la expresión corpórea abre otras puertas más para incursionar en el significado de la actividad laboral del vagonero. Tal es el caso de dos vagoneros cuando se encuentran en el mismo vagón, uno de ellos cuestiona la intromisión del otro utilizando las manos “levantándolas”, el otro responde de la misma manera, moviendo las manos y haciendo un “gesto” de súplica, tras ello, un “acuerdo” para trabajar en donde el primero “cede” su turno al segundo.

De tal manera que para el análisis del sentido del trabajo en el vagonero el discurso se utilizara como una forma de significación en donde no solo aparece la forma discursiva para expresar y dar sentido a los significados producidos en la subjetividad, sino también para extenderla de forma creativa y tener un discurso propio que refleje su experiencia social, que en el caso de los vagoneros se puede ejemplificar con la creación de un lenguaje propio de la ocupación.

Las reflexiones anteriores sobre las expresiones y el lenguaje serán rescatadas en los análisis de datos de la parte empírica de la tesis. Así, el lenguaje propio de los vagoneros, será expuesto en el capítulo 5, a través de la descripción y análisis de las implicaciones de algunos *términos clave* que usualmente emplean los vagoneros, y que son de gran valor para conocer

tanto las estructuras en las que se encuentran inmersos, como sus contextos y sus acciones en el ámbito laboral.

2.3.2 Estética

Otros de los campos presentes en la ocupación del vagonero es el de la estética, aunque prácticamente en la totalidad de la vida humana los “valores estéticos” y los juicios de valor correspondientes están presentes en la vida cotidiana, en contraste de quienes creen que sólo en los momentos de estar frente a las que llamamos “obras de arte”, así que no es de extrañarse escuchar decir es bello, feo, sombrío, fúnebre, elegante, cursi, hermoso, claro, horrendo, sucio, asqueroso, armonioso, destemplado, esbelto, gracioso, fino, grosero, torpe, sublime, vulgar, guapo, etc.

De tal suerte que uno de los aspectos subjetivos para el análisis del trabajo del vagonero será el sentido estético⁶⁶, el cual abarca asuntos de la vida cotidiana y hasta el momento ha sido poco investigada desde el trabajo propiamente, ya que se ha concentrado casi exclusivamente por aficionados al arte ó en el estudio de las organizaciones. Por lo que consideramos que para el objeto de estudio presentado ofrece un campo *fecundo* para indagar el problema de la subjetividad.

Se dice que en todos los espacios humanos la estética esta presente, sin embargo para el análisis del trabajo del vagonero es necesario hacer ciertas precisiones para no perder de vista a la estética como un elemento que puede aportar sentido al trabajo de vagonero. Para Hernández (2003) el campo estético “es la experiencia en la que se distingue lo bello de lo no bello. Lo bello es aquello cuya contemplación es placentera que tiene un significado y sentido y por lo tanto se experimenta, percibe y con ello recordamos”.

De tal manera que en conjunto, no sólo el concepto de estética depende de la experiencia, parece ser que la experiencia es lo que hace, por lo menos en los actos humanos, que las cosas sean estéticas, por ejemplo los paisajes que conoce, los museos que ha visitado, la decoración que le ha rodeado, etc.

Para los vagoneros sería fundamental indagar cuáles pueden ser los elementos que moldean su sentido de estética, por ejemplo en un vagonero principiante la percepción del gusto se puede reflejar en el tipo de música que quiera vender, tal vez “vender música electrónica ó ranchera”, para otro vendedor con más tiempo en la ocupación sabrá qué tipo

⁶⁶ Etimológicamente, la palabra estética deriva de las voces griegas *aisthēsis*, que significa sensibilidad, e *ica*, relativo a; la definición sería entonces, atendiendo a sus raíces: ciencia relativa a la sensibilidad, más concretamente a la belleza, Denis, (1973).

de música se vende en la línea y no arriesga, ya sea porque agrada más o porque no llega a la vulgaridad.

Otro ejemplo es que cada línea es distinta según el tipo de usuarios que la abordan por ejemplo, para los ambulantes en el subterráneo no es lo mismo vender en la línea 1 que va de Pantitlan, pasar por la estación merced para llegar a observatorio, que vender en la línea 7 que hace su recorrido de Barranca del muerto a la estación Rosario haciendo paradas en Polanco, San Pedro de los Pinos, en donde a través de observaciones lo que se ha encontrado es una preferencia de vender libros, prontuarios y dulces en la línea 7, en contraste con la uno en donde el producto más vendido son los discos y artículos chinos.

En tal contexto la reflexión que se propone en este apartado sólo será válida si se considera que los procesos sociales de producción estética implican de manera esencial, procesos de *producción de subjetividad*. Es decir que el sujeto comunique sus gustos generando determinados recursos representacionales, en donde la aproximación estética puede ser vista como el conjunto de estudios estéticos en las fábricas, empresas, centros de recreación y todos aquellos espacios que enfatizan la importancia de las facultades sensoriales y perceptivas de la gente en el análisis de los fenómenos *organizacionales* que generan.

Sin embargo esto puede ir más allá y trasladarse a espacios no teorizados aún por las disciplinas *organizacionales* en este caso el los vagones del Metro en donde la aproximación estética para el estudio de organizaciones no *tradicionales* podrían dar cuenta que estos espacios también son un constructo social y colectivo (Strati, 2000).

De acuerdo a lo descrito en el párrafo anterior y en relación a los vagoneros y a su lugar de trabajo, la red de los sentidos, las facultades perceptivas de ellos así como de diversos actores de la *organización*⁶⁷ pueden producir un conocimiento que no es verbal en su totalidad o no pronunciable del todo, en donde intervienen otros idiomas como lo visual, la elaboración de gestos y otros procesos de creación de conocimiento que puede ir de lo intuitivo a lo evocado (Strati, 2000).

Por ejemplo es común en los vagoneros el gesto de amabilidad para los usuarios y uno de desconfianza para los extraños cuando se les acerca en el andén. O por ejemplo de utilizar accesorios de oro y enseñarlos a los compañeros como una muestra de su poder adquisitivo, o el de presumir su nuevas bocinas o pantallas para reproducción.

⁶⁷ Las cursivas son mías y son puestas para denotar que aún no encuentro un nombre que pueda definir la organización de los vagoneros.

De tal manera que la aproximación de la estética puede tomar en cuenta los elementos para hacer un juicio de lo que es bello o no bello, que incluye ver, escuchar, oler, tocar y degustar, etc., que entre otras cosas esta implícito y oculto por las capacidades abstractas. Estas facultades humanas también tienen facultad sobre la vida *organizacional* e influyen las negociaciones de la organización de prácticas diarias y su último significado (Strati, 2000).

En particular para los vagoneros del Metro el calificativo “estética”, denotaría que toma en cuenta todos los sentidos humanos, indica que la línea o el vagón es bello o feo, sucio y desagradable, que el trabajo puede ser armonioso y gracioso, que algunos compañeros, líderes, policías, etc., pueden tener personalidades “lindas” y cursis; que los compañeros trabajan o no con elegancia y placer, etc. (Strati, 2000). También indicara sobre los olores, los ruidos y todos los aspectos físicos externos de su entorno bajo un sentido estético.

Estos fenómenos son todos de valor para el análisis del control del trabajo, aun sin incorporar lo racionalizado, en su forma sensorial, la cultura y los símbolos de la vida diaria en el Metro de la Ciudad de México, que se complejiza más si consideramos que para los vagoneros no estamos hablando de una fábrica sino de un espacio abierto que es su lugar de trabajo.

En la investigación no se trata de ser determinista en cuanto al tipo de clase a la que pertenecen, se buscará rescatar aquello que para ellos es significativo, más allá de una posición en la estructura social, en donde el mantenimiento de las clases sociales será a partir de la distinción en las prácticas ejercidas socio culturalmente⁶⁸.

Desde esta perspectiva se busca analizar las posibilidades de una visión más integral de en donde el sentido estético se convierte en una forma de dar significado en el trabajo del vagonero. Para lograrlo se retoma la propuesta de Strati (2000) quien bajo la lupa de categorías estéticas en una organización, permite apuntar hacia algunas de las posibles características que podrían estar presentes en el sentido estético de los vagoneros.

Strati (2002) indica que el conocimiento organizacional hasta ahora obtenido es parcial, fragmentado y modesto, ya que no ha incluido aspectos extremadamente importantes de las prácticas organizacionales cotidianas, los cuales son importantes ya que al entender su

⁶⁸La diferencia entre las clases sociales, en el campo simbólico se establece -más que por la apropiación de bienes, en la forma de usarlos, ya que los mismos bienes pueden ser consumidos por personas de diferentes clases sociales."Estos modos de producción cultural se diferencian por la composición de sus públicos (burguesía/clases medias/populares), por la naturaleza de las obras producidas (obras de arte/bienes y mensajes de consumos masivos) y por las ideologías político-estéticas que los expresan (aristocratismo esteticista/ascetismo y pretensión /pragmatismo funcional)" (Bourdieu, 1991).

significado para la organización demuestra que las categorías estéticas pueden ser herramientas útiles para analizar el sentido (s) dentro de un espacio laboral.⁶⁹

Este mismo autor maneja lo simbólico en la diferenciación entre los grupos conformados por los gerentes y obreros, en donde la misma estructura física de la fábrica puede reforzar las jerarquías formales, primando la estética sobre la funcionalidad en el área de las oficinas con espacios amplios, elegantes y bien iluminados; mientras que en el espacio para la producción los espacios más descuidados, de colores más opacos y con criterios prácticos de distribución

Así que en el trabajo de los vagoneros la comprensión de la estética como elemento para dar sentido debe relacionar los sentidos⁷⁰ con las acciones concretas que puede hacer diferente un tipo de trabajo y con ello dar un significado distinto basándose en lo estético que los puede hacer hermoso, horrendo, sucio, armonioso, fino, grosero, etc.

En concreto, para avanzar en el análisis de esta investigación nos apoyaremos en algunas de las siguientes dimensiones estéticas aportadas por Strati que pueden ser estudiadas en la ocupación de vendedor ambulante del Tren Metropolitano.

1) La belleza que evoca serenidad y armonía, por ejemplo de la organización que no existe más, que realza la nostalgia y el mito en aquellos vagoneros que antes de serlo fueron obreros y que ya no los son

2) La perfección de los materiales y el sentido del placer profundo experimentado por los que trabajan con ellos, por ejemplo en aquellos que dicen que les gusta trabajar vendiendo chicle en los vagones exclusivos para mujeres, en donde los aromas son muy agradables en comparación a los vagones que trasportan a los hombres

3) La belleza de ser libre, de realizar un trabajo útil y de hacer cosas útiles, tal es el caso del vagonero que su trabajo le gusta porque puede ayudar a los ancianos a llegar al anden, incluso ayudar al niño que se pierde llevándolo con el jefe de estación para que sus familiares lo encuentren.

4) Lo sublime que se hace presente en esos momentos de ruptura o euforia cuando la personalidad aparentemente se desintegra e implica el placer misterioso despertado por la contemplación de eventos trágicos o representaciones de terror y angustia. Tal es el caso del vendedor que recuerda a la mujer que se suicido y que antes de hacerlo platico con él, ó en

⁶⁹ Aunque recordemos que el autor esta pensando en una organización tradicional y no para los *otros trabajos*.

⁷⁰ Que es la red de las percepciones físicas como ver, escuchar, sentir, saborear y oler, son acciones que provocan emociones a los actores (Strati, 2000).

caso más extremo, cuando narra la ocasión en que *tuvo* que golpear a las personas que le preguntaban sobre su trabajo.

5) Lo feo que encuentra su medida en la belleza y que para el estudio del trabajo destaca las características que distinguen una organización como mundana, lo falso y lo privado de un aura de lo sagrado. Los ambientes de trabajo desagradables, los empleos que son desagradables por su contenido, de malas relaciones con el jefe o los compañeros, y con las experiencias desagradables en la vida organizacional.

Por ejemplo esta sería una dimensión fundamental para los vagoneros ya que en gran medida su trabajo incorpora elementos violentos y agresivos con los múltiples actores que intervienen en su trabajo, por lo que sería crucial conocer que es lo verdaderamente feo de su ocupación. Ejemplificado en lo “feo” que significa para algunas vagoneras hacerle favores sexuales al líder.

6) La comedia expresada en el humor, que puede ser lo absurdo, lo paradójico, lo no esencial, lo satírico, lo cómico de la vida laboral cotidiana, en donde se bromea acerca de las situaciones o eventos y a veces se lleva la diversión resaltando una atmósfera pesada con un chiste que hace a uno mismo o a los demás parecer ridículo.

En los vagoneros sería una mina de oro conocer tal dimensión, pues la impresión más externa es que su trabajo es más lúdico y laxo que cualquier otra ocupación, sin embargo, también se sabe que en él existe una peculiar precariedad no conectada a lo económico y aunque existe la fantasía de la libertad de abandonar el trabajo cuando lo deseen por otro lado hay un gran control de parte del líder y de los propios compañeros vagoneros.

7) Lo trágico que resalta la omnipresencia de lo heroico, tal es el caso de los trabajadores que defienden su compañía en contra de una toma de posesión hostil, el líder que lucha contra las probabilidades de atentar la organización, etcétera. Por ejemplo cuando el exvagonero nos narra que perdió su trabajo por *defender* a sus compañeras del acoso sexual del líder.

8) Lo sagrado que enfatiza que la realidad y la ficción de la experiencia humana no son racionalmente distintos. En sus diversas formas lo sagrado se relaciona con lo indecible y lo invisible, con lo mágico y lo inviolable, con los sueños y las premoniciones, con lo excepcional y lo divino, es inherente en la organización por la virtud de su unicidad.

En los vagoneros es común observar que en sus bocinas se encuentre pegada alguna estampilla religiosa, la cual puede ser desde la virgen de Guadalupe, San Judas Tadeo, la virgen de las Mercedes y de la Santa Muerte. También es sabido que cada 12 de diciembre

van en peregrinación a la Basílica de Guadalupe, ó que cada 28 del mes asisten a visitar a San Judas Tadeo (santo común entre ellos), que hay organizaciones que cuentan con estas imágenes en donde cada año ofrecen una misa para pedir por ellos y hasta por la vida y salud del líder.

A manera de resumen y de acuerdo a lo expuesto anteriormente la significación estética resultara otro de los campos más fructíferos a indagar en la ocupación del vagonero ya que de él se desprende en gran parte la permanencia, el disgusto, agrado y hasta el rechazo (cosas que se recuperan en los análisis de datos), que en conjunción con otros elementos indican el sentido de trabajo que existe en ellos, el cual puede ser observado en la siguiente expresión “(...)me gusta trabajar en el Metro porque es agradable ayudar a las personas...aunque es muy feo que nos estén cobrando por eso...” Carmen, o: “me harté de tanto estrés y de gente fastidiosa”.

2.3.3 Sentimientos y emociones

Un aspecto más de la subjetividad que puede ayudar a explicar el trabajo de los vagoneros es el aspecto sentimental, el cual puede o no estar concentrado en el trabajo. Los sentimientos pueden ser vistos como *instrumentos* del sujeto para la relación (emocional, afectiva) tanto con personas, animales y cosas, como consigo mismo, es decir con sus pensamientos, fantasías, deseos e impulsos. Por lo que todos los seres humanos tienen sentimientos y el universo emocional de cada uno es absolutamente propio.

Así las diversas y variadas formas de desempeñar las reglas de una organización se complejizan cada día más al mismo tiempo que se diluyen las fronteras tradicionales de los espacios de trabajo, lo que dificulta para los interesados en el ámbito subjetivo desentrañar los significados que un actor esconde tras sus actos y aún más se complica si se toma en cuenta que al entrar a alguna organización los actores brindan un bagaje personal. Desde hace tiempo la emoción es reconocida como fuente importante de la vida organizacional, sin embargo uno de los cambios en esta perspectiva es que la emoción ya no es vista como un subproducto de la actividad organizativa, sino como un recurso que se debe aprovechar para generar implicación y obtener ventajas competitivas.

Lo cual está respaldado por el auge del sector servicios, el cual reside particularmente en la habilidad de sus empleados de dirigir sus emociones de un modo específico, con el fin de mostrar un comportamiento deseable para un servicio de calidad (Bolton, 2006; Cornfield, 2006).

Para Hernández (2003) las emociones incluyen componentes de percepción, patrones específicos de excitación y componentes cognitivos que pueden incluir objetos positivos, estados o eventos de algún género y además pueden ser pasados, presentes o emparentados con el futuro. Las emociones aparecen como un atributo que puede ser negativo o positivo (orgullo o frustración) y pueden influir en la motivación para realizar ciertas tareas o conductas de los individuos, ya sea en el trabajo o en cualquier situación de la vida social. Aunque en esta investigación se hará énfasis en lo laboral.

De tal manera que el estudio de los sentimientos en la ocupación de vagonero es de suma importancia ya que de acuerdo al tipo de sentimientos que les provoque su trabajo es que le darán o no sentido, debido a que nuestras acciones siempre están mezcladas con nuestras emociones, experiencias, vivencias, además que las emociones individuales pueden causar emociones colectivas. Por ejemplo si una vagonera es golpeada por el policía, este hecho puede provocar en algunos vendedores un sentimiento de indignación y tal vez una acción colectiva para que se le respete su trabajo⁷¹.

Particularmente será relevante indagar cuál puede ser el sentimiento, afecto o emoción que les provoca realizar actos agresivos para cuidar, mantener y luchar por su espacio de trabajo, aunque antes será necesario hacer una diferencia entre lo que es sentimiento, un afecto y una emoción.

- **Sentimiento**

A pesar de las posturas teóricas que describen los sentimientos como algo ajeno a la acción racional, incluso como elemento nocivo de la racionalidad instrumental Heller (1999) afirma que acción, pensamiento y sentimiento caracterizan todas las manifestaciones de la vida humana.

Por lo que sentir es estar implicado en algo, la implicación no es un "fenómeno concomitante", no es que haya acción, pensamiento, habla, reacción y que todo eso esté acompañado por una implicación en ello; más bien se trata de que la propia implicación es el factor constitutivo inherente del actuar, pensar, etc., que a su vez está incluida por vía de la acción o de la reacción (Heller, 1999: 17).

⁷¹ Una experiencia emocional puede convertirse en algo socialmente compartido cuando se comunica a la gente de su entorno, e implica evocación de la emoción en un lenguaje socialmente compartido, que entre más implicado sea el suceso emocional mayor será el reparto social. Aunque la emoción transmitida debe tener un impacto fuerte en los receptores, para que haya consecuencias para el conocimiento comunitario de la acción, es decir para que la información recordada sea transmitida por una cadena de personas Heller (1999).

Al incluir los sentimientos del vagonero en un espacio abierto con relaciones sociales caracterizadas por la espontaneidad, el pragmatismo, la confianza o desconfianza, la imitación, e intimidación, etc. en donde el sujeto cuenta con sus sentimientos como herramientas para posibilidades de acción en contextos cognoscitivos y situacionales, se convierte de vital importancia.

Ya que no es sólo será información sino motivación e información sobre la naturaleza del objeto, acontecimiento o persona, sino también la importancia o no importancia para nosotros de ese objeto, acontecimiento o persona y en igual forma se expresa directamente. Es decir las emociones tienen que ver con un proceso cognoscitivo-situacional en donde interviene la información y la motivación.

Afectos

En cambio los afectos tienen que ver con estímulos, Heller (1999) lo llama estímulo percutor, él cual siempre debe estar presente de forma pura (como el apetito) ya que si esto no sucede el afecto se enlaza con emociones cognoscitivo-situacionales. Así que los afectos forman parte del carácter social y sin excepción pertenecen a la clase humana en general, no son idiosincrásicos, ni sociales, ni individuales, tienen un carácter universal. Sin embargo, la aclaración de la autora es que la expresión de dichos afectos puede modificarse a pesar del carácter universal, pero estas modificaciones son consecuencias de emociones cognoscitivo-situacionales construidas por los afectos⁷².

Por ejemplo, para un vagonero, ciertas prácticas "laborales" (como golpear, agredir, etc.) le ha dejado una experiencia que puede llamarse intensa, pues cuando platica sobre ello la evocación trastoca al punto de pedirme que detenga la entrevista, para después retomarla iniciando con la exposición de los sentimientos de culpa que le habían dejado tal práctica. Otro caso es el de la golpiza que le propino a distintas personas, cuando le corto el cable y la piel a un ciego, que para la explicación de esta situación concreta será nodal incluir el control del trabajo y la dimensión sentimental de este trabajador.

⁷² Por ejemplo, el afecto miedo, es uno de los más expresivos: la expresión de miedo es característica de la especie en general, pero lo que suscita el sentimiento viene siempre dado socialmente. La formación de miedo tiene dos fuentes: la experiencia personal y la experiencia social adquirida mediante la comunicación, si sabemos lo peligroso que es transitar por una calle oscura, tenemos miedo, aunque nunca lo hayamos probado.

La emoción

Desde hace tiempo la emoción ha sido reconocida y estudiada como fuente importante para la vida *organizativa*. Hochschild fue una de las pioneras en el estudio de la emoción dentro de las organizaciones, con su original contribución de *corazón controlado*, en el dio cuenta de “cómo las habilidades de control de las emociones de los trabajadores cara al público se han convertido en un producto vendible”, que ella denomina esfuerzo emocional (Bolton, 2006:4)

Sin embargo, tras ese gran auge en donde la emoción se erigía como nueva área de estudio en las organizaciones, el debate parece estancarse en las connotaciones negativas⁷³ que su análisis brinda, lo que al parecer se debe a distintas interpretaciones del término, que en resumen explica las “consecuencias negativas de los intentos de las organizaciones de dar forma y controlar los sentimientos de los empleados” (Bolton, 2006: 5).

De tal forma que Hochschild (2006: 18) hace dos grandes diferencias en cuanto a la emoción, tales términos son *esfuerzo emocional* y *trabajo emocional*⁷⁴. El esfuerzo emocional es entendido como “la incursión de la dirección en el área de la emoción”, mientras que el trabajo emocional es visto como la “capacidad preexistente de los empleados para controlarse a sí mismos”.

No obstante, el gran aporte proporcionado por Hochschild su propuesta no logra dar cuenta del trabajo contemporáneo, por lo que Bolton (2006) apoyándose en los aciertos y vacíos de Hochschild⁷⁵ ofrece una aproximación multidimensional que clarifica el análisis de la emoción en las organizaciones, basado en la concepción del actor organizativo como actor

⁷³ Concentrándose sobre todo en una “variedad de factores destructivos: ambigüedad de roles, conflicto de roles; sistemas de control vagamente definidos (que para los vagoneros es una mina por explotar), sobre todo la falta de adaptación trabajador-empleo, (Bolton, 2006).

⁷⁴Lo cual proporciona una intuición fundamental del conflicto entre las reglas de sentimientos comerciales y sociales, en donde la idea más importante es que los actores tienen una capacidad considerable de dirigir sus emociones y que estas capacidades se derivan de una socialización básica. Aunque se debe tener cuidado con esta concepción y no sobre valorar la participación del agente ya que las expectativas, normas y reglas están dotadas de poder de coerción y control, así que pueden estar respaldadas por sanciones, de modo que la participación del actor no es ilimitada (Bolton, 2006).

⁷⁵ De acuerdo a Bolton: (i) no existe en ella un reconocimiento de la variedad de posibilidades; (ii) no hace ninguna distinción sobre las reglas de sentimiento en el lugar de trabajo que no sean motivadas comercialmente; (iii) no toma en cuenta la posibilidad de otras bases prescriptas para el control de la emoción; (iv) al utilizar el término *trabajo* implica que todas las actuaciones emocionalmente controladas en la realidad social implican un esfuerzo consciente, e indica que los actores son agentes dinámicos y cognoscibles, que participan por completo en la creación de varias acciones de dirección de la emoción, lo cual debería tomarse con precaución (Bolton, 2006: 18-19).

social experimentado, que se centra básicamente en lo que se puede describir como “proceso laboral emocional”, en donde

“es evidente que algunas de las fuerzas que dan forma y canalizan tanto las emociones como las expresiones de emotividad pueden ser opresivas para los trabajadores, en gran medida el actor individual es capaz de negociar una senda a través de las reglas de sentimiento de una organización y mantener la sensación de que es él o ella quien tiene el control de la emoción”

Bolton indica que para comprender qué es la emoción se tienen que localizar bajo la idea de un equilibrio que no reduzca la estructura a la agencia ni la agencia a la estructura, los ejes en los cuales se “puede encontrar varias combinaciones de lo interno y lo externo, lo espontáneo y lo sujeto a reglas, y el instinto y la realización” y que cualquiera que sean las raíces psicológicas de las emociones humanas, estas estarán sobrecargadas de condicionamientos sociales (Bolton, 2006:7). Es decir que las

“emociones son dirigidas activamente por la gente de acuerdo con las reglas de una situación concreta, fijada dentro de un estructura más amplia de valores y creencias culturales” (Bolton, 2006:9).

De tal manera que con el fin de asumir distintos comportamientos, Bolton presenta una tipología que refiere al actor organizativo y a las reglas de sentimientos. En donde las reglas de sentimiento pueden ser negociadas, cambiadas y construidas, al mismo tiempo introduce una aproximación multidimensional al control de la emoción y puede extenderse para llegar una pregunta esencial en la subjetividad: ¿qué motiva a los actores organizativos a poner en práctica las reglas de sentimiento de distintas maneras?

Con una visión social de la emotividad Bolton distingue cuatro tipos distintos de control de las emociones: (1) Control emocional pecuniario; (2) Control emocional de presentación; (3) Control emocional prescriptivo; (4) Control emocional filantrópico. Los cuales se pueden encontrar en las organizaciones bajo varias combinaciones, y muestra a los actores con una capacidad de elaborar diferentes reglas de sentimiento en función del contexto y sus motivaciones individuales para hacerlo.

En concreto para el trabajo del vagonero algunas de las características contenidas en la tipología propuesta por Bolton, que podrían dar pistas son:

1) Control emocional pecuniario. Se ajusta a las reglas de sentimiento impuestas por la organización, las cuales están motivadas materialmente y demandan una sumisión rutinaria a reglas que son más de exhibición que de sentimiento.

De tal manera que al demandar una inversión en sentimiento en el servicio de atención al cliente, que para el caso de los vagoneros sería el usuario, sin reconocer que requiere un acto de cuidadoso equilibrio en todas las interacciones sociales, la dirección de la empresa impide la *oportunidad de un intercambio*. Lo cual puede tener como respuesta un comportamiento cínico. Este tipo de control se puede asemejar al esfuerzo emocional (Bolton, 2006: 12-13).

2) Control emocional prescriptivo. Contienen las motivaciones materialistas del control pecuniario, las reglas de sentimiento son dictadas a través de la pertenencia a un cuerpo profesional, por lo que la motivación rara vez es puramente instrumental, sino que está conectada a ideas de estatus profesional. Por lo que parecería que hay más probabilidades de comportamiento sincero como resultado de reglas profesionales de sentimiento con motivaciones altruistas o de estatus, que en el caso de reglas profesionales de sentimientos instrumentales con control emocional pecuniario (Bolton, 2006: 13-14).

En este tipo de control se trata del *“modo de hacer las cosas aquí”* y es visto como la norma informal por aquellos que han pasado la mayor parte de su vida laboral de tal forma que para quienes no se ajustan a este modelo le parecen extrañas y en muchos casos inquietantes. Un ejemplo podría ser la violencia en el trabajo de los vagoneros, en donde habrá gente que se adapta a esta forma de trabajar, pero habrá otros que no.

En estos casos el objetivo es que las reglas de sentimientos prescritas por la organización se convierta en una norma automática, que para algunos críticos de tal visión puede ser la forma extrema de control, sin embargo, no por ello está determinado el comportamiento de los trabajadores, ya que habrá quién desarrolle el cinismo como forma sobrevivir o se mueva hacia algunas actividades que apliquen reglas de sentimiento más sociales que organizacionales (Bolton, 2006: 15).

(3) Control emocional de presentación y (4) Control emocional filantrópico

Controles que residen en reglas sociales de sentimiento y en todas las complejas motivaciones asociadas a ellas. Estas formas de control se derivan de la noción del mantenimiento del *“orden de interacción”* el cual implica una motivación moral para cumplir rituales de deferencia y dedicación que generan una sensación de estabilidad y seguridad para los participantes, que pueden crear a través de la formación de subculturas, grupos de trabajo informales donde los trabajadores pueden establecer nuevos modos de ser en la organización o adaptarse a los ya existentes.

Lo cual apunta hacia la intervención de una significativa cantidad de trabajo emocional que aunque es promovido por los rigores de la vida organizativa se lleva a cabo

según reglas de sentimientos sociales. Para el control emocional filantrópico muestra cómo es posible ofrecer ese pequeño extra, un esfuerzo extraordinario en realizar lo emocional que puede ser descrito como un regalo (Bolton, 2006: 15-16).

Cabe aclarar que en el uso de la tipología para los vagoneros no se trata de categorizar y encasillar a los actores y sus emociones sino más bien es usada como herramienta conceptual que se sugiere que los sujetos son capaces de “calibrar sus actuaciones y juzgar cuánto sentimiento debería haber detrás de sus gestos”.

Además de utilizarla como una alternativa al término *esfuerzo y trabajo emocional*, el cual no abarca del todo el trabajo contemporáneo que puede contar con trabajadores emocionalmente experimentados, que contribuyen a la elaboración de una organización de muchas formas, de tal manera que no deba “haber nunca un corte neto en blanco y negro que divida el control de la emoción llevado a cabo en la esfera privada de la vida de los actores y el control emocional realizado dentro de las organizaciones”.

Para el trabajo de los vagoneros vendría a mostrar que quedan espacios disponibles en las organizaciones no controlados o espacios informales que pueden dominar la organización del trabajo⁷⁶. Lo cual tiene gran relevancia pues cada organización de vendedores ya sea que se dividan por línea o por líder, tiene particularidades que influyen en gran medida la organización, control y hasta el grado de violencia utilizada en cada una de ellas.

Con este apartado se cierra lo referido teóricamente a las dimensiones subjetivas a indagar en la ocupación de vagonero, pero a su vez da pauta para hablar del objeto central que se persigue elucidar en la investigación: el sentido, el cual muchas veces es equiparado al significado, de tal manera que en el tema subsiguiente se pretende aclarar la diferencia entre ambos, pero sobre todo apuntar en cómo se usara y dirigirá la búsqueda del sentido, en este caso, de la ocupación de vagonero.

2.3.4 El sentido

Este apartado se desarrollará utilizando gran parte de los presupuestos principales de la fenomenología, así como también se utilizara la reflexión tomada de los autores que colaboraron en la revista *Sociológica*, que en el año 2000 rinde Homenaje a Alfred Schütz.

En la sociología, el “sentido” se ha convertido en un término de primer importancia, en tanto que es la esencia de los procesos subjetivos que guían la acción social, de tal manera que

⁷⁶ Como ejemplo el caso de los matones que tienen sus propios modos distintivos de hacer las cosas para que sus jefes se conviertan en meros observadores, más que en controladores de su proceso productivo, y en donde la cultura ocupacional informal se convierte en la organización formal de trabajo, con motivación, fronteras y reglas de sentimientos difuminados más allá de los objetivos de categorización. (Bolton, 2006: 21).

durante todo el desarrollo histórico contemporáneo de la disciplina, está presente como interés principal. Algunas perspectivas teórico metodológicas en torno al sentido se pueden ubicar en la sociología comprensiva de Max Weber, el interaccionismo simbólico, la etnometodología, psicología y la fenomenología social, todas ellas buscando desde su enfoque particular la relación entre significados, motivos y acción social.

Sin embargo durante su desarrollo y consolidación al menos en las perspectivas mencionadas anteriormente, la noción de sentido ha sido sumamente cuestionada en sus fundamentos así como en la aprehensión sistemática del investigador. Por lo que en esta investigación no se desconoce su rigor y complejidad pues atañe no solo a un problema epistemológico, metodológico sino a su correspondencia con la realidad como la forma experiencial del conocimiento, de sentido común de los cuestiones humanas.

Como resultado de lo anterior se tiene una escisión en dos grupos de perspectivas para el análisis del sentido⁷⁷:

- a) La perspectiva concentrada en *los porqué del sentido*, en donde lo más importante son los significados del sentido y su expresión de la acción social. En esta visión puede entrar el sentido común como una orientación que hacen los sujetos de sus acciones, en donde el sentido guía la acción de sus individuos.
- b) Otra de las perspectivas esta interesada en *los cómo del sentido*, en donde lo relevante a destacar son los procesos internos de dar sentido y su relación con otras estructuras de significados.

Las posturas anteriores, como podrá advertirse remite al reconocimiento de la importancia de la comprensión del sentido de la acción humana, para la explicación de procesos sociales, en donde la sociedad es entendida como un conjunto de personas que actúan en el mundo y cuyas acciones tienen *sentido (s)* que se tratan de comprender para poder explicar los resultados de su accionar.

Teóricamente la división de perspectivas anterior nos remite al aporte de dos grandes autores en la sociología, Max Weber y Alfred Schütz.

Para el primer autor la acción social solo lo será en tanto los sujetos enlacen a ella un sentido subjetivo que pueden ser racionales e irracionales y son comprensibles y explicables en tanto

⁷⁷ Girola, Lidia "Schütz y la pérdida de la inocencia en el análisis sociológico" en *Sociológica* Homenaje a Alfred Schütz, Mayo-agosto de 2000, UAM-Azcapotzalco, pp35-58.
Olvera Serrano, Margarita "Horizontes de lectura. A propósito de la resignificación del legado fenomenológico de Alfred Schütz" (Ibid.) pp. 11-34

logren captar las conexiones de sentidos que a su vez puedan conformarse en motivos ó en los fundamentos con sentido de una conducta.

Este argumento tiene detrás que “para Weber la comprensión es el método específico que la sociología utiliza para rastrear los motivos de los actores y así poder asignar sentido a sus acciones” (Girola, 2000:39).

En cuanto a Schütz, autor ubicado y máximo exponente de la fenomenología social⁷⁸ aborda el sentido previo a su manifestación en la acción, en donde se presenta la acción social con sus significados y motivos, para este autor “el ámbito de la comprensión se expande, ya que incluye no sólo a las acciones humanas sino también a los objetos materiales y simbólicos resultados de esas acciones, y al mundo en su conjunto” (Girola, 2000:39).

De tal manera que sin entrar a detalles en la polémica entre las dos visiones anteriores y sin descalificar alguna de estas posiciones, en la investigación para conocer cuál podría ser el sentido del trabajo del vagonero se tomara en cuenta la segunda postura en donde *el interés principal es el proceso de dar sentido y la construcción del conocimiento en la vida cotidiana, sin que por supuesto, ello signifique eludir la tarea de aventurar proposiciones sobre los contenidos concretos que tienen los sentidos.*

El sentido desde la fenomenología

Schutz se interesa sobre la comprensión de la acción social como el sentido que el actor asigna a su acción, es decir, el sentido que su acción tiene para él. Piensa en la interpretación subjetiva del sentido, como una tipificación del mundo del sentido común, la manera concreta en que los hombres interpretan en la vida diaria, su propia conducta y la de los demás.

De tal manera que el sentido es no solo la expresión subjetiva y significativa de la acción social, sino una relación de experiencias que permite ordenar y hacer coherente la realidad social “Schutz siguiendo a Heidegger, considera que el mundo en el que vivimos es un mundo de significados cuyo sentido y significación es construido por nosotros mismos y los seres humanos que nos precedieron y por lo tanto, la comprensión de dichos significados en nuestra manera de vivir el mundo” (Girola, 2000:39).

A Schutz le interesaba sobre todo el modo en que las personas aprehenden la conciencia de los otros mientras viven en la corriente de su propia conciencia, así que para referir tal

⁷⁸ En la fenomenología la realidad esta estructurada por la percepción, los individuos contribuyen a la percepción de la realidad.

proceso usaba el término intersubjetividad en un sentido amplio para referirse al mundo social, en especial a la naturaleza social del conocimiento⁷⁹.

Así, gran parte de su trabajo se centró en un aspecto del mundo social que denominó el mundo de la vida ó mundo de la vida cotidiana, el cual es un mundo intersubjetivo en el que la gente crea la realidad social, a la vez que está sujeta a las construcciones que ejercen las estructuras sociales y culturales previamente creadas por sus antecesores. Y aunque buena parte del mundo de la vida es compartida, existen también aspectos privados (biográficamente articulados) del mundo⁸⁰.

En conjunto, este autor estudió la relación dialéctica entre el modo en el que construimos la realidad social y la inexorable realidad social y cultural que heredamos de los que nos han precedido en el mundo social (Ritzer, 2002: 90-91)

Bajo este contexto, Schutz afirma que hay otras estructuras además del mundo de la vida que es el resultado de la objetivación; que las practicas o rutinas son interacciones y no solo acciones y en esta medida no solo son físicas sino intersubjetivas que implican un mínimo de reflexividad, reconstrucción o verificación de significados, por lo tanto se habría que distinguir entre practicas rutinarias y las practicas transformadoras, en donde estas últimas pueden ser vistas como productores de nuevas estructuras y significaciones así como de nuevos sujetos.

Volviendo al sentido y en relación a lo descrito anteriormente el sentido puede ser entendido como la relación conciente entre distintas experiencias que no provienen de la experiencia biográfica, sino que pueden ser experiencias de otros, del acervo social de conocimiento, del sentido común cotidiano y de instituciones como la escuela, familia, la religión, entre otras. El acervo de conocimiento se incorpora a través de tipificaciones o recetas a fin de comprender las situaciones dadas y otorgarles sentido. (Schütz, 1973).

Aunque el sentido como la experiencia en este contexto tendría que entenderse siempre orientados a la acción, a las formas de dar sentido, con subjetividades nunca homogéneas ni completas, las cuales pueden tener rupturas y contradicciones, coherencias e incoherencias. Incluso se puede ir más allá y plantear el problema de la distinción entre

⁷⁹ Al partir de la filosofía fenomenológica de Edmund Husserl, se propuso una comprensión interna del ego trascendental y le dio un giro externo hacia la intersubjetividad. Schütz Alfred/ Luckmann, *Las Estructuras del mundo de la vida*. Buenos Aires: Amorrortu, 1973. Capítulos 1 y 6.

⁸⁰Dentro del mundo de la vida, Schutz diferenciaba entre las relaciones íntimas cara a cara (relaciones entre nosotros) y las relaciones distantes e impersonales (relaciones entre ellos). Mientras que las relaciones cara a cara son de gran importancia en el mundo social, a los sociólogos les es más fácil estudiar científicamente las relaciones más impersonales.

significado y sentido en donde más que una separación se trata de dos momentos de la acción, veamos.

Diferencia entre significado y sentido

Desde este punto de la fenomenología y con ideas retomadas por Thomas Lukmann y Peter Berger⁸¹ es posible distinguir entre acción y acto, así como también distintas maneras de dar sentido. Para estos autores “el sentido de la acción presente se configura por anticipado. Un acto concluido tiene sentido de modo retrospectivo” (Berger y Luckmann, 1997) por lo tanto al menos en esta delimitación existe una distinción temporal del sentido en donde la acción se configura por anticipado, mientras el acto se da de modo retrospectivo.

Tales definiciones aunque breves hacen dos pequeñas observaciones que serán pertinentes aclarar ante la inquietud de estudiar la dotación de significado, ya que se puede correr el riesgo de estar implícita la distinción entre significados y las motivaciones del sentido.

En cuanto a los significados la pregunta ¿Qué significa algo para alguien? puede ser entendido de dos formas:

- 1) Aludiendo a un significado sencillo, espontáneo y completamente normal que nace en virtud de los seres humanos cotidianos que somos,
- 2) O también puede apuntar a un significado dotador de sentido vital de la vida.

Con ello el significado puede orientar y distinguir el sentido de la acción individual de la acción de los semejantes, Schütz lo enuncia de la siguiente manera “*El significado no reside en la vivencia. El significado es la manera en el que yo considera su vivencia*” (1972:99). En donde la acción esta referida a una serie de motivos sin los cuales podría comprenderse.

Motivos que tendrían que distinguirse entre significados objetivos y subjetivos, articulados en una sucesión espacio-temporal que la sociología fenomenológica debe reconstruir conceptual y temporalmente para obtener un contexto objetivo de significado para la comprensión humana, así que nuestros autores indican que

- a) Los significados objetivos refieren a expresiones de la conciencia de los otros que pueden interpretarse por sí mismos, aunque son anónimos y hacen referencia al **acto**.

⁸¹Después de su muerte las ideas de Schütz fueron retomadas por estos autores en la obra *La construcción social de la realidad*

- b) En tanto que los significados subjetivos refiere al propósito a través del cual se construye lo significativo dentro del sentido de la acción, y se refieren al accionar del individuo en el momento de la **acción**.

De manera similar para la comprensión motivacional se presenta una distinción entre los motivos para y los motivo porqué.

- a) Los motivos *porque* están constituidos por las experiencias pasadas que llevan a actuar de determinada forma y se hace consciente en la retrospectión que el sujeto puede hacer de su acto.
- b) Mientras que los motivos *para* refieren principalmente al objetivo que se quiere lograr mediante la acción, lo cual esta en relación con el futuro. De tal forma que se lleva en el momento previo a la acción.

Aunque como advierte Schütz *“la distinción entre motivos para y motivos porque es omitida en el lenguaje común (...) Para el actor, el motivo significa lo que tiene realmente en vista y que da sentido a la acción que cumple y es siempre el preconcebido. Solo cuando la acción ha sido cumplida, cuando se ha convertido en un acto (...) puede volver a su acción como observador de sí mismo e investigar en virtud de qué circunstancias se ha visto llevado a actuar como lo hizo”* (Schütz, 1979: 89).

Para Schutz los motivos para son los que implican fines a lograr, objetivos que se procura alcanzar. Están dominados por el tiempo futuro, forman una categoría subjetiva. Lo subjetivo se refiere a la relación que guarda la acción con la conciencia del actor y nada tiene que ver con las nociones de introspección, condiciones psicológicas o actitudes privadas. Sino que es la intención de crear un estado de cosas, de alcanzar un fin preconcebido. Se refiere a la actitud del actor que vive en el proceso de su acción en curso y solo se revela al observador si este pregunta qué sentido atribuye el actor a su acción

En cuanto a los motivos porque, estos serán aquellos que están sobre la base de los antecedentes, ambiente o predisposición psíquica del actor. Dominados por el tiempo pasado y tienen una categoría objetiva. En donde las experiencias pasadas los llevo a actuar como lo hicieron, refiere a la génesis del proyecto mismo. Es accesible al observador que debe reconstruir a partir del acto realizado o sea a partir del estado de cosas creando en el mundo externo por la acción del actor así como por la actitud de éste ante su acción.

Así que de forma sumaria y para aterrizar en el sentido del trabajo que los vagoneros pueden tener se puede concluir con que el análisis del sentido desde la visión fenomenológica presenta dos vertientes: 1) analizar el sentido desde sus componentes previos a la acción,

significados y motivos. 2) examinar el sentido como componente de la acción social, concentrándose en los procesos propios de la acción dada, *acción y acto*.

Desde este punto de vista la tesis avanza abraza el sentido para el caso concreto de la reconstrucción del sentido del trabajo en los vagoneros, el cual tiene las siguientes anotaciones.

En cuanto a los significados subjetivos se indagará en aquellos sentidos en los que se dé la acción de venta en el vagón del Metro construida y explicitada por el individuo. Para el significado objetivo se indagaran los que refieren a los marcos sociales referentes que tiene el vagonero de la ocupación, el cual puede ser dado por la familia si sus redes de inserción provienen de ahí, por sus amigos que los recomiendan para la ocupación ó por ser un espacio para hacer todo.

Los motivos que los vagoneros pudieran tener se tiene que, *los motivos para* serán vistos como objetivos para seguir en la ocupación, estatus, poder, altos ingresos, etc., y los *motivos porque* serán vistos como apuntando a las experiencias previas ya sea de vendedores, o porque no pueden trabajar en otras partes como en los exconvictos, o simplemente porque desde niños han ejerciendo la ocupación.

Finalmente en cuanto a la acción en donde puede incluirse el actuar como una forma de vender, esconderse, pagar cuotas, asistir a marchas, golpear y agredir como parte de la ocupación, de la acción como verbo. Y como acto visto como resultado de todos los actos llevados a cabo durante las rutinas y las jornadas del trabajo. Lo anterior puede ejemplificarse en el siguiente cuadro, que resume del alguna forma los elementos que involucra el sentido, el cual será un referente implícito cuando durante la investigación se hable de sentido.

Sentido

Distinción	Acción	Acto
ACCIÓN	Por anticipado	Retrospectivo
SIGNIFICADOS	Subjetivo Accionar	Objetivo Anónimo
MOTIVOS	Para Previo a la acción	Porqué Retrospección

Elaboración propia

De tal manera que en esta investigación los significados tendrá mucha relevancia lo que los sujetos van construyendo de manera cotidiana en sus prácticas laborales, pues partimos del supuesto de que el trabajo es un espacio vital para la construcción de sentido que trasciende el ámbito de lo laboral.

Por lo tanto en cuanto al sentido se esta pensando en un sentido que no necesariamente tendría que anclarse en la actividad laboral ya que un mismo trabajo, en un mismo sujeto se pueden tener diversas percepciones acerca de su trabajo, que puede provenir de las circunstancias que lo rodean, pueden ser elaboradas cotidianamente en sus prácticas laborales o jalarlos de otros ámbitos como el ocio, la familia, su colonia, etc.

Teniendo siempre en cuenta que las realidades a las que sea atienen los hombres incluyen libertad y coacción o determinación; vidas ligadas intencional o causalmente en tiempo y espacio; que son seres tanto individuales como colectivos, que su vidas tienen dimensiones estéticas, morales, cognitivas, etc.; que pueden trascender el conflicto; vivir o no en medio del mismo en su mundo humano; que están guiados por sentimientos, sentido común y otros factores, es decir que esta perspectiva científica social implica una realidad humana.

Con estas advertencias se cierra el marco teórico de la investigación, no sin antes recordar que para los significados y sentidos del trabajo, tanto lo emocional como lo sentimental y estético pretenden ser empleados como ejes ordenadores para posibles configuraciones de sentido, el cual contienen aristas por descubrir en su configuración concreta a través de los análisis de datos.

III. APARTADO METODOLOGICO

En el presente capítulo se explicitan los pormenores operativos del trabajo de campo, a través de los cuales se recopiló la mayor parte de la información empírica de la investigación, misma que tuvo como fuentes principales las entrevistas semiestructuradas y las observaciones etnográficas y la observación participante.

Se presentará y desarrollará la metodología utilizada que pretende indagar cuáles podrían ser los sentidos del trabajo del vagonero. Con tal intención se presenta el trabajo del vagonero del Metro, en donde se analizará bajo la *dualidad subjetivo-objetivo* de su ocupación, que implica una visión más equilibrada del estudio de la generación del sentido y las acciones.

El punto de partida es indicar el método de investigación empleado, éste a su vez funciona como propuesta metodológica para la ocupación del vagonero. Posteriormente se indica el camino metodológico a seguir, así como las técnicas utilizadas, que consecutivamente dan paso a la dimensionalización de temas y conceptos usados en la investigación. En la parte final se desarrolla la posición del investigador en el campo así como algunas consideraciones acerca del trabajo de campo y se presenta los perfiles de los entrevistados.

Introducción

En el arduo debate sobre los estudios de la subjetividad que es siempre ubicado entre *sujeto versus objeto* y respondiendo al objetivo principal en la investigación, referida a reconstruir la compleja realidad social del trabajo del vagonero es que se han recuperado tanto las dimensiones subjetivas como las objetivas. Que en calidad de orientaciones teóricas se han ubicado en temáticas y también utilizando sus prácticas y percepciones del vendedor ambulante en el Metro, dejando de lado el argumento que todo lo que tiene que ver con éstas dimensiones del ser humano no se pueden medir ni cuantificar.

En donde es considerado que las personas cuentan con limitantes estructurales, las cuales no son de una vez y para siempre prisiones del sujeto, sino que la “potencialidad” del sujeto le permite pasar por el tamiz de una interpretación y contribuir poco ó mucho la construcción de sus propias situaciones o estructuras en que viven, las cuales deben ser especificadas en confrontación con los datos de la realidad.

De tal forma se evidencia la propuesta metodológica para la investigación la cual parte de un ángulo de lectura dado por un problema central: cuál podría ser su sentido del trabajo a

partir de los modos como ejercen el control sobre el mismo en interacción con otros actores, al cual se pretende darle respuesta a través de, por un lado, el análisis de la subjetividad dividida en las dimensiones del lenguaje expresivo, lo emocional, lo estético y los sentimientos, y por el otro, de las prácticas y el análisis de las estructuras (sociales, económicas y políticas) objetivas que pesan sobre la configuración del proceso de trabajo y su sentido.

Desde esta perspectiva, la búsqueda del sentido que los vagoneros dan a su trabajo viene siendo el material con el cual se trabajará constantemente y se irá dilucidando con el auxilio de las distinciones planteadas en el párrafo anterior. Otra forma de ver a dichas distinciones, es que servirán a lo largo de la investigación como ejes ordenadores que se irán amalgamando paulatinamente con los significados que se vayan consolidando como resultado de los análisis y síntesis realizados en el curso de las indagaciones.

1. Consideraciones para un método de investigación de la ocupación de vagonero

Para el análisis del trabajo del vagonero, hablar del mundo subjetivo implica tratar de entender tanto el proceso por el cual la estructura adquiere significación para el sujeto, determinando la orientación de su acción; como a la vez dicha acción puede recrear las formas de significación de la estructura.

Planteando así el problema, la subjetividad adquiere especial relevancia en la comprensión de la relación sujeto/objeto y así

“El rompimiento de la relación teórica estructurada entre sujeto-objeto se traduce en el reconocimiento de ciertas mediaciones entre ambos, como es la problematización de lo dado [...] y permite delimitar los campos de observación que no son definidos en términos de algún corpus conceptual preestablecido como el teórico.” (Zemelman, 1992:184).

En donde de acuerdo a la perspectiva de la reconstrucción articulada, la introducción del sujeto a través del análisis de la historicidad de las relaciones sociales, tiene amplias repercusiones toda vez que el análisis de la relación entre las estructuras objetivas y subjetivas (concebidas en proceso ó de devenir), recae principalmente en la consideración de la acción social.

Es decir, las acciones e interacciones serán analizadas como el centro *nucleador* y constituyente a partir del cual se puede obtener una comprensión profunda de las estructuras sociales y significados que rodean el fenómeno del control del proceso de trabajo de los vagoneros, quienes viven en unas condiciones de precariedad marcadas decisivamente por un constante violencia-agresión.

Esto es, si se considera que el ángulo de lectura del que parte el problema de la presente investigación, es cómo los vagoneros van configurando sus sentidos del trabajo a partir de una precariedad marcada por riesgos de violencia que requieren de un alto control sobre muchos eventos contingentes, entonces será más fácil advertir la originalidad del objeto de estudio porque una de las características centrales de dicho control, es que es un control sobre una diversidad de actores que de una manera u otra, van dejando cada uno su peculiar huella sobre el sentido del trabajo en los vagoneros.

Explicar el trabajo del vagonero implica reconstruir la totalidad concreta de su situación, en vías de pensar la realidad social incorporando el dinamismo particular de los sujetos. Esto implica un sujeto dinámico en que su acción podría tomar forma en las diferentes modalidades que puede asumir lo colectivo como espacio de fuerzas capaces de determinar construcciones sociales.

Entre los aportes antes descritos la propuesta teórica también advierte que la principal dificultad en el estudio de la subjetividad consiste en no reducirla a mecanismos propios de la subjetividad individual (psicológico, procesos macro-históricos) que eventualmente la determinan. El reto es comprender las diversas configuraciones subjetivas de un colectivo en el marco de un contexto histórico específico, puesto que el sujeto representa diversas potencialidades en términos de la posibilidad de elección en torno de múltiples alternativas de sentidos que se pueden darse en la concreción alternativa de sentido.

Sin embargo, considero que para propósito del proyecto, aún nos encontramos en un nivel abstracto para analizar el trabajo del vagonero, por lo que nos apoyaremos de un concepto clave en la tesis. Se trata del concepto de **configuración**⁸², entendido como un conjunto de relaciones blandas que puede presentarse en deducción, analogía, etc. Concepto que será retomado de la teoría configuracionista propuesta por De la Garza, en donde

“... podemos hablar de Configuraciones Subjetivas en cuanto a la formación de conglomerados específicos de códigos de diferentes espacios subjetivos para dar sentido a la situación concreta. Es decir, la Configuración subjetiva sería el arreglo específico de códigos provenientes de los campos de la cognición, valorativos, sentimentales, expresados o no discursivamente y combinados en parte en forma pseudoinferencial a través de categorías del razonamiento cotidiano” (De la Garza, s/f)

⁸² En Zemelman (1992) es adoptado como contorno, en la *Descripción Articulada* tendríamos que ver con la posibilidad de desarticulación de conceptos de sus relaciones originales y que puede estar relacionada con lo fuerte o débil de estas relaciones en la teoría original.

Para el estudio y análisis de los vagoneros las configuraciones subjetivas nos servirán para la comprensión de dar sentido a la situación concreta y nos permitirá entender la acción con base en un conjunto de variables estructurales y relacionales que se conforman con respecto a elementos subjetivos (valores, sentimientos, estética, etc.) que son empíricamente posibles identificar

“La formación de configuraciones subjetivas para dar sentido no es un proceso sistémico deductivo sino de construcción, estas construcciones pueden darse a través de procesos rutinarios de formación de configuraciones pero también a través de procesos que inicien una reconfiguración de la subjetividad misma” (De la Garza, s/f).

Sin embargo hace falta delimitar qué se entenderá por **sentido**, ya que en esta tesis la noción de sentido es la parte fundamental. Por sentido se entenderá “...*el resultado de mi explicitación de vivencias pasadas que son captadas reflexivamente desde un Ahora actual y desde un esquema de referencia actualmente válido (...) sólo en la explicitación de mi propia conducta adquiere sentido para mí*” (Schütz et al, 1973:35-36).

En donde el sentido lleva una dinámica de significados que orientan la acción social, ya sea por el proceso en el cual los significados orientan explican y permiten hacer comprensible una determinada acción social en una compleja dinámica radial en donde el sentido orienta y configura la acción, pero al mismo tiempo el desarrollo de la misma acción social redefine y reconfigura tanto a los sentidos como a los significados que están inmersos.

Por tanto, este proyecto es situado desde el punto de vista teórico metodológico de la reconstrucción articulada. En él retomamos el *paradigma interpretativo* como la posibilidad metodológica que nos permite construir el sentido subjetivo de esa experiencia interna vinculada con sus interacciones⁸³.

En donde la realidad no es captada directamente a través de los sentidos, sino es *reinterpretada*⁸⁴ y trata de la comprensión del significado subjetivo de la conducta humana, en donde valores normas, sentimientos, estética, discurso (s) están por encima de la búsqueda de causalidad o generalidades (De la Garza, s/f).

Para De la Garza, las características principales de la reconstrucción articulada tienen que ver con:

⁸³ La comprensión de estas formas simbólicas se estructuran en contextos específicos e implica extraer el significado que es dado por los sujetos, es hacer una reinterpretación de un suceso, apoyado en la fenomenología.

⁸⁴ Las praxis se pueden volver sobre las subjetividades y las estructuras presionado a su reconfiguración. Estas reconfiguraciones pueden implicar asimilación de nuevos códigos, emergencia de otros que estaban sumergidos, rejerarquizaciones, polisemias y cambios de intensidad significativa (De la Garza, s/f)

a) La realidad siempre en constante transformación, por lo cual no hay leyes inmutables, y cuando llegan a haber, éstas se encuentran siempre sociotemporalmente delimitadas por parámetros a ser especificados.

b) Además de lo anterior tiene múltiples niveles, con varios procesos transcurriendo a diferente ritmo de cambio, mismos que es preciso dilucidar en su articulación dinámica.

c) Y que en el nivel más abstracto, la realidad se divide entre objetivo y subjetivo, donde los seres humanos eventualmente se cosifican⁸⁵ a sí mismos, a sus relaciones y a su mundo circundante.

Aunque dicha cosificación es siempre parcial, ya que los actores poseen siempre alguna capacidad de cambiar sus circunstancias por mínimo que sea. Así, la llamada comprensión de “segundo orden” de lo que los individuos perciben como inadmisibles de cambiar, es algo que está estrechamente relacionado con el esclarecimiento del *espacio de posibilidades* para la acción viable.

Es importante indicar que este método no es “empiricista” y no trata de proponer una hipótesis que explicita relaciones precisas entre variables, sino que parte de lo problematizado y de conceptos ordenadores sometidos a una constante crítica y transformación.

De tal manera que, siguiendo al autor los pasos generales para la realización de una reconstrucción articulada pueden ser sintetizados en:

A) Partir de una problematización de algún objeto de estudio o campo, en donde se proponga una **definición de áreas de relaciones sociales y niveles pertinentes relacionados con el problema**, bajo la expectativa de que a medida que avance la investigación, se vayan identificando los elementos que intervienen en la constitución del objeto de estudio. Por lo que éste estará por descubrirse ya que las primeras definiciones y delimitaciones son concebidas como ensayos a ser evaluados.

Por ejemplo, para este caso, el sentido del trabajo en la ocupación de vendedor ambulante en los trenes metropolitanos de la Ciudad de México, los cuales son hasta ahora impredecibles, aunque en relación al clima de violencia, buenos ingresos y un espacio de trabajo tan peleado, se podrían ir identificando algunos elementos.

B) Lo anterior es apoyado por la propuesta de conceptos ordenadores, los cuales permitirán ir profundizando la identificación y conexión de aquellos elementos que mayor influencia tienen sobre el objeto de estudio. De tal forma, los conceptos ordenadores ayudan a

⁸⁵La cosificación es un resultado de interacciones sociales y escapa a sus creadores dominándolos (De la Garza, s/f)

conformar el esquema conceptual general de la información, así como la forma en que se usaran en el trabajo de campo.

En el caso de los vagoneros se han elegido el concepto de control ampliado de trabajo y precariedad, con los cuales hasta ahora se ha venido desarrollando la indagación.

C) Finalmente, implicar un retorno a la descripción esencial del objeto de estudio, que hasta el punto anterior, la descripción es desarticulada. Se realiza a nivel de conexión entre los datos para descubrir posibles relaciones, con el fin de volver a lo conceptual y proponer conceptos relacionados depurados, en donde pueda presentarse la exposición de lo descubierto con jerarquizaciones entre los niveles que conforman el objeto de estudio.

2. Propuesta metodológica desde la ocupación de vagonero

De acuerdo a lo anterior, el proyecto de investigación asume que tanto la dimensión objetiva como subjetiva de los vagoneros son concebidas siempre entremezcladas y que la reconstrucción de su realidad “implica arribar a una enfoque equilibrado acerca de cómo lo objetivo y lo subjetivo se entrelazan según los parámetros socioculturales (estructuras, percepciones, acciones, etc.) que emergen “desde abajo” es decir, a partir de las personas en interacción” (Svampa, 2003).

Por lo que se hace una disección de la realidad utilizando teorías microsociales que se centran en el análisis de las relaciones sociales, de los vínculos de las personas con su entorno físico y social, sus acciones, desempeños en sus posiciones o inserciones sociales, sus orientaciones, valores, creencias hacia el medio y a sí mismos, así como de sus interpretaciones de sus experiencias cotidianas.

Este enfoque privilegia el estudio de la agencia humana que media en la relación entre la estructura la producción de estructuras ya sean subjetivas u objetivas. Por ello a través del método etnográfico se retoma una ruta inductiva que me permite la construcción desde abajo con un tránsito constante entre la teoría y la realidad.

En donde de acuerdo a Geertz (1987) los conceptos y sistemas de conceptos están entretreídos en la descripción densa de hacer científicamente elocuentes meras ocurrencias aisladas. En donde la meta es llegar a grandes conclusiones partiendo de hechos pequeños pero de contextura densa, relacionar hechos específicos y complejos.

En tal contexto consideramos que las diferentes *configuraciones subjetivas* de la acción se construyen en el curso de su interacción comunicativa y práctica por lo que **el uso del lenguaje (expresivo y no expresivo) será el recurso a través del cual se pueden indagar** y manifestar las distintas formas de representaciones sociales así como la creación de

la producción social del mundo. De tal forma que la intención del uso del lenguaje (verbal y no verbal) del sujeto en la investigación es vista como un medio de acceso al análisis de la subjetividad y los mundos de vida del vagonero.

La intención del uso del lenguaje (verbal y no verbal) del sujeto en la investigación es vista como un medio de acceso al análisis de la subjetividad y los mundos de vida del vagonero, que permitirá comenzar a ordenar la realidad de manera general, en la perspectiva de que posteriormente, con base en las observaciones a la realidad, dicha generalidad se vaya enriqueciendo y esclareciendo con otros ejes ordenadores más finos y específicos.

De tal suerte que a través de la metodología cualitativa los datos se recopilarán y analizarán de manera *casi simultánea*, y se irán articulando de acuerdo a los lineamientos establecidos a partir de la discusión teórica. Por lo tanto, la teoría, la recopilación de datos y el análisis de datos será al mismo tiempo apoyada en una observación participante que será enriquecida, con observaciones en campo, entrevistas a vagoneros y a actores involucrados, documentos escritos, entre otros.

Se buscará analizar las relaciones internas y externas que impactan tanto al proceso como al sujeto, lo cual va más allá de la prescripción de cómo hacer el trabajo. En donde las etnografías bajo categorías clasificatorias e interpretativas muestran las vidas de los actores sociales construyendo diferentes espacios y temporalidades, diversos signos (visuales, olfativas, etc.) que no solo organizan sino contribuyen a construir el mundo que los rodea y establecen una especial relación con el exterior caracterizando los lugares e instituyéndolos (Aguilar; Seville; Vergara, 2001). Por ello vale la pena advertir que en cuanto al estilo etnográfico adoptado en esta investigación se tendrán las siguientes consideraciones.

En esta investigación hacer etnografía es captar a qué equivale el análisis antropológico como forma de conocimiento. No es una cuestión de métodos. Lo que la define es un esfuerzo intelectual. Una especulación elaborada en términos de “descripción densa”.

La etnografía será descripción densa, lo que el etnógrafo encara es una multiplicidad de estructuras conceptuales complejas, muchas de las cuales están superpuestas o entrelazadas, estructuras que son al mismo tiempo extrañas, irregulares, no explícitas y a las cuales el etnógrafo debe ingeniarse de alguna manera, para captarlas primero y para explicarlas después (Geertz, 1987).

Por lo tanto los rasgos de la descripción etnográfica se enfocan en el rasgo microscópico y su problema metodológico que involucra

- 1) Lo interpretativo, en cuanto al flujo del discurso social.

- 2) Tratar de rescatar “lo dicho” en ese discurso de sus acciones pareceras
- 3) Se fija en términos susceptibles de consulta.
- 4) Es microscópica⁸⁶ (es la característica que aporta el autor).

También se consideran las siguientes advertencias metodológicas

- Pensar que el estudio etnográfico es el único que deriva datos importantes a comparaciones de otras clases de indagaciones sociales.
- No se pueden aislar los conceptos culturales de un contexto.
- El trabajo antropológico sirve como material concreto de donde se alimenta el sociólogo. Sin embargo el estudio microscópico, con amplia participación del observador y descrito en un tiempo muy prolongado con descripción cualitativa puede dar a los megaconceptos con los que se debaten las ciencias sociales contemporáneas esa clase de actualidad que hace posible concebirlos como el pensar imaginativamente con ellos.
- El problema metodológico se resuelve: comprendiendo que las acciones sociales son comentarios sobre algo más que ellas mismas, y que la procedencia de una interpretación no determina hacia donde va a ser luego impulsada. Pequeños hechos hablan de grandes cuestiones.

Por tanto el análisis que aquí se persigue busca la interconexión entre unidades productivas y relaciones sociales *amplias* que hay detrás de una ocupación de los otros trabajos que contiene un entramado de relaciones y significados por descubrir.

Tales relaciones sociales amplias incluye el medio familiar, las legislaciones pertinentes, las políticas de combate al ambulante, etc. mismas que se irán incorporando al análisis conforme muestren su pertinencia a través del estudio de las situaciones concretas del control del trabajo y la configuración del sentido del trabajo. Con base en lo anterior la investigación se ha centrado en los siguientes momentos.

3. Camino metodológico

En un primer momento se estudio a través de observaciones etnográficas el trabajo de vagonero en distintas líneas del Metro, enfocándome en la venta, los productos, la fuerza de trabajo, es decir en las generalidades visibles.

⁸⁶ Lo microscópico se refiere a la manera en que se abordan esas interpretaciones más amplias y hace esos análisis más abstractos partiendo de los conocimientos extraordinariamente abundantes que tiene en cuestiones extremadamente pequeñas. Por lo tanto el lugar de estudio no es el objeto de estudio. Los antropólogos no estudian aldeas; estudian *en* aldeas.

Al mismo tiempo se realizó la construcción del marco teórico de la investigación, en donde se revisaron las teorías sobre el control del proceso de trabajo, particularmente el concepto de control en autores como Braverman, Burawoy, Edwards.

En un segundo instante se tuvo contacto con gente que ejerció la ocupación, se tuvieron charlas exploratorias con los pocos contactos que se tenían, así como a algunos de los *actores* involucrados (como puede ser el jefe de estación, el policía, el usuario, entre otros). Se volvió a la teoría y se propusieron las temáticas para abordarlo: violencia, precariedad, control sobre el proceso de trabajo, contingencias relativamente previsibles, entre otras.

El tercer momento fue realizado bajo la observación directa, en donde se estudiaron con cierto detalle los campos de relaciones sociales, se hicieron entrevistas con más detalle. Hubo reuniones con informantes calificados para estar al tanto de lo acontecía mientras trabajaba en las transcripciones

En esta etapa se descartó la posibilidad de una observación participante por el acoso inusual en el Metro, el cual fue reforzado por el anuncio público del retiro definitivo de los vagones. Al mismo tiempo se hicieron los recortes necesarios para cubrir los tiempos en el postgrado.

El cuarto momento estaba contemplado exclusivamente para el análisis de la información, para ajustes teóricos pertinentes, así como para la descripción de los sentidos del trabajo encontrados hasta ese momento. Sin embargo durante el proceso de cierre de trabajo de campo se presentó la oportunidad de hacer la observación participante cancelada en momentos anteriores, así que se tomo y con ella se finalizo la recopilación de la información con la cual posteriormente se construirían los datos y su análisis.

Cabe aclarar que para este momento ya se había adoptado un estilo etnográfico para trabajar los datos, hubo el cruzamiento de información adquirida de diversas fuentes, triangulaciones, mismo que enriquece las perspectivas que aborda la investigación entre experiencia e interpretación de parte de los actores y también del investigador. De los momentos anteriores se desprenden las técnicas utilizadas durante el proceso.

4. Técnicas del diseño metodológico

Las técnicas de producción y recolección de datos utilizadas fueron: observación directa, observación participante, diarios de campo, entrevistas semiestructuradas y a profundidad a vagoneros como a la mayoría de actores involucrados, así como también el análisis de documentos secundarios (periódicos, datos oficiales, entre otros).

A lo largo de los esfuerzos por contactar a los vagoneros, no sólo se fueron afinando las estrategias para un mejor acceso a los mismos, sino también la manera en que se plantearon las diversas preguntas y temáticas de manera que su aplicación fuera lo más sencilla y eficaz posible ya que para acceder a los vagoneros fue difícil sobre todo con la intención de “entrevistarlos” así que se atravesó el siguiente proceso.

1. Debido al gran hermetismo al que está sujeto el trabajo del vagonero se buscó contactar al menos a alguien que haya ejercido la ocupación con el fin de lograr “confianza” para llevar a cabo la técnica *bola de nieve*, así como también para explorar, buscar los ejes preeliminarios de la entrevista. Cabe agregar que dicha técnica posteriormente quedó rebasada por los datos obtenidos en la observación participante.
2. Identificación y acceso: ir al encuentro de los vagoneros a su espacio de trabajo dada la gran desconfianza por contestar preguntas de buenas a primeras a un desconocido,
3. Los procedimientos anteriores evidenciaron la gran dificultad de acceder directamente a los vagoneros *sin conocerlos*, por lo que se recurrió a la ayuda de mediadores (a través de familiares, amigos y vecinos) que nos facilitaran dicho acceso lo mejor posible.
4. Después de haber ubicado a exvagoneros manejar la desconfianza y cerrazón para responder preguntas cuando se enteraba de que la entrevista sería registrada por una grabadora magnetofónica, se entabla una conversación libre de narraciones. De ahí surgieron entrevistas etnográficas.

- **Entrevistas “interpretativas”**

En los momentos de los primeros contactos, charlas, y entrevistas se produjeron una serie de circunstancias que permitieron la generación de conocimientos sobre la vida laboral en donde dadas las modalidades de adquisición de este conjunto de conocimientos, hemos decidido nombrarlos “observaciones etnográficas”, que se refieren a las observaciones captadas a lo largo de la realización de las entrevistas.

Estas observaciones etnográficas, han sido utilizadas para contrabalancear los prejuicios, mal interpretaciones y otras atribuciones injustas que pudieran haber sesgado de manera importante los análisis. Se procuró en todo momento explicitar y vigilar los posibles sesgos sistemáticos introducidos en los momentos de observaciones etnográficas.

Observaciones realizadas en los vagones del Metro

Estas observaciones son indirectas en el sentido de que no se realizaron propiamente al momento de las entrevistas, sino en experiencias previas de visitas a diversas líneas del

Metro. De tales visitas se retomaron elementos para relacionarlos no sólo con lo vertido en las entrevistas en cuanto al trabajo del vagonero, sino también para elaborar inferencias más sutiles sobre el control, la violencia y la precariedad del trabajo.

Observaciones sobre los compañeros de trabajo

Debido a que la mayoría de las entrevistas se realizaron en la casa de los trabajadores o en un lugar en el que se sintieran seguros se pudo obtener un *rico* material en esta área temática debido a que el diseño de las preguntas estaba dirigido a profundizar en los rasgos más importantes de la vida social en la fábrica, específicamente, los conflictos, amistades, favores, indiferencias, etcétera.

Lo cual permitió afinar guiones de entrevistas en cuanto a preguntas, temáticas, e incluso en la forma en que se le preguntaba cierta información, por lo que de aquí surgieron las entrevistas semiestructuradas.

- **Entrevistas semiestructuradas**

Debido a que se tenía un conocimiento más o menos específico de cómo, cuándo y en donde preguntar, lo que se hizo fue recordar temas que me habían platicado anteriormente para posteriormente ir al punto de interés. Esto me permitió abrir una ventana en el panorama de recolección de datos, ya que me pude “fijarme” a detalle de algunos aspectos que al parecer pasan desapercibidos, por ejemplo sus expresiones, las pautas, gestos y agradecimientos por narrarme alguna situación.

- **Observación directa no participativa**

La observación siempre se llevó a cabo a través de permanecer cerca de tres horas de lunes a viernes en las estaciones del Metro, lo cual implica interacción pero desde afuera, reconociendo a los sujetos y escenarios que conforman mi objeto de estudio, detallando y complementando información, también corrigiéndola.

En esta etapa el contacto directo con los vagoneros y los múltiples actores que intervienen en la ocupación fue crucial, así como también los datos proporcionados por mis informantes pues me aclaraban dudas, me cuestionaban percepciones, aunque lo más importante a destacar es el grado de confianza adquirida, la cual siempre estaba reforzada por las entrevistas individuales y las noticias de la prensa nacional.

Durante el trabajo de observación se desarrolló un diario de campo que fue de gran ayuda para recabar la información que fue apareciendo durante el levantamiento de datos con el objeto de poder relatar lo que sucedió en el escenario.

Así anotando fechas en las que se acudió a efectuar la investigación, sucesos extraordinarios y experiencias vividas durante el trabajo de campo, fue como hice *rapport* con los vagoneros y al mismo tiempo se ha dado continuidad y reformulación en las guías de entrevista.

- **Entrevistas en profundidad**

La entrevista individual en profundidad pudo realizarse después de tener mucha confianza explicándole el propósito de la entrevista, por ello hasta ahora solo cuento con tres, en donde fue posible conocer de forma verbal y no verbal la manera en que los sujetos interactúan, opinan, creen, sienten, etc. En ellas se dejó que los entrevistados pudieran responder o no a las preguntas hechas.

Use grabadora sólo hasta lograr confianza para obtener mayor fidelidad en la información salvo en casos en que el entrevistador accedió a que su voz fuera grabada, toma apuntes en la libreta.

Se contó con una guía de entrevista elaborada después de la conversación, que ayudó a conseguir más información en donde expresa sus ideas sin limitaciones y sin tratar de abreviar lo que ocurre en la conversación libre.

La manera en que se elaboraron las preguntas para la guía de entrevista fue realizando una construcción categorial a partir de concepto ordenador que permitió conocer la realidad y a partir de la primera charla en donde la descripción desarticulada me llevo al marco referencial, posteriormente se hicieron indicadores que me guiaron para conocer con detalle la categoría principal.

- **Los grupos de discusión**

En dos ocasiones se llevaron a cabo grupos de discusión entre los vagoneros; cuatro para ser exacta, y el tema a debatir fue la definición de vagoneros, en cómo se asumían ellos ante los usuarios. En la otra, se trató sobre cómo ha venido cambiando la ocupación en los últimos años, y aunque fueron muy breves (entre 35 y 45 minutos), la información proporcionada fue valiosa, pues definieron el trabajo y la transición que ha sufrido la ocupación.

1). En el primer tema yo empecé planteando que en los diarios de circulación nacional se refieren a ellos como los vagoneros, y que ante el anuncio público de su salida cómo se les recordaría.

2). En cuanto al segundo tema se planteo la idea que su trabajo era muy fácil (Capítulo 7 y Conclusiones) y que por lo tanto no sería tan difícil desalojarlos, pues si se pudo con los de "arriba" los del CH, que se puede esperar de ello.

Aunque esta técnica se apoyó en lo posterior con la observación participante.

- **Observación participante**

La observación participante puede ser considerada como *la cereza en el pastel* ya que se había descartado en un momento. Abrió las puertas para conocer su mundo de vida, sus nudos de interacción, los lugares y alimentos que gustan adquirir, los problemas personales que enfrentan en la ocupación, en fin una cantidad de elementos que solo puede ser resumida en la *familiaridad de ser ajena pero al mismo tiempo convertirme en una persona de confianza*.

Por observación participante se considerara un modo de conocer, un conocimiento en el nivel de los significados personales, que informan al teórico acerca de la vida interior del vagonero, que incluye el conocimiento personal que este tiene del mundo que lo rodea, sus sentimientos y actitudes hacia el mismo. El conocimiento social puede incluir elementos personales (actitudes, sentimientos) pero acentúa una conciencia interactiva de expectativas compartidas en un grupo humano. La observación participante "Centra su investigación en la experiencia de las personas que viven conjuntamente en esas condiciones" (Bruy, 1972: 214).

En la observación participante se trata de establecer el verdadero consenso de significados entre las personas que estudia. Por ello aquello que es evidente a los sentidos debe ser explicable conceptualmente o no afirmara su posición como hecho. Además debemos averiguar cuál es la conexión de experiencia que relaciona tales hechos en la vida de las personas, se tiene que descubrir y transmitir estos significados que los conducen, en este caso, a desempeñar la ocupación de vagonero. (Bruy, 1972: 204-206)

Así ubicado en el medio natural de los individuos estudiados, el observador participante está en una posición única para evaluar cualquier tipo de racionalización que aquellos pudieran hacer al responder a un cuestionario o a una entrevista formal. Pues ha tenido una oportunidad para experimentar personalmente la cultura que trata de conocer, es "un procedimiento de investigación que puede proporcionar la base para establecer la adecuación en el nivel de significado".

En la observación participante como metodología es necesario elaborar un sistema de signos ó índices que evalúen el grado en que un investigador registra total y exactamente esa parte de la vida cultura del grupo que trata de estudiar, por lo tanto sugiere algunos índices que pueden servir como marco al que se estudia.

Y el etnólogo en ejercicio es aquel que se encuentra en algún parte que describe lo que observa, lo que oye en ese mismo momento y el hecho de que la investigación etnológica tenga sus limitantes quiere decir que también pueden ser sus ventajas, ya que el etnólogo

necesita circunscribir aproximadamente los límites de un grupo que él va a conocer y que lo reconocerá.

Tal vez la etnología pueda ayudar a comprender lo que nos es demasiado familiar para que no nos resulte ajeno en donde no hay nada individual, tan irremediabilmente subjetivo como un trayecto del Metro.

De esta manera al etnólogo que está en el Metro, es etnólogo de su propia sociedad, aun cuando para él sea de ocasión y se le impone la necesidad de aprehender toda individualidad, como recapitulación por sí misma del todo social, aunque cobran sentido únicamente dentro de un contexto cultural e histórico, ya permite por lo menos imaginar su situación sus gustos, orígenes en donde mediante la imaginación y el razonamiento tomar la medida relativa de todas las objetividades posibles (Augé, 1998:165)

En consideración de lo anterior se procede a mostrar la dimensionalización de los conceptos que se indagaron durante la investigación, que sirvieron para delimitar lo empíricamente posible de estudiar de acuerdo al eje analítico principal de Control-precariedad y altas ganancias-significatividad.

5. Dimensiones de análisis

Dado que los controles internos de cada marco son diferentes, se elaboró un conjunto de criterios para guiar al observador en su trabajo de campo sin caer en el empirismo tradicional ó en el extremo teórico.

Y bajo la idea de que un hecho se determina en parte por el grado de *correspondencia* que se puede encontrar entre los conceptos definidos operacionalmente y su transparencia en los sentidos, y que la adecuación de un significado social está determinada en parte por el consenso social, establecido mediante comunicación con las personas que sustentan tal significado. En el caso del estudio de caso de los vagoneros se tiene que

Dimensiones

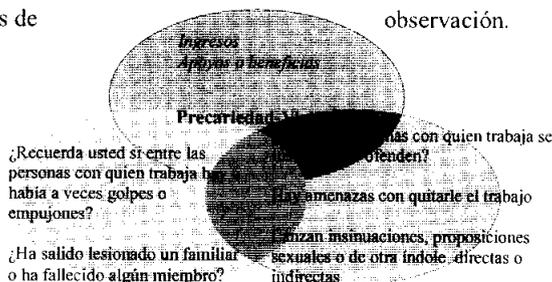
Control sobre el trabajo	Regulación del trabajo formal e informal	Construcción social de la ocupación
-Control del tiempo: hora de entrada, de salida, jornada, días de descanso si los hay. -Control de espacio de trabajo y del lugar donde se realiza, en este caso la red del STC Metro, las bases y las rutas. -Control de medios de trabajo	-Uso del tiempo y espacio, cómo se fijan (ritmo del vagón), cómo se negocian, cuáles son, hay flexibilidad o rigidez en ellas. -Reglas en cuanto al uso mercancía, de medios de producción (cuántas bocinas, a qué volumen, qué tipo de	-Ingreso y permanencia: redes de apoyo, estructuras que presionan (exconvictos, homosexuales), interacciones que hay que establecer (operativos e invasores). -Formas de sostenerse en el trabajo, con el mercado (por temporadas altas como la

<p>(bocinas, reproductores, discurso), la mercancía (poca o mucha, rezagada o recién adquirida), de insumos utilizados en el trabajo (proveedores); del producto (artículo, discos ó dulces).</p> <p>-Controles de las relaciones sociolaborales del vagonero (cliente, policías, inspectores, usuarios, partidos políticos, organizaciones, líder, ladrón, etc.).</p> <p>-Control de condiciones de trabajo: ingresos, división del trabajo (la cadena), funciones (golpeador), de los puestos (coordinador), de la supervisión (interna y externa), de la capacitación (colectiva e individual).</p> <p>-Control emocional y afectiva</p>	<p>grito), cuáles son las sanciones y quien las aplica.</p> <p>-Regulación de las condiciones de trabajo, qué tanta autonomía tienen, quién gana más, quién esta exento de las cuotas, hay rigidez en ellas.</p> <p>-Reglas de las relaciones con clientes (buen trato), organización (lealtad, no soplonés), otros agentes (discreción absoluta).</p>	<p>navidad, en vacaciones ó esporádicas), aprendizaje necesario para sostenerse (calificación individual).</p> <p>-Causas de salida del trabajo, ante la seguridad o inestabilidad de que su ocupación se vea extinta, tipo de relaciones a entablar con cada actor relacionado con el trabajo (por mal trato al usuario, por las malas relaciones con el líder)</p>
---	--	--

Elaboración propia

• **Precariedad⁸⁷-violencia**

En relación a lo expuesto en el capítulo 2 las dimensiones de precariedad y violencia serán el marco general en la ocupación de vagonero, por lo tanto lo que se presenta a continuación sirven como guías de observación.



Elaboración propia

⁸⁷ De acuerdo a la definición en el apartado referente a la precariedad en donde ésta será vista como un padecimiento y experiencia que incluye a la violencia y la agresividad, en esta dimensionalización se juntan.

Guiónes para observar y conocer sobre lo violencia que hay en la ocupación

Violencia física	Violencia psicológica y/o emocional ⁸⁸
¿Recuerda usted si entre las personas con quien trabaja hay o había a veces golpes o empujones?	¿Recuerda usted si entre las personas con quien trabaja se insultan o se ofenden?
¿Ha salido lesionado un familiar o ha fallecido algún miembro?	En el trabajo, es común que haya situaciones que provocan enojo, molestia, dígame cuales serían
Como consecuencia de ello: ¿ha tenido que operarse, tenido moretones o hinchazón, cortadas, quemaduras, pérdida de dientes, hemorragias o sangrado, fracturas, parto prematuro, desmayos, ya no puede mover alguna parte de su cuerpo?	El vocabulario para dirigirse entre ustedes es grosero Hay gritos, insultos o amenazas
Aceptación de violencia en el sitio de trabajo	Se dejan de hablar, discuten
	Se humilla, rebaja o menosprecia
	Se destruye sus cosas (bocinas, bolsas, etc.)
	Hay amenazas con quitarle el trabajo
	¿Si contradice al líder, se enoja?
	Se burla o no respeta sus sentimientos
	Toma actitudes autoritarias (apuntar con el índice o tronar dedos)
	Lo han hecho sentir miedo
	Como resultado a lo anterior usted ha tenido: problemas nerviosos, angustia, tristeza, aflicción o depresión, insomnio, paranoias, fobias, otro
	“Se le aísla del resto del grupo, estigmatizándola, socavar su seguridad, su autoafirmación y su autoestima introduciendo en su mente soledad, malestar, preocupación, angustia, inseguridad, duda y culpabilidad
	Me acusan injustificadamente o falsamente de incumplimientos, errores o fallos inconcretos y difusos que no tienen consistencia ni entidad real
	Inventan y difunden rumores y calumnias acerca de mí de manera malintencionada
	Controlan, supervisan o monitorizan mi trabajo de forma malintencionada para intentar “encontrarme en alguna omisión”
	Hacen burla de mí o bromas intentando ridiculizar mi forma de hablar, de andar o me ponen mote.

⁸⁸«La página de Marina», <<http://www.acosomoral.org>> citado por Peña Saint Martín, Florencia y Sánchez Díaz, Sergio G. en “*Mobbing y Salud. Repercusiones Negativas en los trabajadores y en los espacios laborales*” *Cuando el trabajo nos castiga* (2006), Ravelo Blancas, Patricia; Peña Saint Martín, Florencia y Sánchez Díaz, Sergio G (coords.) versión electrónica.

	<p>Me privan de información imprescindible y necesaria para hacer mi trabajo</p> <p>Me lanzan insinuaciones o proposiciones sexuales directas o indirectas</p>
--	--

Elaboración propia

- **En cuanto al proceso de proceso de construcción del sentido**

Se trataría de la construcción de sentido y de cómo este se traduce o no en acciones, es decir, en los espacios en que el vagonero se mueve y en las coyunturas o puntos que para los vendedores les resulten significativos y a porten en cuanto a construcción del sentido.

Un punto adicional importante es que la construcción de sentido que interesa es la que puede conducir a la acción, en esta medida toma la forma de construcción de la decisión y la construcción de la decisión es una argumentación interna y compartida. En la argumentación subjetiva para la construcción de la decisión pueden influir elementos de varios niveles de la subjetividad:

El principio metodológico central en el ámbito subjetivo es que ningún dato vale en sí mismo, sino que debe de ser reinterpretado a la luz de otra información, en el conjunto de datos y el contexto de relaciones y niveles. En esta medida la información subjetiva puede provenir:

- De los actores en forma verbal o escrita
- De la observación e interpretación de acciones y productos de la acción

Los instrumentos sobre subjetividad van dirigidos a conocer la construcción de sentido en los vagoneros, aunque la información se obtenga de manera indirecta con las autoridades del Metro. Y se puede dar a través de dos tipos de acercamiento por lo que sucede o en lo actual, y sobre acontecimientos concretos del pasado (golpizas, remisiones, etc.) Por lo tanto las dimensiones generales subjetivas a captar serán:

- Que expresiones verbales o no verbales tienen
- Que evaluación estética dan a lo que hacen,
- Que sentimientos y emociones les provoca
- Qué información tienen los vagoneros

Con esas precisiones pasamos a las guías de entrevista

Guías de entrevista

Con lo enunciado anteriormente se presentan 3 de guiones de entrevista para vagoneros. La primera se utilizó como guía exploratoria; la segunda es una entrevista más estructurada y la

tercera es a profundidad. También se incluyen guías dirigidas a las autoridades del Metro y a usuarios.

Recordemos que solo se trata de guías para entrevistar a lo involucrados en la ocupación ya que en la mayoría de las entrevistas siempre salen temas nuevos que para evitar que se perdiera la confianza y el desenvolvimiento del entrevistado se dejaron.

Guía I	Guía II	Guión III
<p>¿Cómo fue su primer acercamiento para conseguir el trabajo?</p> <p>¿Cómo fue su desenvolvimiento en los primeros días de vagonero?</p> <p>¿Cuáles son algunos beneficios de ser vendedor del Metro?</p> <p>¿Cuántos días trabajan de la semana?</p> <p>¿Tienen algún horario de trabajo?</p> <p>¿Cual es el horario usual?</p> <p>¿Cumple horas extras?</p> <p>¿Son solidarios entre ustedes?</p> <p>¿Cuando tiene un problema acude con alguna persona?</p> <p>¿En su trabajo considera que hay mucha unión o poca amistad?</p> <p>¿Cuando hay que trabajar <i>tiempo extra</i> quien lo decide?</p> <p>¿Que opina de la organización, le gusta trabajar allí, porque?</p> <p>¿Que le disgusta de su trabajo?</p> <p>Platíqueme de su trabajo</p>	<p>¿Que tipo de reglas existen, si no se respetan que sucede?</p> <p>¿Tiene que recorrer toda la línea o se tiene que bajar?</p> <p>¿Son solidarios entre ustedes?</p> <p>¿Hay contrataciones de trabajadores de confianza?</p> <p>¿Hay accidentes?</p> <p>¿En su trabajo considera que hay mucha unión o poca amistad?</p> <p>¿Cual es la principal forma de comunicación en el vagón?</p> <p>¿Los problemas más frecuentes que tiene en su trabajo se relaciona con...?</p> <p>¿Que se hace cuando hay operativos?</p> <p>¿Los líderes les asignan el jefe o cómo se llega a serlo?</p> <p>¿En el trabajo que realiza quien determinan el número o cantidad de operaciones venta, productos, etc.?</p> <p>¿A que producto se le gana más?</p> <p>¿Más o menos cuanto gana?</p> <p>¿A usted le pagaban por trabajar?</p> <p>¿Ha tenido alguna vez algún problema con el usuario?</p> <p>¿Usted tiene algún jefe?</p> <p>¿Hay castigos por faltas?</p> <p>¿Qué castigos?</p> <p>¿Qué cosas le gustan de su trabajo?</p> <p>¿En que consiste la venta?</p> <p>¿Más o menos cuanto inviertes en esto?</p> <p>¿En qué trayectos o en donde se saca más dinero?</p> <p>¿Son muy "duros" los</p>	<p>¿Hay peleas entre jefes, cómo son?</p> <p>¿El líder les tiene confianza?</p> <p>¿Hay muchos rencores y odios?</p> <p>¿Los líderes castigan?</p> <p>¿Cómo trata el líder a la gente?</p> <p>¿Qué le disgusta de su trabajo?</p> <p>¿Cómo son los jefes de estación por línea, cómo pueden llegar a ser?</p> <p>¿Qué opina de las huelgas y marchas, quien pierde, consiguen objetivos o son para fortalecer la unión de los trabajadores, como se siente cuando participa, le gusta?</p> <p>¿Cómo se comunica con sus compañeros de trabajo: señales, chiflidos, etc. y cuáles son los tipos?</p> <p>Los amigos o familiares de los líderes o recomendados tienen mayor o menor facilidad par obtener beneficios</p> <p>¿Cuánto daba de depósito?</p> <p>¿Cuánto daba de cuota?</p> <p>¿Que pasa cuando hay mucha gente y no se puede vender?</p> <p>¿Tiene amigos ahí?</p> <p>¿Hay roces con los conductores?</p> <p>¿Cómo se llevan entre ustedes?</p> <p>¿A veces se dice que el líder paga "algo" para que a ustedes puedan trabajar, qué tanto hay de cierto?</p> <p>¿Estas de acuerdo con la cuotas y lo que se tiene que hacer para estar en la organización?</p> <p>¿Y que hay que saber para defenderte de los operativos?</p> <p>¿Que es armar una buena maleta?</p>

	operativos? ¿Cómo consigues la mercancía que vendes? ¿Y solo vendes aquí o te puedes meter en otras líneas? ¿Que se necesita para entrar a trabajar aquí? ¿Cómo se trabaja? ¿Y como te llevas con las autoridades del Metro? ¿O sea que la mercancía también es por temporadas o por horarios? ¿Dónde las comprabas?	¿Hay algún tipo de favor ó algo así para estar bien en la organización? ¿Les piden llevar más gente a la marcha? Platíqueme de la incertidumbre ¿En tu vida en el Metro que sería lo más valioso para ti, y cómo que haces para conservarlo? ¿Cree que en lo futuro seguirán aquí o se irán del Metro?
--	---	---

Elaboración Propia

Guías para otros actores

Para autoridades del Metro	Para usuarios
¿Cuáles son sus actividades diarias? ¿Cuáles son las principales problemáticas que tiene su trabajo? ¿Entre las problemáticas que vive el Metro que podría decirme de los vendedores en el vagón? ¿Ha llegado a remitir a algún vendedor por algo más que la venta? ¿En estos casos han llegado a sobornarlo ó a pedirle algún favor como el de no hacer nada? ¿Usted que hace cuando tratan de colarse? ¿Además de recibir "intimidación" ha recibido intentos de soborno? ¿De alguna manera en este tiempo que lleva y con las cosas que ha visto y vivido cree que algún día se termine esto?	¿Cuánto tiempo viaja en el Metro? ¿Desde cuándo es usuaria en el Metro? Que pude decirme de los vendedores que hay en los vagones? ¿Ha tenido problemas con alguno de ellos? ¿Cree que en lo futuro los vagoneros seguirán igual o cambiarán?

Elaboración Propia

En cuanto a la información secundaria se enlista en la bibliografía y para continuar con el apartado siguiente es necesario decir que en cuanto a la metodología se irá avanzando en la marcha, tal y como se ha hecho a partir de los hallazgos encontrar en la exploración de campo, lo cual se ha venido sistematizando y consolidando en los traslados entre la teoría y los ejemplos empíricos.

6. Posición del investigador en el campo

Uno de los primeros acercamientos con los vagoneros fue como usuaria, pero desde que me interesó su trabajo cómo objeto de investigación, la mirada cambió completamente convirtiéndome en una testigo directa de su trabajo.

Esta tarea de exploración comenzó desde Abril del 2007 mientras terminaba la materia de Metodología II, en la cual se elaboró el protocolo de investigación. Desde ese momento comencé a buscar información acerca de este sector laboral, acudía a las distintas líneas buscando encontrar información de cómo se trabajaba, les compraba mercancía frecuentemente, los observaba cuidadosamente y cuando se daban cuenta de mi presencia, cambiaba de línea para evitar ser descubierta.

A mitad de ese mes contaba con poca información general y debido a que en las ocasiones que me acerque a ellos para preguntar por su trabajo recibí evasivas, decidí buscar contactos que me llevarán con cierto grado de confianza. En la UAM localicé a mis ex compañeros de generación de licenciatura que habían vendido periódico en el Metro, tuve poca suerte pues ya no formaban parte directa de la venta en los trenes.

Así que un amigo de la universidad al plantearle el dilema de buscar información por mi cuenta entrando a vender al Metro, de conformarme con información indirecta pero tener mayores dificultades de interpretación, o de abandonar el tema, me ofreció ayuda presentándome a un familiar que había sido vagonero por 4 años.

Después de un mes, el 3 de Junio, tuve una entrevista informal en donde me pidió que no utilizara la grabadora que llevaba, esto le dio gran confianza y comenzó a relatarme su experiencia por mas de dos horas, me advirtió de las posibles dificultades para acceder al Metro y al final de cuentas accedió a presentarme a ex compañeros para que les hiciera entrevista. Con esa información y con la obtenida en las distintas líneas que nunca dejaron de hacerse, presente el protocolo de investigación a la comisión del postgrado.

En agosto de ese mismo año pedí entrevistarme nuevamente con el exvagonero, sin embargo no fue posible ya que su trabajo como vendedor semifijo en el Centro Histórico le impedía darme otra entrevista. Al poco tiempo un “familiar me presento a otro vendedor” el ejercía la ocupación y conoce muy bien la organización a la que pertenece, accedió a la entrevista pero sin utilizar grabadora como única condición, yo accedí y elabore una guía de preguntas a partir de la entrevista con el exvagonero, así como con la información recabada en mis observaciones etnográficas.

En septiembre ya contaba con dos entrevistas semiestructuradas las cuales fueron realizadas en su domicilio, el segundo vendedor me tuvo mucha confianza por tener amistad con la familia que me lo había presentado, así que lo visite constantemente en su lugar de trabajo, lo saludaba y él en forma muy discreta me iba informando el acontecer en el Metro.

En ese mes presente en el coloquio del postgrado el proyecto más definido con líneas y ejes indagatorios proporcionados por las entrevistas y observaciones, se recibieron muchos comentarios que en lo posterior se utilizaron para afinarlo. No deje de hacer observaciones y seguí acudiendo al Metro para buscar datos más específicos, luego la temporada buena como ellos la llaman y me dijeron que no podían darme más entrevistas hasta nuevo aviso.

Terminado noviembre el exvagonero se reunió conmigo y pude hacerle una entrevista a profundidad, duro tres horas y antes de finalizarla convoque a su esposa e hija, quienes también en su momento habían sido vendedoras del subterráneo, la información proporcionada por ellas fue de suma importancia hasta el punto de hacer un grupo de discusión.

En diciembre se tenía un amplio y suelto marco teórico que se presentó a la comisión dictaminadora, en ella hubieron muchas críticas en torno a los temas tan sugerentes que saltaban, por ejemplo la violencia y el poder, las altas ganancias como marco general de la venta, las contingencias, entre otros.

En Enero del 2008 hice una entrevista a profundidad al segundo vendedor en casa del conocido en común y con gran soltura me platicó lo que le preguntaba y más temas y situaciones. Al mes siguiente me presentó a un vendedor que denominan *accesor* porque se encuentra en la entrada de la estación; él también me platico sobre su trabajo, lo cual me dio elementos para contextualizar la venta en el Metro en general. En ese tiempo comencé a indagar en los diarios nacionales algún tipo de noticia acerca de los vagoneros.

Durante mis diarias estancias en el Metro que podían ser de 1 a 2 horas, me percate que la importancia de los actores que interaccionan en la venta, llegue a presenciar múltiples situaciones y decidí buscar contacto con autoridades del Metro, estas se dieron pronto y de manera relativamente fácil, ya que conocido familiar trabaja en el Metro desde hace ya 15 años.

Para ese tiempo ya se tenía un marco teórico que se venía reformulando constantemente el cual se apoyo con mi incorporación al seminario sobre los trabajos atípicos en donde se discutían conceptos, dimensiones y particularidades de trabajos como el del Software, los taxistas pirata, los ambulantes del Centro Histórico (CH), los tianguistas, los diablos de la central de abasto, los microbuseros, los bailarines de ballet y los trabajadores de Mac Donal's y de la cadena de auto servicio Wal Mart.

En enero las noticias de los vagoneros en la prensa nacional fueron constantes, se rumoraba acciones para desalojarlos tal como se había presentado en el CH, mis informantes

se mostraban inquietos y me pidieron que por este tiempo y hasta nuevo aviso los visitara. A partir de ello se estaba pensando en cancelar la observación participante, pues hasta el momento ya no se me había planteado la posibilidad de parte de estos vendedores.

Durante febrero del 2008 hice entrevistas a autoridades y trabajadores del Metro, se pudieron realizar gracias a la técnica bola de nieve, realice varias visitas con estas personas, y las entrevistas se llevaron a cabo en su lugar de trabajo. Estas estancias de casi tres horas me permitieron ver la contraparte de la ocupación y empezar a delimitar aquél gran marco teórico. Para este tiempo la observación participante como posibilidad estaba cancelada ya que se había anunciado el desalojo para abril, es decir a escasos dos meses.

Durante Marzo y Abril se trabajó con la transcripción de entrevistas que para ese momento eran extensas, pero no se dejó de hacer trabajo de campo por lo que debido a la poca desconexión que tuve con mis informantes, se me invito a conocer otros espacios de interacción en los que se desenvuelven los vagoneros. Tal es el caso de juntas y reuniones religiosas.

En estos meses una colega y amiga de la UAM escucho una presentación de la investigación y los avances que tenía hasta el momento; platicó conmigo y se ofreció a ayudarme; tuve contacto con una organización de vendedores diferente, me entrevisté con el líder y me permitió estar cerca con los vendedores en calidad de observadora. No todos sabían que la información que buscaba era para esta tesis.

En este tiempo acudí casi diario al Metro, platicaba en la base de trabajo con ellos, ellos también me hacían preguntas, aunque siempre cuidaban su distancia pues me tenían cierta desconfianza, ya sea por experiencias anteriores o por que la colega que me llevó estuvo aplicando un cuestionario en donde preguntaba, nombres, ingresos, etc., eso hasta el momento no lo sé.

Lo único que se es que mi presencia poco a poco comenzó a ser vista como algo cotidiano y debido a que yo nunca los molestaba ciertos vagoneros se acercaron a mi para preguntarme si no necesitaba nada o en qué podían ayudarme, otros vagoneros se quedaban a conversar conmigo largo tiempo, empecé a familiarizarme con los apodos y ese lenguaje tan propio.

En este tiempo se estaban haciendo operativos inusuales en el Metro lo cual dificultó que yo pudiera hacer entrevistas estructuradas, así que tuve que conformarme con charlas informales que algunas veces se convirtieron en grupos de discusión.

En este tiempo asistía al Metro desde las 11 de la mañana hasta las seis de la tarde, deje de ver al líder pues estaba en negociaciones, alianzas con sus semejantes. Así que llegaba a buscar a mis contactos clave para pedirles que me dejaran observar como trabajan en los vagones, siempre accedieron y me pidieron que lo intentara para que pudieran entenderlos, justificando que no hay palabras para la venta en el vagón.

Después de estar observando directamente como trabajaban llego una convocatoria para asistir a una reunión en donde se tratarían asuntos capitales para la ocupación, acudí a ella y mantuve interesada pero al margen de las diversas opiniones que se enunciaban. Después de esa junta el líder me llamo a reunirme con toda su estructura organizativa y me hizo algunas preguntas referentes a cómo veía el trabajo, respondí a ellas y a la de sus coordinadores, así que al final de tal charla, me dijeron que si quería ser vagonera estaba bien pues hasta el momento la impresión del grupo era buena.

Yo lo dude y días después le pedí que me diera la ruta para ser vendedora, él se sorprendió, pero le pareció buena idea, así que me asigno a la capacitación, la cual me la dio un hombre y una mujer, ahí me dijeron cómo caminar, gritar, manejar las bocinas y pantallas, etc.

En contra de lo que esperaba el trabajo era más difícil de lo que pensaba pues mi poca experiencia y mi torpeza impidió que en los primeros días vendiera, aunque adquirió otros conocimientos, como el de saber como trabaja tal o cual conductor, conocí a los jefes de estación por turno, viví los operativos, etc.

La reacción del grupo al principio fue de sorpresa y de reto pues no pensaban que fuera a aguantar ni a poder vender debido a la timidez mostrada en los primeros días. Sin embargo esta concepción cambio a partir de que fui sorprendida por tres operativos: el de línea, célula y uno especializado que venia de una línea aledaña.

Aunque la aceptación y hasta el agrado no se dio por vivir esos operativos, sino porque después de ellos continué asistiendo a la organización, hasta el día en que llegue a vender 6 discos en el trayecto de regreso, por supuesto siempre estuve acompañada de mis informantes, y ellos a su vez le comentaron al grupo sobre esta gran venta.

A partir de ese momento se abrieron más en cuanto a la información, pues considero que les dio confianza que yo haya vivido vivencias comunes a ellos, al punto de ofrecerme su ayuda para mi tesis, ya que *desde el momento en que subía los vagones toda la organización sabía que mi presencia era para elaborar una investigación sobre su trabajo.*

Aprovechando tal apertura se hicieron tres entrevistas semiestructuradas sin llegar a las de profundidad pues debido a los tiempos de la maestría era necesario empezar a elaborar el famoso borrador de tesis. De tal manera que si me hubiera limitado a la información obtenida hasta febrero de este año, la información hubiera sido mucho más fácil aunque se hubiera desaprovechado la oportunidad de conocer a fondo sus mundos de vida.

También me hubiera quedado con una sensibilidad diferente para redactar todas estas paginas, quizás mas compenetrada en una generalidad que no toma en cuenta al grupo, a los elementos básicos del ser humano como el de comer, ir al baño, descansar, disfrutar del ocio, etc.

En cambio el hecho de convivir con ellos intensa y cotidianamente, platicando, mirando mientras realizaban sus labores me dio la oportunidad de cambiar constantemente de perspectivas parciales y reconstruirlas mejor por medio de su confrontación.

De hecho lo percibido y registrado por mi no era solamente lo mas relevante dicho por ellos de manera verbal, sino todo lo que iba ocurriendo en una sucesión temporal durante el desempeño de su trabajo, así como lo que sucedía mas allá del lugar físico en que trabajan. A partir de ese momento las visitas de campo disminuyeron drásticamente y las pocas asistencias que se han tenido en la línea han sido solo de saludo e información general.

7. Perfiles de los entrevistados

A continuación se dará a conocer los perfiles generales de los entrevistados para ubicarlos en sus diferencias y similitudes. Los nombres y apodos utilizados fueron cambiados a petición de los entrevistados. Es importante señalar que la calidad y cantidad de información obtenida de estos jóvenes varía de una entrevista a otra y por lo tanto unas tendrán más presencia en nuestro análisis que otras.

a) Ex vagonero

Juan: 34 años, 5 años de experiencia como vendedor del Metro. Escolaridad básica. Después de ese trabajo se mudo como comerciante del Centro Histórico. A raíz del desalojo emprendió un negocio de comida en un tianguis.

b) Vagoneros en activo

Fercho: 27 años de edad, veinte de vendedor, en su familia es una tradición ser comerciante, creció en el Metro, dejo la escuela cuando iba en la secundaria.

Carmen: 25 años, un año de vendedora. Es madre soltera que no termino la secundaria, dice no encontrar trabajo.

Anita: 20 años de edad, catorce de vagonera. Actualmente estudia la preparatoria abierta.

Toño: 35 años, 10 de vagonero. Comerciante fijo en el Centro Histórico.

Edgar: 18 años, ha sido vagonero desde los 8 años. La mitad de su familia es comerciante, su tío inicio la venta en el Metro, en la línea 1.

Salo: 29 años de edad, lleva 6 años en el Metro. De oficio talabartero, ingreso al Metro a raíz de la introducción masiva de productos chinos y esto le impidió competir y mantener su negocio.

El fabuloso: 25 años, 5 en la ocupación, conoce a la mayoría de líderes y vagoneros, lo cual le impide trabajar en cualquier línea. En ocasiones echa a andar su negocio de playeras, discos y videos en un puesto semifijo que coloca en el Teatro Metropolitan, Palacio de los deportes, Foro Sol y el Auditorio Nacional.

Coordinador 1: 28 años de edad, ingreso porque los miembros de su familia son líderes de algunas líneas. Desde niño conoce la ocupación,

Coordinador 2: 26 años de edad, heredó su puesto por medio de su familia, se considera uno de los fundadores de la ocupación.

c) Otros actores

Usuarios: Patricia y Joaquín. Patricia usuaria de 45 años, que para llegar a su casa aborda 2 líneas del Metro, en promedio pasa cerca de 3 horas diarias en el subterráneo.

Autoridades del Metro: Joel-vigilante. Inspector de estación. Policía

Trabajadores del Metro: Noé,

Con estas breves reseñas, es como se cierra el bloque 2 correspondiente al marco teórico metodológico, y se da paso a la presentar la información sistematizada que se logró recabar durante un año de trabajo de campo, comenzamos con el capítulo IV que nos hablara de las estructuras y contingencias en la ocupación.

BLOQUE 3

Historias subterráneas

IV. ESTRUCTURAS Y CONTINGENCIAS DEL TRABAJO DE LOS VAGONEROS

El siguiente capítulo da inicio al bloque 3 en donde “la jornada sobre rieles”, la que se desarrolla entre convoyes en movimiento, aunque reproduce patrones de los comerciantes callejeros fijos y semifijos, contiene otros tipos de integración social, diversos motivos para *ser y mantenerse*, así como múltiples significados sociales por descubrir.

Así que en las descripciones y análisis de datos que se presentan, se irá gradualmente introduciendo al lector en el mundo de vida de los vagoneros, *a partir de su actividad de venta expuesta como proceso y organización laboral desempeñada en su vida cotidiana*. Para ello, se recurrió al recurso de *explicitar e interpretar una serie de palabras que son altamente significativas en sus mundos de vida laboral*.

En el curso de las descripciones que siguen, irá quedando cada vez más clara la prevalencia de un lenguaje “propio” de los vagoneros para referirse a la organización del trabajo, sus normas, los actores con quienes interactúan, las formas de venta y sus rutinas laborales, lenguaje que a final de cuentas, he tenido que adoptar parcialmente con el fin de conocer mejor el mundo de vida y las vivencias que resultan más significativas en estos trabajadores.

A través de dichas descripciones y análisis, el acento se pondrá en lo que de manera más usual y en forma de contingencias relativamente previsibles marca sus rutinas y los acontecimientos más importantes que viven. En este sentido, lo rutinario, sirvió para comprender mejor las estructuras sociales consolidadas, mientras que la observación de las contingencias que enfrentan en su trabajo, resultó de valor para comprender mejor sus capacidades de acción, y en particular, el aspecto creativo de las mismas.

Un criterio importante para el análisis de las vivencias de los vagoneros, fue la identificación de lo que sufren o disfrutan, ya que como podrá verse en la descripciones de datos que siguen, dichos sentimientos resultaron ser importantes indicativos no solo de las estructuras constreñidoras y habilitantes que rodean o permean a sus acciones, sino también de la configuración particular que dichas estructuras adquieren en circunstancias concretas vividas por los diferentes tipos de vagoneros.

Otra razón por la cual la estrategia de análisis de datos antes señalada resultó fructífera, fue que la mejor comprensión de las configuraciones específicas que adquieren las estructuras habilitantes y constreñidoras, permitió identificar y conocer mejor los sentidos que

circulan entre los vagoneros acerca de su propio trabajo. Entre los cuales interesa en particular, los que nacen del hecho de que los vagoneros perciben ingresos económicos altos, pero su trabajo es altamente precario.

Cabe aclarar por último, que los análisis anteriormente reseñados a manera introductoria, se hicieron posibles gracias a una constante actividad de interpretación aplicada a las entrevistas y descripciones de campo (ver capítulo metodológico en donde se presentan las guías de observación y entrevistas de campo).

1. Susurros del vagonero en el subterráneo

Al inicio de cada jornada, de preferencia por las mañanas, los vagoneros se concentran en pasillos de específicas estaciones o terminales del Metro que ellos denominan *base*, lugar de trabajo⁸⁹ donde se concentran para abordar los trenes. En este sitio realizan una serie de actividades que son decisivas para vender con eficiencia no sólo en lo individual, sino también en lo grupal.

En cuanto a lo individual: preparan y alistan su instrumentos de trabajo, insertan pilas a los reproductores de audio y video, ajustan sus mochilas al tamaño de la mercancía o bocina, buscan monedas a cambio de billetes para no retrasarse cuando un usuario paga, acomodan la mercancía en una sola caja o bolsa para facilitar la venta, introducen los discos compactos en sus bolsas individuales, etc.

Y en cuanto a lo grupal: se organiza lo que ellos denominan cadena,⁹⁰ se intercambia información importante como la de tener que asistir a una marcha o movilización en apoyo a algún diputado o líder, partido político u otro similar, para conocer si habrá o hay un operativo especial operando en la línea, incluso para saber quién esta haciendo los operativos y qué compañeros han sido remitidos hasta ese momento.

Al llegar a la *base* además de lo anterior los vendedores se reúnen para platicar un momento sobre el clima, el fútbol, la familia, etc.; para presumir su ropa o equipo de trabajo nuevo, su mercancía si es novedosa, si fue adquirida a bajo costo, las ganancias del día anterior, el número y las formas en que burlaron los operativos, para convivir unos breves momentos antes del avatar que les espera. O sea, la base constituye al mismo tiempo un espacio de

⁸⁹ Por lugar de trabajo se entenderá no el territorio que contiene la singularidad, sino la práctica humana que trabaja el imaginario demarcándose también por el afecto y la cognición (Aguilar; Seville; Vergara: 2001).

⁹⁰ La cadena, que vista con detalle en las páginas 89 y 99, forma parte central de su forma de organizar el trabajo colectivamente.

preparación para la organización del trabajo y un espacio de socialización en el que se fermenta o consolida la formación de grupos que no necesariamente son de trabajo, pues hay quienes organizan partidos de fútbol, salidas al billar, visitas a sus casas, etc.

Aunque tal vez, lo más relevante de estos encuentros es que a través de ellos se van formando alianzas entre vendedores para trabajar mejor, así como también para preservar los lineamientos más generales de la ocupación. Tal es el caso del uso legítimo e ilegítimo de bajar el costo a una mercancía que también es ofrecida por otro vagonero o el de saltarse los lugares de venta de los compañeros vendedores que llegaron antes.

Los ambulantes del subterráneo citadino abordan el convoy en la dirección en la que sale cada tren, es decir lo van recorriendo de adelante hacia atrás. Normalmente entran por la primera puerta del tren y siempre cambian de vagón saliendo por la puerta final, para correr y entrar nuevamente por la segunda de cada vagón, a esta secuencia le llaman para *dar el cambio*.

Dar el cambio implica cambiar de vagón en los tiempos establecidos y de acuerdo al orden de la “cadena”, la cual es respetada por la hora en la que fueron llegando cada uno de los vendedores. Se realiza de esta forma para permitir la salida a los compañeros que no pudieron salir, así como también para tener un reconocimiento vasto de la “nueva venta”⁹¹.

Esto último es de suma importancia ya que *optimiza su estancia en el tren*, pues el vendedor llega a un punto intermedio del vagón que le permite tener una visión general para detectar al personal del Metro que algunas veces hace la rutina de andar checando que todo funciona bien, a los espías que viajan en los trenes, al público usuarios al que se dirigirá, a los ladrones que buscan a su víctimas, a los operativos montados en la estaciones de arribo, a los compañeros que no cumplen con el ritmo de *la cadena*.

Entre los vagoneros **la cadena** consiste en ingresar al vagón y salir de él con un orden y bajo un mismo ritmo, cadencia que debe evitar que alguno de ellos se quede más tiempo en el vagón y provoque la interrupción del recorrido. Por seguridad física de cada vendedor es muy importante saber *dar el cambio* ya que si no se aborda por la segunda puerta, se corre el riesgo de “estrellarse” con el compañero que va saliendo, aunque esto puede ser flexible

⁹¹ Cuando digo nueva venta estoy pensando en el ritual que se desarrolla en cada vagón del mismo tren. Esto se desarrolla mejor en este capítulo, en el apartado denominado Formas de venta.

debido al número de vendedores en la línea ó cuando se comparte con otra organización alguna estación. También resulta fundamental correr rápido y a mitad del andén, pues en caso contrario se puede *chocar* con los usuarios que van de salida, no entrar al vagón, perder el recorrido y en un caso más grave caer o aventar a alguien a las vías.

Durante el ritmo de la cadena es usual que se presente el llamado *atraso*. Un *atraso* como ellos lo llaman, es la demora del tren para salir de la estación, para continuar su *marcha* ó simplemente es un *convoy* que se detiene. Las causas puede ser la saturación por el peso de los usuarios, el retardo en la salida de un tren debido a la lluvia, los suicidios e incluso a algún desperfecto del material rodante. Aunque a los vendedores no les gusta el atraso debido a la espera prolongada que se tendrá que hacer en la base, pues la cadena siempre es vigente y nunca se puede alterar, los vagoneros llegan a utilizar y por qué no, hasta fastidiar a los usuarios con una venta reiterada que busca aprovechar el tiempo vendiendo más.

Otros vendedores usan el momento para el “descanso”, el ocio, para salir a comer ó tomar algo más que un refresco. De parte de la organización puede ser utilizado para reuniones ó juntas, cobrar cuotas e informar sucesos importantes.

Después de contextualizar cómo los vagoneros operan en los trenes para trabajar y de conocer en términos del *vagoneo* esas maniobras es posible enunciar pautas respetadas por todos los vendedores para llevar a cabo la ocupación. Aunque no quisiera iniciar sin mencionar que para los vendedores ambulantes **vagonear** es vender sus productos en el interior de los trenes, implica andar ofreciendo mercancía de forma ordenada y *luchona* así que para la mayoría de estos vendedores significa trabajar, y no tanto para “flojear”, que coloquialmente en México es sinónimo de la palabra “vagonear”, derivada del verbo “vagar”.⁹²

2.- *¿Cuáles son los rieles para que corran adecuadamente los vagones?*

Una de los principios más respetados en la ocupación de vagonero es la de **hacer base**, consiste en esperar el turno para subir a vender al tren que le corresponde y cuando digo corresponde me refiero a que a cada vendedor le concierne un recorrido, así que se debe

⁹² Esta definición es retomada de un grupo focal llevado a cabo en 15 de Mayo del 2008. Ese día se estaba en una reunión informativa, lo que permitió que dos hombres, una mujer, un homosexual y un ex convicto platicáramos sobre los nombres más comunes para referirse a ellos, ver capítulo metodológico capítulo 3.

respetar el tiempo de los compañeros vendedores antes de subir a vender al tren que le toca, para algunos es una forma de respetarse

“que te tienes que esperar y no meterte a como vas llegando, digo por respeto a los demás, siempre se llega y se pregunta ¿quién se va?” Testimonio de “El Fabuloso”.

Si bien en esta regla no existe una lista que registre la hora de llegada, la supervisión es de parte del vendedor, él cuida que se le respete su lugar y toma en cuenta a quien sigue antes y después de él. Parece una pauta muy simple, sin embargo no respetarla e intentar subirse a vender sin *hacer base* puede conducir a discusiones, peleas e incluso el enfrentamiento entre diferentes grupos de vendedores, en donde el o los líderes tengan que intervenir.

Como dije anteriormente, todos los vendedores deben de *hacer base*. Sin embargo, esta regla se matiza un tanto para los grupos que están consolidados en la línea (o sea, los grupos que tienen los mejores horarios, recorridos y mercancías), los cuales fijan para sus miembros una hora común de llegada, e inicio de labores juntos a una hora exacta. Por ejemplo, si deciden entrar a las once de la mañana se quedan de ver 15 minutos antes de esa hora para “alistarse” y arreglar diversos detalles, como decidir el orden de venta de acuerdo al tipo de mercancía que cada uno transporta. En tales momentos la pregunta obligada antes de subir a vender es ¿qué traes hoy?, y entonces si coinciden dos o más individuos con la misma mercancía, se distribuyen de tal manera que no vayan juntos en la cadena de venta.

De esta manera, si un vendedor trae videos de música electrónica y el compañero discos de música pero también de música electrónica uno venderá al final y otro al principio. Si dos de ellos traen dulces para la venta, se intercalaran los vendedores de discos ó artículos, para que no se *queme la mercancía* y haya la misma posibilidad de venta.

Para los vagoneros **que se queme la mercancía** significa que dos o más vendedores ofrecen la misma mercancía y esto puede causar que alguno de ellos no venda, y por tanto no obtenga las ganancias que debería, pues suponen que el usuario seguramente le comprara al primero que ofrezca la mercancía.

Por tanto la comunicación entre ellos resulta vital, por lo que ignorar este tipo de información implicaría perdidas monetarias y grandes disgustos entre ellos, aunque en estos subgrupos casi nunca sucede tal cosa ya que entre ellos mismos se regulan. Por supuesto, que hay veces que no logran coordinarse en el sentido antes aludido y por ejemplo, al no llegar uno de ellos puntualmente a la hora acordada por el motivo que sea, de todos modos se le permite subir a

vender porque se le respeta la membresía de grupo, pero con el riesgo de que cuando se sube a uno de los vagones quede de manera continua junto con otro vendedor en el vagón anterior o posterior vendiendo la misma mercancía.

Pero como todas las reglas, ésta tiene también sus excepciones y existen vagoneros que aunque lleguen tarde a la cadena, se suben al vagón que vean vacío, sólo bastando para que se le tolere meterse de esa manera a la venta, el que se le reconozca físicamente el rostro (o su persona) como conocido, y no tanto por el hecho de pertenecer a determinado grupo. Cabe decir que tal reconocimiento puede estar basado también en que la persona que viola la regla es agresiva y por lo tanto es capaz de entablar discusiones, dar empujones o amenazas a sus colegas, pero también el reconocimiento puede venir de que es alguien que les cae bien. *Como puede verse, la cohesión del grupo en cuestión juega mucho en la posibilidad de que algún individuo pueda violar la regla de la distribución heterogénea de la mercancía en la cadena.* Lo cual denota cierto consenso para la forma de romper legítimamente la regla.

Desde una perspectiva más general, cuando alguien llega tarde y se sube a un vagón que logra ver vacío en la cadena, existen diferentes probabilidades: a) se esté arriesgando a violar la cadena de un grupo consolidado que puede proporcionarle algún castigo, que va desde simplemente correrlo, hasta golpearlo, b) tenga la fortuna de introducirse en una cadena en donde no existe ni siquiera grupo, sino simplemente un conjunto de individuos que no se conocen mucho entre sí pero que alguien los organizó en la cadena previamente, y c) se introduzca en una cadena de un grupo más o menos cohesionado que puede ser permisivo o renuente a aceptarlo según ya sea el temperamento de quien lo ve, el sentido de lealtad de grupo, o bien, la relación personal y antecedentes de su persona que posean quienes lo ven meterse antes de ellos.

Por otro parte, en cuanto al aspecto económico, una de las grandes ventajas es que casi todos hacen una inversión monetaria mínima en el stock que transportan al inicio de cada jornada; es decir, no arriesgan monetariamente mucho y tienen altas probabilidades de que toda su mercancía se venda, dado el enorme número de consumidores potenciales a su disposición y un conocimiento muy básico y fácil de adquirir acerca de las mercancías que tienen una alta posibilidad de venderse.

De esta manera, si la elegida para vender es una mercancía que no se vende poco, el tiempo para acabarla se extenderá más que si es una mercancía que se vende mucho. Ellos llaman **levantar maleta** a la recuperación de la inversión que hacen de inicio más las ganancias

obtenidas, todo lo cual de haber el tiempo y ganas suficientes, puede invertirse nuevamente, lo que resulta relativamente fácil porque no muy lejos de determinadas estaciones existen proveedores específicos, incluso se cuenta con numerosos laboratorios clandestinos para los discos compactos.

“Levantar maleta es que sepas invertir bien, por ejemplo yo ayer terminé con todo el disco y mira hoy traigo las pilas que me salieron bien baratas, pero antes traía el libro en donde se me cansaba la garganta” El fabuloso

“Yo levante maleta con \$100, los cuales después se convirtieron en \$200, y luego se volvieron en \$500” Toño

Para los dulces y otras mercancías existen bodegas que concentran productos robados, aunque este tipo de información solamente es compartido cuando los colegas se vuelven de confianza

“ese ambiente es muy celoso, pues no dicen donde comprar la mercancía más barata, pero cuando te dicen: vamos a comprar merca, era porque ya te tenían confianza, ya que la mercancía la iban a comprar a lugares prohibidos, donde había mercancía barata, debido a que era robada, los discos los obteníamos en los laboratorios clandestinos ó con el surtidor razón por la que te vas adentrando más en este trabajo...” Juan

Finalmente la regla de oro, es la del **respeto incondicional por el usuario y el cliente**, en donde de diversas maneras se les inculca que el cliente siempre es primero. A veces el aprendizaje de tal regla es amargo, como cuando alguno de los vagoneros novatos llega a pelearse a golpes con un usuario que no le permite el paso, e inmediatamente por tal hecho el líder lo reprende verbalmente, lo manda a golpear, le impone algún otro un castigo o lo simplemente lo corre, es decir, lo separa de la actividad definitivamente. Aunque como usuario generalmente esta regla pasa desapercibida.

Pero por lo general la regla del respeto al usuario es fácil de aprender como una muy importante, ya que desde el primer día en esta actividad de venta todos se dan cuenta que la tolerancia al stress y a los diversos comportamientos de los usuarios es un requisito indispensable para poder resistir varios meses o años en esta ocupación.

“Pu’s mira lo primero que te enseñan es tener respeto por el usuario, porque la verdad nosotros invadimos su espacio, por eso hay que hablarle con cortesía y amabilidad, pedir las cosas por favor, sino no te compran...” Juan

“Debes de ser amable porque si no te corren...” Toño

Y debido a que en el Metro el espacio vital⁹³ se pierde, los vagoneros son conscientes de ello, así que lo van transmitiendo a los de nuevo ingreso. Así, al menos los que tienen más antigüedad en la ocupación tratan de moderar los decibelios de sus bocinas, no gritar mucho, pero sobre todo, evitan empujar, tocar o molestar a los usuarios, aunque no siempre se logra porque la interacción con el cliente llega a ser necesaria por varios motivos, como por ejemplo, el que la cantidad y distribución de la gente en los vagones impida el tránsito.

Aunque el usuario-cliente no sea el único actor al que se deba sobrellevar, sino también sobrellevar a la mayoría de los actores involucrados en su ocupación, los cuales pueden ser desde el jefe de estación ubicado en los andenes; el policía de estación ubicado en los torniquetes y accesos; a los diferentes líderes y su estructura organizativa; el usuario, ladrón ó carterista al interior del vagón; el conductor de tren; el personal de limpieza en los andenes; otros vagoneros (hombres, mujeres, niños, ancianos, discapacitados); comandantes y policías de operativos en específico. Ver Anexo, Notas de diario de campo relacionado con la capacitación.

“Mira es como todo, un albur, es un juego en el que a veces ganas o a veces pierdes, por ejemplo, si te agarran y te pones rebelde te dan tu estate quieto y si tú quieres quejarte y lo haces y a ellos los regañan ya sabes que ellos van a estar esperando el momento de aplicártela... Por ejemplo una vez me agarraron y yo traía dulce entonces se mancharon conmigo y yo me queje un poco, entonces pasó, pero hubo otro día en que me agarraron otra vez y me dijeron ¡ahora sí papá, vas a ver! y yo le dije: te la vas a pelar, porque ¿qué crees? que no traigo dulces traigo discos, y entonces me dijeron, ha... ¿sí? pues entonces te llevo por piratería y no por andar vendiendo y pues ya ahí quedamos empates ¿no?” El fabuloso

En suma, las habilidades sociales necesarias para poder permanecer un tiempo relativamente largo vendiendo son muchas, e implican una variada gama de sutilezas o rudezas de trato social, que no son fáciles de aprender ni de soportar, sobre todo si el vagonero en cuestión es novato, posee problemas en su personalidad, por ejemplo tendencia a la agresividad, rencor, muy baja autoestima, etc., ó sencillamente se encuentra de mal humor algún día. Sin embargo, como se seguirá viendo, el tiempo de familiaridad con el trabajo conlleva que el vagonero pueda tener un mejor control de éste.

⁹³ Entendido como aquel lugar que existe entre un individuo y otras personas, necesario para que el individuo y las otras personas se sientan cómodos.

3.-La ola naranja

Distribución de espacios de venta, comercialización de productos que se pueden vender y repartición de estaciones para trabajar. Algo que marca de especial manera a esta ocupación es que la ocupación de vagonero es una ocupación censurada y perseguida porque está prohibida; mientras que los vagoneros defienden a su propia ocupación como una ocupación normal y digna, para muchos otros dicha ocupación significa la invasión y el uso del espacio distinto para el que fue creado.⁹⁴

Contra la creencia común en la opinión pública, existen en algunos grupos de vagoneros prácticas comerciales que tienen como propósito evitar el atosigar mucho con sus gritos y presencia excesiva a los usuarios del Metro. Así, llegan a existir también reglas de moderación del número de vagoneros que pueden abordar un convoy. En uno de los grupos indagados era socialmente acordado y establecido como cuatro el número máximo de vagoneros por convoy.⁹⁵

De cualquier modo, la mayoría de las veces (salvo la línea 1 y 2), más de seis vendedores no podrían realizar el recorrido completo, pues tan solo existen nueve vagones en cada tren y generalmente cada línea u organización en promedio recorre de siete a nueve estaciones, además existe la costumbre de no vender en los últimos vagones⁹⁶.

Aunque pareciera un trabajo de fácil acceso, muchas veces resulta más complicado que cualquier otro, ya que a los vendedores ambulantes del tren metropolitano se les “deja” trabajar siempre que paguen por ello.

No mira, como te dije, cuando fui a pedir chamba había un güey, el “camionero”, que fue el que me dijo que podía chambiar ahí, pero nosotros teníamos que dar una cuota semanal... Toño

El vagonero tiene que dejar un depósito para permanecer en la “organización”. El depósito puede ser pagado a plazos o liquidarlo de inmediato, su monto no asciende a más de \$2,000. Aunado a esto se tiene que desembolsar cada fin de semana un pago de \$50 pesos. Cabe decir

⁹⁴ Desde los años sesenta “se hizo más visible el comportamiento comercial autónomo realizado en el perímetro de los mercados públicos; asimismo, el comercio itinerante se empezó a incrementar en los lugares de uso público, donde la concurrencia de personas no respondía necesariamente a la compra de bienes y servicios [como sería el Metro], los cuales fueron apareciendo paulatinamente, ofreciendo bienes y servicios, con la modalidad, de ser itinerantes, semifijos a un lugar, y fijos a las banquetas, conformando lo que actualmente de manera empírica se denomina comercio ambulante.” Comercio Ambulante. Junio de 2005, Reporte temático Núm. 2 << [>>](http://www.diputados.gob.mx/cesop/)

⁹⁵ Aunque también debe considerarse el número de vendedores ambulantes, la extensión de la línea, los horarios y los días de la semana, particularidades que se explicitaran en las siguientes páginas.

⁹⁶ Existe la idea que en los últimos vagones solo viajan homosexuales que utilizan ese espacio para otros fines distintos al de un transporte, otros usos serían el del narcomenudeo, el robo el acoso, así como agresiones sexuales (Gómez, Nayeli; 2008).

que esta cifra es aproximada, ya que el monto específico de la cuota depende de la línea, líder u organización

“Luego a veces no pagaba, luego a veces sí pagaba [...] Yo daba \$100 semanales, durante dos meses y medio, porque para entrar te piden \$2000 [...] como te dije, cuando fui a pedir chamba había un güey, que fue el que me dijo que podía cambiar ahí, pero nosotros teníamos que dar una cuota semanal [...] Sí, te digo que este trabajo... ¡no! hasta podrías hacer una película, con todo lo que te estoy diciendo o “darle en la madre a mucha gente”, nosotros dábamos \$50 semanales...” Juan

Cubriendo este primer requisito se puede trabajar en alguna línea del Metro la cual es asignada por la organización a la que se afilien en donde se les asignara cierto número de estaciones.

“Cada línea tiene su líder, o sea de ahí de la parte donde está uno es una mitad de un lado y la otra mitad es de otra persona” Toño

De acuerdo a la información obtenida, las distintas líneas del Metro para trabajar como vendedor ambulante se encuentran divididas de la siguiente manera: la organización 24 de Abril comprende la mitad de la **línea 1** de Zaragoza a Pino Suárez, la **línea 4** y la mitad de la **línea B**. Y las líneas **2, 5, 6, 7, 8, 9** y **A**, son divididas en dos bases, aproximadamente de 6 o 7 estaciones, es decir que hay dos rutas que recorren los vagoneros pertenecientes a distintas organizaciones. La línea 3 se divide en tres tramos, (a) de Indios Verdes a Hidalgo, (b) de Guerrero a Niños Héroes y (c) Hospital General a Universidad.

Al ingresar a la ocupación se le proporciona cierta “capacitación”, en donde se les asigna una persona que le enseñe a vender, a lograr caminar cuando el vagón esta en movimiento, a exclamar su producto, a llamar la atención del usuario, conocer el horario de venta, a utilizar el poco tiempo que tienen para la venta y saber esconderse ó pasar por usuario

“O sea cuando tú recién entras por lo regular puedes aprender a quitarte el miedo y a andar en los vagones, ya sobre de eso depende la mercancía que tú quieras, ahí lo que pasa que es muy celoso, es muy celoso la chamba ésta” Toño

“yo me tarde un mes en poder dominar el trabajo, hay personas que se tardan más y que otros menos” [...] o sea al principio parece difícil, en lo que te acomodas y vas conociendo a la gente o el simple hecho de que el producto que se venda...” Juan

Ahora bien, de lo visto hasta aquí, vale la pena hacer un primer breve recuento de la manera en que los datos anteriormente expuestos se han ido conformando y analizando, lo cual se tratará de hacer rescatando consideraciones teóricas vistas en la primer parte de la tesis.

El anterior repaso descriptivo de los diferentes términos que los vagoneros cotidianamente emplean en el desempeño de su trabajo, ayudó a comprender que entre ellos existe un mundo social que además de ser complejo, se encuentra muy bien estructurado

En este sentido, si bien las anteriores descripciones básicas del proceso del trabajo pudieran parecer a primera vista sencillas o simples, llegar a ellas implicó varias horas de observación indirecta, entrevistas y sobre todo, de observación participante. Lo primero que me arrojó tal experiencia, fue comprobar la gran incertidumbre, y por lo tanto vulnerabilidad, de las personas novatas que recién ingresan a esta ocupación, ya que sobre ellas recae de una manera especial el peso del poder de los más antiguos y fuertes. De esta manera, entre más capaces vayan siendo con el transcurso del tiempo los vagoneros novatos, de soportar las presiones o sortear las ofensivas que se les lancen, mejor se van a acomodar y logran cosas en esta ocupación.

La configuración de constricciones, oportunidades, recursos y capacidades de los vagoneros, depende en buena medida de los grupos a los que pertenecen; si éstos están bien cohesionados y tienen más poder en comparación con otros, va a ser más fácil para sus integrantes sobreponerse a las eventualidades que se les presenten. En suma, serán menos vulnerables o más poderosos, y contarán con diferentes tipos de privilegios, como ya se irá viendo en los apartados y capítulos posteriores.

Lo significativo a recalcar por ahora, es que el sentimiento de disfrute o frustración, fue en el análisis de datos un importante criterio para identificar: a) las constricciones (o estructuras, si se prefiere) que presionan o acotan su acción, a manera de dificultar el desempeño de su trabajo, b) las oportunidades (o estructuras habilitantes) que facilitan la obtención de diferentes satisfactores, que van desde el dinero, hasta la satisfacción subjetiva, pero que en todo caso, deben de ser descubiertas en el análisis de los casos y situaciones concretas, algunas de ellas se presentan en el capítulo 7. Así, tanto las constricciones como las oportunidades pueden verse como inscritas en los grupos a que los vagoneros pertenecen. El valor de tal modo de análisis tiene para la identificación de los sentidos que los vagoneros despliegan acerca de su trabajo, reside en que puede suponerse que los sentidos del trabajo están altamente influidos por lo que les daña o disfrutan en diferentes aspectos de su trabajo,

lo que a su vez tiene mucho que ver con las formas en que socializan en este medio. Por ejemplo, la descripción de quienes trabajan en familia como vagoneros, nos ayuda a ver que ellos cuentan con su propio grupo consolidado que los protege de las ofensivas de otros vagoneros o actores, como de cualquier otra contingencia que les sea perjudicial. Luego entonces, lo que no hay que perder de vista aquí, es que la adscripción de grupo y la cohesión de éste, dicen mucho acerca de la facilidad o dificultad con que logran abrirse paso y permanecer en este medio. Veamos este fenómeno con algunos casos concretos:

1. Cuando un vendedor impuntual desea meterse a la cadena de vendedores, tiene que estudiar primero antes que ninguna otra cosa, a qué grupo está invadiendo; y si éste es cohesionado y agresivo.
2. Cuando un vagonero interacciona mucho con alguien que no es vagonero en las instalaciones del Metro, y otros vagoneros que lo ven no conocen a tal extraño en el medio, de no ser claramente comprobado que es pariente o amigo, tal hecho se presta a que otros vagoneros que adviertan la interacción sospechen de que dicho vagonero es un “soplón”, es decir, alguien que está revelando *tips* y secretos que pueden ser empleados por otros grupos, vagoneros o no, para afectarlos de diferentes modos, en donde el líder de un vagonero al que dos muchachas estaban entrevistando, manda a golpear a éstas).
3. Los grupos de vagoneros que venden la misma mercancía, aunque compiten por las ventas, dicha competencia no llega a ser tan significativa como para impedir que pueda nacer una solidaridad entre ellos, especialmente en cuanto a apoyo acerca de las maneras de trabajar (cómo gritar, tratar a la gente, etc.) y dónde proveerse del material de venta.
4. Los vagoneros que trabajan para el líder de la línea, son muy concientes y están constantemente a la expectativa de los diferentes grupos de vagoneros que ellos controlan: si se llega a detectar la generación entre sus subordinados de un grupo que les pueda disputar el poder, las estrategias posibles a desplegar pueden ser muchas, pero primero, antes que nada, toman la prevención de organizarlos de forma separada en las cadenas.
5. Desconocer los términos anteriormente señalados referentes a la organización del trabajo, significa aún no pertenecer a su mundo porque su empleo implica poseer toda

una serie de habilidades con base a las cuales los vagoneros consideran a cualquiera de sus compañeros como competente o no.

6. Como veremos algunas líneas más adelante, implicada en la venta de discos pirata se encuentra una cierta complicidad que hace solidaridad de grupo. Los vendedores de esta mercancía, siendo de los vagoneros más consolidados en la ocupación, desarrollan en solidaridad habilidades y particulares estilos de trabajo que los distingue y refuerza su status ante trabajadores de más bajo rango.

La pertenencia de grupo es una de las pistas para ir descubriendo la pregunta por los sentidos. Es importante destacar que entre los vagoneros existe un lenguaje verbal y corporal, que tal vez no sea exclusivo de este tipo de vendedores, lo que si puede decirse es que es fundamental en la ocupación, pues su desconocimiento se vería reflejado en caer mas fácil en los operativos, no contar con información privilegiada, así como en evitar distorsiones durante el recorrido.

Veamos a través de los datos, algunas consecuencias que la conformación de los grupos conlleva para la producción del sentido, lo cual se hará a partir de lo que las estructuras acotan o presionan en el proceso del trabajo a través de dichos grupos.

Si un vagonero desconoce los chiflidos, señales y palabras propias de esta ocupación, se arriesga a que sea aprehendido por los inspectores que viajan en el siguiente vagón. Uno de mis entrevistados relató que cuando uno de sus compañeros, al ver a un inspector a unos metros del mismo vagón en el que iban, le dijo “te veo en x estación”, lo cual él no entendió inmediatamente porque el lugar de la base en la que usualmente se hacen las citas es en otro lado y no en la estación “x”, por lo que el susodicho se puso a vender de manera normal, no viendo que su compañero ya se había salido del vagón no sin antes hacerle señas con la mano a través de la ventana indicándole que se saliera rápidamente del vagón, cosa que no vio porque se puso a vender. No haber entendido ni creído una señal de despiste hacia el inspector le costo a mi entrevistado ser detenido *in fraganti* vendiendo.

Como puede observarse, es un lenguaje poco claro, que se va conociendo en la práctica. Entre los registrados encontré: (a) chiflido largo y prolongado significa *ayuda*, (b) chiflidos constantes por todos los vendedores, implica *mucho peligro*, algo así como la alarma de robo o incendio; (c) asomarse por la ventana de las puertas frontales y agitar una mano tipo saludo,

quiere decir *no des el cambio, el operativo viene en este vagón*; (d) gritar te veo en la otra, quiere decir: *no vendas más ya nos ubicaron*.

Existen formas de comunicación deliberadamente ambiguas que se utilizan para discutir, convencer e integrar a los nuevos vendedores, pero también para excluir a extraños o a personas que consideren de poco fiar. Por mencionar algunos, están el de *"ponle ruedas"* que significa vete ¡ya!, el de *fui a (o lo traje) de Texas* que quiere decir, lo compre en Tepito; el de *Estuve o estuvo en el Norte*, termino con el que se designa a los ex convictos que purgaron su sentencia en el Reclusorio Norte ó en otro cereso (siglas del Centro de Readaptación Social).

De esta forma, la expresión no verbal entre los vagoneros es fundamental para el desempeño adecuado de su trabajo al interior de los trenes, ya que de ello depende de manera importante (más no total), el control sobre su proceso de trabajo. Es interesante observar que dicho control se ejerce a un nivel que podríamos llamar de "bajo perfil", desde el momento en que al vender, *siempre están muy atentos tanto de las miradas y las actitudes de los usuarios en cada vagón al que entran, pues entre ellos puede ir agazapado un inspector*.

El análisis de algunas expresiones verbales y no verbales externadas en su contexto específico, condujo a que, en la incursión por el significado que los vagoneros poseen de su propio trabajo, puede haber desde signos superficiales, que indican sólo bromas o diferentes tipos de desahogos, hasta símbolos profundamente sentidos y respetados socialmente. En cualquier caso lo que se requiere es un análisis profundo y debidamente contextualizado de las interacciones sociales.

Dos vendedores por ejemplo, cuando se encuentran en el mismo vagón, uno de ellos cuestiona la intromisión del otro utilizando las manos, levantándolas, a lo que el otro responde de la misma manera, pero moviendo las manos y haciendo un gesto de súplica, tras ello, se da un acuerdo para trabajar en donde el primero cede su turno al segundo. Así, dependiendo de la profundidad con la que se indague el contexto de esta interacción, puede interpretarse como un simple gesto de tolerancia, como la generación de una deuda, o bien, como la expresión de un solidario vínculo entre dos ambulantes, sea que apunte al pasado o al futuro.

Otra perspectiva de análisis de cómo se va formando el sentido de trabajar vendiendo en los vagones, puede verse en los novatos; para cualquier persona que ingresa como vagonero por primera vez, es una regla el comenzar vendiendo dulces, que es lo que menos ganancias deja,

mientras que los de mayor antigüedad, los más fuertes en habilidades de venta, o los más cercanos a los líderes, venden lo que deja las mayores ganancias, como serían los juguetes, discos o videos, o el llamado artículo.

Cuando era lo suficientemente independiente para vender dulces y se había “comprobado” su lealtad a la organización, podía aspirar a vender el producto que más les deja ganancia: el disco o los videos musicales. De alguna manera, todos los que venden los artículos más redituables son los consolidados y cómo veremos más adelante en su momento, tienen particulares formas de disfrutar de su trabajo exhibiendo determinadas capacidades. A la mercancía que venden, los vagoneros prefieren llamarla **artículo**. En una de las entrevistas que tuve con un grupo focal constituido de manera informal en uno de los descansos de la venta, dos vendedores orgullosos expresaron:

“son que las plumas, el juguete pa'l niño, el cúter y cualquier “chachara” a la que se le gana bien, obviamente no son originales pero sirven y a los niños se les hace muy atractivo” La rima, Pepe y el Fabuloso

“Pues te vas a “Texas”⁹⁷ y ahí puedes encontrar de todo, o sea ya sabes en donde encontrar lo que estas buscando”... Toño

El primero externo el sentido de utilidad de lo que hace aludiendo a la trascendencia de los artículos que vendía hacia los parientes de los usuarios, y el segundo se refirió a la astucia implicada en el acto de proveerse de artículos, pues el solo hecho de adquirirlos en Texas, o sea en tepito, significa alta ganancia derivada de la venta de artículos que son copias baratas de las marcas originales.

Los discos compactos, videos musicales y documentales siempre son *piratas* y son surtidos por proveedores exclusivos que les entregan a los vagoneros en una bolsa negra que contiene un recipiente con los discos “quemados”; unas bolsas de plástico en donde irán los discos, así como las portadas y las contraportadas que contienen los títulos de las letras.

Algunas de las formas en que se les distribuye la mercancía son las siguientes: (a) si se les acaba en el momento de estar dentro de la llamada *cadena*, se salen de ella y esperan en el andén a que el distribuidor llegue a surtirlo de mercancía; (b) antes de comenzar a trabajar esperan a que se le entregue la respectiva mercancía, la cual puede ser entregada en los torniquetes o en los andenes; (c) en ocasiones excepcionales esta es entregada dentro de los

⁹⁷ Lllaman Texas a Tepito, le dicen así para despistar y hacer creer que realmente es producto proveniente de la frontera que paga impuestos.

vagones. Ver Anexo de Fotografías, Foto 1, (d), van a comprarla directamente con proveedores ya conocidos a tepito.

Por lo que no sorprende que durante los viajes por cualquier línea se les vea en las terminales o estaciones “llenando” las pequeñas bolsas de plástico con discos y portadas, inclusive mientras realizan la venta. Ver Anexo de fotos, Fotos 2-3. Esto resulta particularmente interesante, ya que se les provee en el puesto dentro de la misma cadena “de montaje” (por llamarlo de alguna manera asociada a la sociología del trabajo), es decir, los proveedores interceptan en el transcurso del Metro al vendedor que solicita la mercancía, momentos en los que los vagoneros son altamente dependientes de sus proveedores, pues si no llegan, no pueden continuar con su trabajo.

Si se quisiera hacer una comparación de lo que importa en el Metro para el usuario y el vagonero, se podría decir que mientras que los usuarios se preocupan por no llegar tarde al trabajo, domicilio, cita, etc., y por que el viaje sea cómodo, placentero y muy breve, para los vendedores del subterráneo la relevancia radica en las ganancias del día, en cómo se llevará a cabo la venta, si se presenta un operativo sorpresa o si llegan más vendedores. Por tanto, se hace indispensable identificar formas usuales en que los diferentes grupos de vagoneros, dependiendo de su adscripción de grupo, su tiempo de permanencia y de sus habilidades, desarrollan diferentes estilos y sentidos de trabajar.

Formas de venta y dinámicas de trabajo

De desearlo, los vendedores pueden permanecer *casi* todo el día en el Metro vendiendo, aunque existen momentos en los que es imposible hacerlo debido a que en las horas pico el acceso al vagón es casi imposible, pues la gran afluencia de usuarios es mucha, ó puede ser demasiado baja en las últimas horas del servicio como son las 10, 11 y 12 de la noche, Ver Anexo, Fotos 4-5. En cualquier caso, hay quienes se encuentran vendiendo todo el día pero son pocos y no se pudo saber mucho acerca de los sentidos que tienen hacia su trabajo.

Usualmente un vagonero recorre un vagón. Alguna vez registré que se subieron cuatro y el que vendía era sólo uno mientras los demás lo esperaban o acompañaban, pero quizás éste sólo haya sido un hecho aislado. Cuando se presentan muchos vendedores se trabaja *cruzado*⁹⁸, es decir, hacen base en la mitad del trayecto y cuatro abordan un tren de un lado y cuatro del otro. Podría ser que esta sea una estrategia para evadir inspectores, pero lo mismo podría ser por motivos simplemente lúdicos implícitos en la organización del trabajo, o bien, por necesidades pragmáticas, como el que dicho grupo viva cerca.

⁹⁸ Grupo focal del día 20 de Mayo del 2008.

Sin embargo, aunque no se haya averiguado el motivo de fondo de porque trabajan cruzado, el sólo hecho de que se posea una palabra especial para designar a esta forma especial de hacer cadena, lleva a sospechar que ello se deba más a necesidades de tiempo o de evadir inspectores. Otra razón probable es que trabajar cruzado es una manera de heterogeneizar la distribución de artículos a la largo de la cadena, ya que desde el anden puede advertirse que existe una conjugación del ritmo de dos cadenas, a manera de que se van intercalando diferentes mercancías a lo largo de las mismas.

Esta forma de trabajo es muy usual en la línea A, debido a que es una de las más cortas, está dividida por dos bases y concentra a un número importante de vendedores, aproximadamente 100 vagoneros. También en esta línea puede observarse claramente la existencia de dos turnos de trabajo, una por la mañana y otra por la tarde.

Aunque debe mencionarse que la cadena cruzada no necesariamente tiene que estar compuesta por el tradicional grupo de vagoneros, sino que también se puede constituir por aquellos vagoneros que trabajan solos, o sea, quienes no involucran a ningún familiar en la ocupación, ó simplemente por quienes se sienten más cómodos trabajando individualmente y no quieren deber ninguna lealtad o favor. Pero estos tienden a ser los menos, debido a la gran importancia de ser protegidos de un grupo y un líder.

Además, los líderes sospechan siempre mucho de quienes se muestran como independientes de ellos y tienden a acosarlos hasta que se incorporen a su organización y den sus cuotas, cumplan sus obligaciones grupales, etc. Es también probable que quienes trabajan solos sean "proscritos", en el sentido de estar cumpliendo con un castigo de algo que hicieron anteriormente.

La organización del trabajo de los vendedores que no pertenecen claramente a un grupo de vagoneros, sugiere que podrán ser cualquier cosa menos inexpertos o novatos; indica por el contrario, que violaron o no están de acuerdo con normas, moralidades o estilos de solidaridad de los diferentes grupos de vagoneros. En suma, indica que no encajan en un grupo con los demás vagoneros, ya sea deliberada o involuntariamente. Se trata de vendedores muy duchos, con cierta antigüedad, con algún cargo en la organización de vendedores, y en el caso de los recién ingresados, con una habilidad innata para la venta, aunque es raro encontrar esto último.

Cabe destacar que en ellos se reconoce un perfecto dominio de sus movimientos, los cuales van desde levantar su pantalla, subir el volumen de las bocinas de forma adecuada, ingresar al vagón sin prisas ni pereza, caminar en el pasillo con elegancia y seguridad, pero

sobre todo con los *sentidos* muy despiertos. Todo esto hace sospechar que tales actitudes vienen más de una adscripción de clase en el sentido cultural, y que pueden estar solos porque llevan buenas relaciones con los líderes.

Abundando sobre otro rasgo significativo de la organización colectiva del trabajo, podemos ver que en casi todas las líneas del Metro cada arribo o salida de los vagoneros a los trenes es anunciada con un pitido que el conductor del mismo Metro emite, y los grupos de vagoneros aprovechan para señalar el momento en que cada grupo debe abordar el tren, pero el hecho de que dicho pitido a veces no se dé, lleva a confusión a cualquier vendedor inexperto o novato; por lo que la presión ó pánico que les provoca el pitido puede apoderarse de los vagoneros “inexpertos”. Sin embargo los vendedores con más experiencia adoptan una actitud mesurada, pues saben si hay que apresurar el paso o no, ya sea que decidan no avanzar más o decidan seguir vendiendo.

La manera en que en dichos momentos del pitido los vagoneros controlan con habilidad y destreza sus emociones, es indicativo de las sutilezas que implica una organización del trabajo que hace del manejo de los tiempos de organización de la cadena todo un arte colectivo. Incluso pueden reconocer cuándo un pitido viene del Metro del sentido contrario y distinguir también cuando un cierto tipo de pitido significa que aún va a tardar a salir el convoy.

En el andén, una vez llegado el Metro, los vendedores saben dónde detener sus pasos y determinar el momento en el que entraran, generalmente es después de que todos los usuarios ya están adentro. Eligen con minuciosidad el mejor lugar para transitar, realizar la venta y para abandonar lo más rápidamente posible una vez llegados a la estación. Ya adentro se les ve vender y llegan sin esfuerzo a la puerta más cerca de su salida. Además

llegan a manejar las situaciones más cotidianas del transporte, pues saben que cuando el recorrido del Metro se prolonga, la condición del pasajero cambia a molestia, nervios, e intolerancia al ruido y los empujones, por lo que los vendedores más aventajados tratan de conciliar esa situación bajando el volumen de su voz ó de la música, solo los más osados se atreven a seguir andando, así que tratan de guardar distancia con una mezcla de discreción y celeridad que solo puede verse plasmada en un vagonero de experiencia.

Para los vagoneros con gran experiencia, una combinación exitosa de venta es cuando levantan sus brazos para mostrar el producto al mismo tiempo que giran y avanzan hacia el usuario que lo solicita al final del vagón. Cuando recorre el vagón con un rostro siempre

amable ocultando la dificultad que significa trasladarse en poco tiempo y con una saturación del tren.

“Mira eso depende de cada vendedor, la verda’ hay muchos que hacen el escándalo para vender, hay otros que no, se trata de saber mostrar el producto, avanzar, de saber chorear al usuario, más que nada eso lo vas teniendo con la experiencia” Salo

Por lo tanto, el saber vender genera uno de los más importantes sentidos del trabajo del vagonero. Se le llama “buen resultado”, cuando logran vender tres o más artículos, discos, videos o dulces por vagón. Sin embargo, también existen logros valorados en actividades que no son de venta, y que igualmente pueden ser fuente de orgullo, como por ejemplo, los que logran independizarse de la organización de vagoneros a manera de estar exentos de pagar la cuota que para los demás es obligatoria, o los que cuentan con sus propios proveedores e incluso, pertenecen al mismo tiempo a los grupos que elaboran los discos pirata, o sencillamente, y más en general, quienes presumen, están orgullosos y exhiben instrumentos (bocinas-pantallas) superiores al que tienen los demás.

El fracaso de la venta puede deberse a la falta de habilidad para moverse dentro del vagón, en molestar al usuario con su mochila y reproductor de discos, al poco interés que muestran los usuarios debido a la forma de exhibir el producto, cuando se equivoca en el tiempo de la venta y no pueda llegar antes de que el usuario baje ó que su tiempo se termine y ya no pueda vender.

También se observa en la gran impertinencia que siempre acompaña a quienes no saben que en las horas pico definitivamente no se puede vender porque no existe el mínimo espacio para encender los reproductores. En trabajar con ropa y zapatos inadecuados, con tacón en el caso de las mujeres y de suela lisa en caso de los varones.

Así que para ser vendedor ambulante en el Metro no es suficiente adquirir pantallas, bocinas y discos de los éxitos del momento, si no que además de lo anterior, se debe conocer en qué momento y a qué volumen se encienden las bocinas, exclamar el producto en un tono “cantadito” y siempre haciendo una voz distinta a la suya. (Ver anexo de notas de campo inexperiencia).

Todas estas sutilezas forman un mundo sociolaboral en el que para los que lo conocen bien, no puede menos que nacer una profunda admiración y sentimiento de superación hacia quienes desarrollan de manera fina y completa las mencionadas habilidades. Sin embargo, lejos de pretender reducir a una generalidad y a uno solo el sentido de valía que nace de

desarrollar el trabajo de vagonero, lo que se prefiere aquí es identificar los varios sentidos que de manera más sólida se van formando, sea que nazcan de frustraciones, o sea que se generen desde los esfuerzos realizados, pero en todo caso, son sentidos que se producen a partir del encuentro entre estructuras que acotan, presionan o habilitan la acción.

Aunque en el Metro cada vagonero pone un toque especial a su venta, esté no puede vivirse en una libertad total, no sólo porque el carácter codificado y ordenado de la ocupación que le impone comportamientos de los que no podría tan fácilmente desviarse y en caso de hacerlo se expone a ser sancionado, sino por la desaprobación más o menos eficaz de los usuarios que se manifiesta en gestos, quejas y resistencias a dejar que sigan trabajando en el subterráneo.

Ya sea porque debido al fastidio de todos los días en todas las estaciones de su recorridos, los usuarios no les dejan pasar al interior del vagón, los empujan cuando el vagón esta saturado, les hagan muecas y los miren feo, aunque cabe decir que nunca manifiestan su cansancio y molestia dejando de comprar su mercancía⁹⁹, Ver Anexo Imagen 6.

El hecho de que a veces los mismos usuarios sean calificados por los mismos vagoneros como fastidiosos, expresa hasta qué punto el estado de ánimo influye en el desempeño del trabajo de vagonero. Así, no es de extrañar que después de tanto trato social estresante derivado de la necesaria acumulación de roces agresivos con los usuarios, los vagoneros vean como fastidiosos a quienes en realidad son fuente de su propio fastidio.

De tal forma que el trabajo en la venta ambulante no es siempre un lugar de sincronía y armonía, a pesar de la regularidad y encaje de los tiempos y movimientos de las cadenas colectivas, sino que desde la experiencia de cada vagonero en particular, cada tren es singular, pues entre otras cosas involucra el humor de los usuarios, sus gustos, emociones, frustraciones y toda una efervescencia de subjetividades que pueden moldear la actividad laboral del vagonero. De aquí que pueda pensarse que cada recorrido de tren, así como puede ser apreciado, recordado u olvidado, lo mismo contribuye a formar a la larga una determinada subjetividad en el vagonero.

En el extremo de las experiencias más significativas para los vagoneros, hay ventas que pueden ser equiparadas a un ritual, en donde el rito es más que un simple sinónimo de costumbre, sino “[que] es reiterada, regular y sin sorpresas para todos aquellos que la observan o están relacionados con ella de manera más o menos pasiva, y es siempre única y

⁹⁹ Esto es de suma importancia porque las autoridades pueden hacer de todo, incluso pedir el apoyo del usuario para que deje de comprarle su mercancía, pero si los viajeros no lo hacen, es muy difícil que se termine el “problema”.

singular para cada uno de aquellos que intervienen en ellas más activamente” (Augé, 1998: 51).

La idea de ritual en la ocupación de vagonero es pensada aquí en términos de que aunque va cambiando de un vagón a otro durante el recorrido, cada convoy es distinto, pues el público usuario nunca será homogéneo en el Metro, aunado a que en cada estación sube y baja gente distinta. Así que por más que el vendedor tenga una rutina, esta siempre dependerá del tipo de público y actores que aparezcan al introducirse a cada vagón.

Para ejemplificar lo anterior, se tiene la situación en la que los dos últimos vagones del tren son para uso exclusivo de niños y mujeres en donde no es lo mismo venderle a mujeres que a hombres, algunas mujeres viajan con sus hijos, por tanto el vagonero siempre hará más énfasis en el costo y el tipo de mercancía que vende, sobre todo si son videos infantiles, juguetes o dulces. De tal manera que la rutina sí es fija, pero nunca determinara por completo cómo vender.

Así que un ritual es vivido individualmente, pero al mismo tiempo particularmente social, los vagoneros conocen muy bien esto y lo manejan inconscientemente, por lo que vale la pena hablar del carácter habitual de los días de venta narrada anteriormente, en donde existen las rutinas de venta y contingencias mas ó menos previsibles en la ocupación de vagonero, veamos.

Rutina laboral: días típicos y sus contingencias previsibles

A los vendedores ambulantes del subterráneo se les puede encontrar regularmente desde las seis AM y diez PM en toda la red del sistema de transporte colectivo (STC) Metro, aunque algunos pueden comenzar desde que se inicia el servicio para los usuarios (cinco AM.), hasta que se termina (doce PM.), lo cual es poco usual ya que por la mañana, debido a la saturación en toda las líneas, pocos se pueden meter y vender, mientras que en la noche la poca presencia del usuario desanima su estancia.

Con gran persistencia aprovechan el espacio cerrado del convoy por aproximadamente tres minutos y comienza el proceso de seducción para la venta, así que *el grito y el choro* como ellos lo llaman en estos trabajadores es una de las *cartas de presentación* de su trabajo, ya que lo primero que hace un vagonero al abordar el vagón es *decir, corear, recrear y repetir* un discurso, más o menos *aprehendido* que puede depender del producto que vende, la línea en que trabajan y el escenario en el que se encuentran, por ejemplo:

"¡Estimado usuario, en esta ocasión, industrias de calidad le viene ofreciendo este útil y bonito juego de plumas por 10 pesos, para que no lo pague a 20 pesos!... ¡Diez pesos le vale, diez pesos le cuesta!... ¡ya que le contiene 5 plumas de distintos colores para iluminar y subrayar, por diez pesos!..."

Otra estrategia que depende del producto a vender (audible ó visible), es utilizar los reproductores de audio y video en donde se puede apreciar:

"Mi muñequita sintética... de plástico.../ ¡Dale! ¡Dale! ¡Dale! Don dale.../Llega navidad y yo sin ti en esta soledad.../Dime que no.../ Por debajo de la mesa.../". O la imagen de algunos videos musicales¹⁰⁰

Podemos ver aquí claros ecos de la industria cultural, que tienen un potencial de concretizarse al llevar alivio a muchos usuarios en forma de entretenimiento, lo que no es poco significativo, dado el estresante ambiente. Hay vagoneros que advirtiendo esto, se proponen deliberadamente al vender llevar un momento agradable al ambiente de cada vagón, por lo que sacan provecho de ello por partida doble: ser ocasionalmente apreciados de manera explícita y lograr vender.

Usualmente al interior del vagón los vendedores ambulantes caminan al centro del pasillo, de un extremo al otro exhibiendo la mercancía, enunciándola a través de sus instrumentos de trabajo que son la voz, el cuerpo, un reproductor de vídeo y/o audio, bocinas y micrófonos. Los vagoneros más habilidosos, trascienden esta organización del trabajo rutinaria y son capaces de imponerse a la gente con sus ingenios y humor.

Habitualmente la jornada laboral en la semana comienza a las 10 u 11 de mañana, los vagoneros llegan a la base, saludan a todos los compañeros de ruta¹⁰¹ platican un momento y de inmediato se preparan para abordar el tren. Para ése entonces su animo viene "cargado" tanto por la frescura con que inician el día, como por las animosas interacciones con sus compañeros.

De aquí cabe destacar que la elevación del animo casi siempre se da a través de la interacción con colegas y no en la interacción con los usuarios, lo cual dice mucho en contra de esta ocupación, que bien pudo haber dado un giro decisivo al proponerse más explícitamente desestresar a los usuarios. Pero como en sociología como en la historia importa más el que sucede y no lo que pudo haber sucedido, sigamos con la descripción de las habilidades de venta.

¹⁰⁰ Registro de diversos "mimos" musicales de la línea A de la red (Dic- 07)

¹⁰¹ El saludo entre hombres consiste en un estrechar fuertemente las palmas de la mano y unir sus puños. Para las mujeres un apretón de manos.

El mejor horario para la venta es entre las 12 y las 5 de la tarde, pues entre otras cosas los vagones transportan el número de usuarios que les es “suficiente” para intentar convencer. Estas horas se aprovechan por muchos puntos, uno de ellos es el clima que no es tan extremo, incluso es más soportable, el ritmo de la cadena es más rápido que en otros horarios, sin embargo pueden exhibir mejor su mercancía. Debido a que los conductores no detienen los trenes, los vagoneros tienen un margen menor de alterar el rito de la cadena.

Es un horario que agrada por tener un mejor control del trabajo propio y colectivo, de su entorno y por la posibilidad de prever de cierta manera algunas contingencias. La baja afluencia de usuarios permite estar “checando” los tiempos y lugares establecidos para hacer el recorrido, para revisar por las ventanas frontales de cada vagón a sus compañeros de trabajo¹⁰², conocer si un operativo los espera en la estación de arribo, así que por estas y muchas razones son horas valiosas que se deben aprovechar.

De esta forma, los vagoneros se convierten en verdaderos *nómadas* de cada convoy, pues a diferencia de otros grupos de vendedores (como los tianguistas ó los vendedores instalados en puestos semifijos), estos sí son ambulantes y recorren su lugar de trabajo al ritmo y velocidad que depende de cada línea, conductor y hasta de los mismos vendedores, lo cual tiene algo de fordismo asimilado culturalmente.

Por ejemplo las líneas 4 (Santa Anita-Martín Carrera) y A (Pantitlan-La Paz) tienen pocas estaciones lo cual agiliza el ritmo de trabajo, aunque la 1 (Pantitlan-Observatorio) es una de las más largas, no obstante el trayecto entre cada estación es muy breve, lo cual agiliza el cambio de un vagón a otro. Cerca de las dos o tres de la tarde la vitalidad mostrada horas antes se desdibuja pues prácticamente los trenes van más tranquilos, es hora de la comida y para ese horario ya se encuentran todos los vendedores que no pudieron llegar antes por cualquier motivo (familiar, personal, etc.), lo cual genera cierta *apatía* aunque tienen muy claro que si no *hacen una buena venta* tendrán que quedarse más tiempo en la línea, regresar a casa su mercancía “programada” para ese día de venta y por tanto obtener menos ganancias, lo cual es algo que se evita a toda costa.

Por lo que evitan cualquier “*distracción*” como la de ir al baño y comer. Para evitar el uso del sanitario los vagoneros evaden tomar agua durante esas horas, en cuanto a la comida, la

¹⁰² Con excepción de la línea 2, ya que este tipo de vagones está unido y no hay puertas ni ventanas que los separen, por lo cual se organizan de la siguiente manera, cada organización trabaja de corrido, recorriendo el vagón sin salir de él, y dividen su ruta saliendo del convoy para abordar el tren de regreso.

mayoría de ellos hacen un desayuno u almuerzo “fuerte” en casa, aunque es inevitable que en alguna hora del día se presente algo tan vital como el alimento. En algunas líneas entre los mismos vagoneros hay quienes llevan a vender tortas, ó sandwiches, otros prefieren salir a comer algo “rápido” como frituras o fruta.

En caso de que la venta sea desalentadora algunos vendedores prefieren ocupar el tiempo para ir a “comprar mercancía” aunque esto depende de las necesidades de cada mercader, pues existen algunos vagoneros que desde las 8 o 9 AM empiezan a trabajar y no se detienen hasta las 8 o 10 de la noche, lo cual es practicado principalmente por los ambulantes de recién ingreso ya que por ser “novatos” soportan más el ambiente en el Metro y no quieren dejar de obtener los altos ingresos.

Los vagoneros que permanecen todo el día en el Metro ya sea porque no tienen familia o por también ésta es parte de la ocupación, salen en las llamadas horas pico al billar, a comer algo, a distraerse a algún parque, explanada u otro lugar que les agrada mientras pasan las horas difíciles, que en la mañana son de las 7 a las 10 AM y por la tarde de 5 a la 7 u 8. Pasando estas horas algunos regresan a vender, otros permanecen en estos lugares hasta muy tarde.

“Nada, pu’s te esperas, ni modo, o te vas a cotorrear mientras baja la gente y luego regresas a cambiar [...]” Toño

“¡Ah! Ya cuando terminas eso, o sea lógicamente de que tú llevas tu mercancía, lo que vas a vender. Hay días buenos, hay días más o menos, ahí si acabas temprano pues te vas temprano a tu casa, ya cumpliste con estar ahí o ya te vieron que estabas trabajando, o lógicamente que ves que no puedes vender, pues te sales, te vas a comer, te vas a distraer y regresas en la tarde, porque también hay horarios para saber vender” Juan

Una de las contingencias más o menos previsibles en la rutina laboral del vagoneros es el conocimiento común de que durante el día hay dos operativos, uno por la mañana y otro por la tarde, los cuales están en función del horario del personal de las estaciones del Metro, pues son las instancias que llevan a cabo la revisión.

El último operativo del día es el más preocupante para los vendedores, porque durante el primer turno existen jefes de estación y vigilantes que llegan a disculpar la aprehensión de algunos vendedores, ya sea porque son sus conocidos o porque reciben algún tipo soborno. Sin embargo el operativo debe llevarse a cabo por lo tanto en las últimas horas del turno de las autoridades del Metro los operativos se desarrollan sin ningún manual de procedimientos,

se les detiene incluso sin que estén vendiendo, basta con que el policía o jefe de estación sepa que es vendedor y le diga ¡ven acá!

“Los operativos.... Eso es de siempre, ya no la sabemos, siempre va a ver dos al día, así que hay que ponernos al tiro para que no nos agarren, por que esa es su chamba y sin nosotros ellos no estarían aquí y no serviría su chamba”

Toño

Lo cual genera molestia entre los vagoneros ya que no existe motivo suficiente para ser remitidos, aunque para aquellos que conocen este procedimiento llegan a mostrarse despreocupados ya que conocen a los policías ó vigilantes de la línea, y así se van haciendo el vínculo de favores pues dan nombres falsos para que las autoridades llenen sus hojas de reporte.

“A mi ya me conocen y saben que no hay problema si me agarran, no me voy a echar a correr porque ese es su trabajo, además que hasta ahora no me han hecho nada, a veces me dicen dame chance tengo que llenar mi reporte y pues bueno...” Carmen

O sea que ya nos dan chance luego, aunque tengan que hacer su chamba, por que ellos tienen que llenar su informe en donde tienen que agarrar a cierto número de vendedores, si no los agarran el propio sistema les va a decir entonces para que te pago sino agarras a nadie, así que se nos dice necesito tantos para hacer mi reporte...El Fabuloso

Si son épocas de lluvia o tiempos políticos los vendedores pueden esperar que los trenes se atrasen o que deban ir a una marcha juntos para “dar apoyos”, a los líderes y sus alianzas con políticos. De hecho entre semana es cuando más se presenta este tipo de movilizaciones y los vagoneros no ponen resistencia, aunque para no perder su ganancia desarrollan la estrategia de no llegar a la hora acostumbrada, faltar y ponen cualquier pretexto para no asistir, acuden solo unas cuantas horas y se retiran de inmediato, etc., pues saben que en la semana no se pierde tanto, aunque esto implica algunos castigos...

“en temporadas de manifestaciones y política ahí lo que lo que pasa, pues es el que luego anda junto con los diputados, él va pa’ allá y pa’ ca’ y con los mismos aliados, somos puros acarreados, o sea eso siempre se ha visto. A él lo contactan por el simple hecho de que es su cuate, es cuando empieza a organizar a la gente” Juan

“Algo que te puedes esperar en este trabajo es el atraso del Metro, un muerto, que se descomponga el Metro, que tengamos que ir dar algún apoyo, que haya mucha gente. que cierren las líneas como va a ser en la A” Carmen

Sin embargo, todo lo descrito anteriormente cambia si es fin de semana, es decir sin son sábados y domingos. Para los ambulantes estos días son más importantes, incluso que la semana entera, ya que los vagones se llenan de familias que van de paseo, compras, a visitar familiares, etc., aunado a que algunos usuarios asiduos no laboran (y si lo hacen es hasta medio día). Esto los anima a asistir y no faltar a vender ya que sus ganancias pueden aumentar exponencialmente, pues si en un día semanal venden 20 discos, el domingo ó sábado puede vender hasta el doble, lo que ocasiona que estos días las jornadas se vuelvan de pugnas constantes y de una acérrima competencia.

Por tanto se respeta mucho el hacer base, se vigila que no se quemé la mercancía y tienen un estricto apego al ritmo de la cadena, así que no importa si tienen que saltar a su compañero, la meta en estos días es hacer todos los recorridos que se pueda, sacar la mercancía rezagada y tratar de llegar a casa temprano sin mercancía alguna y con importantes ganancias.

Los vendedores permanecen más horas que entre semana, desde las 8 o 9 de la mañana hasta las 7 o 9 de la noche, por lo que a diferencia de la semana en estos días sí se presenta un gasto de comida, así como pericias para cubrir el hambre. De tal manera que en estos días los vagoneros no faltan y la importancia de los miembros familiares es muy importante, que también acuden al Metro aunque no precisamente para cubrir el ocio sino para ayudar en el ingreso familiar, así que asisten los hermanos, espos@s e hijos, en donde el padre de familia vende discos, la madre artículos y los niños dulces. En esta organización familiar del trabajo los niños venden en el vagón de en medio y van custodiados por sus padres que lo miran a través de las ventadas frontales.

"A la gente que le va bien es porque recibe apoyo de sus familias, por ejemplo trabajan niños y todo, y se apoyan en el sentido de que vamos a juntar para tu pantalla con esas ganancias la mía y así van haciéndose de su equipo. Pero uno que esta solo cómo le hace, ni modo poco a poco ¿no?" El fabuloso

Cuando se trabaja en familia la cadena habitual se modifica, pues generalmente las familias siempre se acompañan en la venta, lo que implica *hacer base* por mucho tiempo, por tanto se genera un ambiente aburrido debido al tiempo de espera para subir a vender al convoy, que *la cadena se vuelva lenta* y por tanto puede incomodar a aquellos que no llevan a sus familiares.

En este caso las molestias y disputas se deben a que no siempre es fácil tolerar a los padres que ayudan a sus hijos a salir del vagón, lo que atrasa el ritmo de la cadena, que solo se

agiliza cuando algún miembro no habituado a la venta (hijos, espos@s, hermanos) la interrumpen para hacer un descanso, porque ya se retrasaron y por lo tanto los vagoneros habituales aprovechan la oportunidad y *los saltan*. Que los vagoneros sean **saltados** por otros vagoneros significa que ya no se le respeta el lugar en la cadena y debe esperar a que pasen los que vienen atrás.

Así estas podrían ser las situaciones que se presentan habitualmente en la venta del convoy, sin embargo es importante aclarar que lo que perjudica en general y a todos los vendedores es la presencia *inusual* de los constantes operativos, que son ejecutados por autoridades del Metro vestidos de civiles, llamados operativos de células, aunque esporádicamente también se presente operativos de la Agencia Federal de Investigación¹⁰³. Algunas características de estos operativos de fines de semana, que los vendedores llaman operativos de células, es que aunque se sabe de la existencia de estos operativos, no se tiene la certeza de la hora y el momento en que se llevarán a cabo, pues se trata de personal distinto al que tiene a cargo el Jefe de estación. No portan uniforme e insignia alguna que los identifique como trabajadores del Metro. Se lleva a cabo en toda la red del STC y en cada revisión de vagón o estación llegan a “apresar” a más de diez vendedores por cada línea. Quienes llevan a cabo el operativo son aproximadamente cinco u ocho personas y la forma de operar es desplegarse en estaciones del Metro, ocupar lugares clave como los torniquetes, andenes y transbordos, de esta manera esperan a que los vagoneros realicen sus movimientos habituales como dar el cambio, regresarse al final de cada recorrido y cuando se colocan en los torniquetes es porque saben que los vendedores intentaran librarse en cuanto puedan y aunque la mayoría de veces aceptan sobornos de dinero, para los vagoneros esto es lo más fastidioso ya que trastocan su ganancia y el tiempo en la negociación que podría ser utilizada para recuperar lo perdido.

Dicho sumariamente, los fines de semana en la venta del subsuelo son los días con mayores ganancias, pero también los días más cansados físicamente y subjetivamente, pues las pugnas y negociaciones están a la orden del día, ya sea con usuarios molestos por su presencia, con sus compañeros, con el líder que en esos días no perdona la cuota, con los dos posibles operativos y hasta con la familia, en los casos en los que ésta también está involucrada en el ambiente.

Lo cual indica que el

¹⁰³ A partir del 21 de Febrero 2005 se implemento formalmente el operativo vagón seguro, que en el 2006 cambio de nombre a Comando Operativo Metro que es permanente y se realiza por elementos de la policía auxiliar en conjunto con el personal de vigilancia del Metro. Con el objetivo de prevenir cualquier delito y salvaguardar la integridad física y patrimonial de los usuarios de ese sistema de transporte.

desgaste no solo es físico sino también emocional, cuando se relaciona el cuidado y la supervisión de la familia. También se muestra una exaltación de todos los sentidos,¹⁰⁴ debido a permanecer por largo tiempo en el Metro, por ocupar un espacio permisible a distintas situaciones y a gente diversa, así es como se viaja y trabaja en el subterráneo. Ver Anexo, Un día laboral en el Metro.

Conclusiones preliminares

Una de las conclusiones que más vale la pena destacar de las anteriores descripciones y análisis, es que la organización y el proceso laboral de lo vagoneros se encuentran decisivamente marcados por la persecución de la que ellos son objeto. Desde el momento en que tienen que realizar sus ventas de vagón en vagón sin ser aprehendidos por las autoridades, requieren de una organización colectiva que muchas veces llega a adquirir niveles de alta sofisticación, dada la necesidad de vender y proteger la ocupación al mismo tiempo.

Contra ésta última aseveración, se podría objetar que por el contrario, los acuerdos corruptos (sobornar a las autoridades para que los dejen en paz) son tan sólidos, que los vagoneros viven generalmente sin ser molestados ni perseguidos. Sin embargo, lo que en esta perspectiva se olvida es que: a) los "jefes" de ambas partes (del gobierno y los líderes) cambian constantemente y hay presentes siempre muchas rivalidades entre ellos, b) con gran frecuencia se les persigue sólo para elevar el precio monetario del soborno.

Por tanto, la totalidad de la organización del trabajo de los vagoneros está diseñada para proteger a la actividad de venta y con ello, a toda la eficacia que han logrado incorporar en dicha venta de manera acumulada a través de los años. Este es un logro colectivo casi no mencionado en los estudios académicos que existen sobre el tema. Sin duda, contra las apariencias de que éste es un ambiente muy agresivo y altamente individualista, sucede por el contrario, que las relaciones de solidaridad son indispensables, sobre en lo que se refiere al apoyo de los vagoneros de base hacia los jefes-líderes que organizan el trabajo y elaboran los acuerdos con las autoridades.

¹⁰⁴ Exaltación que puede llevar a lo que los sociólogos del trabajo más concentrado en cuestiones de la salud llaman *burning out* del rol de trabajo.

V. LOS ESPACIOS DE INTERACCIÓN DE LOS VAGONEROS

Como se pudo observar a lo largo del anterior capítulo, van apareciendo distintos actores que implican determinadas problemáticas o apoyos para los vagoneros. Una primer gran diferencia con el ámbito laboral fabril, es que la normatividad, y más básicamente el referente ideal de todas las relaciones sociales es la colaboración establecida como capa ideológica hegemónica.

Específicamente, los vagoneros no están obligados a colaborar con quienes se les entregan las cuotas o los persiguen, por la razón de que su trabajo de entrada no debería existir pero generalmente hay un espacio para tolerarla. O sea, la primer gran diferencia con el colaboracionismo fabril, es que los vagoneros son relativamente libres para darle a sus acciones el matiz de la complicidad o la solidaridad ante adversidades que son muy serias, porque amenazan la existencia de su ocupación misma y tienen que sortear diferentes dificultades. Tales adversidades además, rara vez encarnan en algún enemigo concreto de forma tan clara como lo hace el patrón en el caso de los obreros.

En los vagoneros del Metro, los actores incluidos son compañeros, clientes; usuarios, líder (es), coordinadores, jefe de estación; conductores de tren; policía de estación y de operativos; espionaje, ladrón y hasta el juez cívico, cuando llegan a presentarse a pagar la multa correspondiente.

Detrás de éstos, bajo la generalidad de “usuarios” y como trasfondo pero indudable intervención potencial, se encuentran muchísimos más actores que ocasionalmente pueden irrumpir de manera inesperada en el trabajo del vagonero, como diferentes bandas de jóvenes (emos, darketos, punks, etc.), grupos de estudiantes, mujeres a las que se les lanzan piropos o majaderías, mujeres embarazadas, grupos vulnerables de la sociedad (indigentes, ancianos, diferentes tipos de discapacitados, etc.), suicidas, diversos tipos de minorías, soldados, médicos, predicadores, entre una larga lista que no viene al caso mencionar más que de manera general, para señalar que de dichos actores pueden siempre provenir contingencias imprevistas para los vagoneros.

A continuación, se abordará el análisis de los espacios de interacción pertenecientes al primer círculo social de los vagoneros, que es de hecho, el que más interesa de acuerdo a los propósitos de la presente investigación.

Con el líder

El líder de quienes trabajan en esta ocupación, al igual que sucede en otras tantas, puede ser

comparado con el patrón de la fábrica que contrata al obrero, aunque la gran diferencia es que el vagonero tiene que dejar un depósito de dinero, para permanecer en la “organización”, lo cual no sorprende pues a lo largo de la historia sindical en México se ha consolidado como una práctica recurrente.

Dicho de manera más precisa, el líder es visto por los vagoneros como un padrino o madrina que resulta indispensable para que la ocupación siga operando en el subterráneo con las menores dificultades posibles, aunque casi siempre se les esté persiguiendo a los vagoneros.

“los líderes hasta eso nos cuidaban y no nos pasaba nada. En una ocasión a mi esposa la detuvieron y se la llevaron al torito, un lugar donde se llevaban a las personas que detenían, a mí me aviso mi jefe que habían detenido a mi esposa, que fuera a verla y a sacarla, yo fui a sacarla, estaba muy asustada, la tranquilice... por un lado estuvo bien que la hayan detenido, pa' que se dé cuenta que no es un trabajo fácil” Juan

“Pasar nada” es un decir que encubre muchas cosas, ya que de inicio, detenerla significa privarle de su libertad por algunas horas y ello implica, como quiera que pueda verse, una indudable dosis de maltrato. En este sentido, decir a su esposa que no pasa nada es inducirla a aceptar que acepte o ignore este y otros posibles maltratos y peligros. En suma, es invitarla a que acepte las vulnerabilidades implicadas en la ocupación.

Los líderes determinan muchas cosas, entre ellas: **(a)** horarios, en ciertas líneas tres turnos cuando son muchos vendedores; **(b)** el número de trabajadores por vagones, que generalmente van ingresando al convoy. Esto es; de cuatro en cuatro y en días con mayores ventas de ocho en ocho; **(c)** las líneas en las que se puede vender, debido a que la mayoría de los líderes manejan dos y hasta tres líneas; **(d)** la materia de trabajo, o sea, vender dulces ó vendedor de CD's de música ó audio.

En cuanto a los horarios, es importante indicar que el líder tiene la facultad de interrumpir la jornada laboral, convocar a reuniones o juntas, solicitar el apoyo para acciones políticas, la mayoría de veces ajenas a la ocupación y en donde los vendedores suelen quejarse, pero pocas veces pueden o quieren hacer algo para contrarrestarlo.

El líder también regula el mercado laboral de los convoyes, desde el momento en que controla el acceso para trabajar en la línea. Una forma común es indagar a la persona que solicita trabajo, algo así como una entrevista y revisión del currículo. Establece los puestos disponibles, tipo escalafón, pues conoce cuántos vendedores son, quiénes son, qué venden, y

sobre todo, sus meritos al trabajar o colaborar, principal criterio a partir del cual asigna los privilegios.

“un día me presenté en la línea del Metro y les compre cosas a unos vagoneros con la intención de preguntarles como podía entrar a trabajar, pero me encontré con que todo era muy “cerrado”, pues la contestación de ellos era “no sé”, así que estuve yendo varios días para ver que lograba, hasta que un día se me acerco un señor que le dijo: “yo ya te vi, ya vi que tienes ganas de trabajar, vente mañana a las 6 p.m. para que veas al jefe y le digas que quieres “chambiar”, yo me presente como me habían dicho, pero no fue nadie, volvi, hasta que encontró al jefe y me dijo: “yo ya te había visto, te vi desde el primer día en el Metro, si quieres trabajar órale” Juan

“El jefe me preguntó varias cosas ¿qué haces?, ¿dónde vives?, ¿por qué quieres trabajar aquí?, yo le respondí que ya había trabajado vendiendo cosas en el tianguis, que no me iba a dar pena, y el jefe me dijo: “vas a empezar a vender chicle y pastilla, velo a comprar a la Merced” El fabuloso

De los dirigentes depende en gran medida la forma de organizar, regular y hasta controlar buena parte del trabajo, pues imprimen parte de su personalidad en las organizaciones que comandan, por ejemplo hay *regentes* que gustan de hacer muchas festividades y darse a conocer de manera pública, como pruebas de su poder y presencia en el ambulante, mientras que otros prefieren ocultarse y manifestar su control a través del tipo de acciones que puede emprender desde lejos ó en el apego de sugerencias por parte de sus asociados para modificar, nunca cambiar, ciertas prácticas. Ver Anexo Foto 7

Por tanto entre sus funciones reconocidas pero no pública y explícitamente aceptadas¹⁰⁵, está el de marcar las horas de trabajo, asignar los vagones de acuerdo a su preferencias, imponer los castigos, las formas de *probar* la lealtad a la “organización”, establecer acuerdo con las autoridades del Metro, cobrar y fijar el monto de las cuotas, dirigir la acciones colectivas, “acarrear” a sus agremiados para actos políticos, imputar los requisitos para laborar, tener la información de cuándo y cómo se llevarían a cabo los operativos de las autoridades, incluso “despedir” a los trabajadores vagoneros a través de fuertes golpizas, en pocas palabras son quienes controlan el “mercado laboral” y la organización del trabajo de los vagoneros en el subterráneo. Entre otras, una función de intermediación, interlocución y representación de gran importancia.

¹⁰⁵En conversaciones informales que se han tenido con un líder que le disgusta ser llamado así debido a toda la carga negativa que implica y que prefiere que se le llame dirigente, se pueden notar los constantes contrastes que viven las personas con ese cargo, las cuales la mayoría de las veces nunca se expresa.

Aunque este liderazgo no es legitimado por medio de votaciones, sino a través de meritos, aceptaciones, y protecciones proporcionadas tanto por parte de los mismos vagoneros, como por otros vendedores (tepiteños, ambulantes de la Merced, franeleros, etc.) de organizaciones “civiles” (Francisco Villa) y también por partidos políticos (PAN, PRI, PT, PRD, etc.). Generalmente se llega a líder con la experiencia y relaciones acumuladas a través de varios años de ejercer la actividad, en donde es indispensable saber negociar rápida y eficazmente con las autoridades, tener facilidad de palabra, o capacidad de amenazas y lucha con adversarios que le compiten o disputan el liderazgo.

Con lo descrito anteriormente el líder es quien además de tener la función de ordenar la ocupación, también puede llegar a provocar temor e incertidumbre, ya sea derivado del riesgo de pérdida total de su trabajo, así como de la violencia misma que estos hechos generan, la cual puede provenir del abuso de cualquier forma de fuerza dirigida a sujetos con el fin de someterlos, control que llega a convertirse en un monopolio de poder que reporta grandes ganancias económicas y sociales para las cabecillas.

“Lo que pasa es que... aquí... yo era muy celoso de mi trabajo... pero hay veces que te hartas de tanta injusticia que hay... y hubo dos señoritas que me quisieron entrevistar, yo les dije que sí que no había problemas, pero cuando me empezaron a tomar fotos y a filmar yo... lógicamente que ahí reaccione...reaccione por el simple hecho de que... ya se había corrido la voz y luego ya estaban a un lado mio [personas cercanas al líder] y yo para evitarme problemas lo único que hice fue agarrarlas de los pelos, les pegue y las subí para arriba y las mande a chingar a su madre, les quite su cámara y les dije que por favor se fueran porque si no les iba a pasar algo, las empecé a amenazar y ya con eso me lave las manos...” Juan

Incluso se habla de la existencia de dos tipos de normas manejadas por este actor. Para las mujeres es usual que se les sugiera, insinué y hasta solicite favores sexuales al líder, como una forma de pago por la asignación “exclusiva”¹⁰⁶ de ciertos vagones, condonar el pago de cuotas, la no asistencia a las marchas y a veces la obtención de información antes que los compañeros.

Es cierto que en el caso de las damas es una práctica común en los lugares de trabajo (fábricas o empresas) y que no es exclusivo de la ocupación, pero el hecho de que se extienda a estos espacios, solo indica que es parte de cierta cultura laboral que para las vagoneras implica un padecimiento más que debe sobrellevarse.

¹⁰⁶ Privilegio que no es gratuito, ya que aunque deje de pagar en moneda, las burla, indirectas, rechazo y hasta envidias son un costo que no deja de pagarse.

“No, o sea que lo que pasa es que ya hay que abrir los ojos ¿no? ya estamos en el siglo XX y la mujer luego lo hace por necesidad, ya dejémonos de hipocresías, la gente luego lo hace por que le conviene ¿no?, a plazo fijo o a plazo largo, pero de ante mano sabe que no se van a meter en un tiempo con ellas, eso es lógico...” Salo

“Las propuestas siempre están como en todo ¿no manita?, o sea que te puedo decir, te preguntan y a cambio hay algo que... pues bueno ¿lo tomas o lo dejas? Eso es cuestión de cada uno ¿no? Eso siempre va a ver y no nomás aquí, en todos lados, no lo puedes cambiar y menos aquí... pero pu’s tu tienes la última palabra...hay como tu veas” Carmen

“En todos lados se ve y se da, aquí en el sistema en otros niveles, pero también se presenta, o sea que hay algunos líderes que te piden algo a cambio de un puesto, eso se da más en las chavas” Fercho

“para los nuevos... ó las mujeres esta más difícil lo que pasa es que ahí los que sufren mucho son las mujeres, la verdad... hay que ser sinceros, el hombre como sea... pues, le mientas las madre al jefe o se rompe la madre con quien sea ¿no?, pero una mujer indefensa... que realmente... luego necesita el billete y se tiene que aguantar ¿no?” Toño

En cuanto a los hombres, el padecimiento viene impregnado e involucra un componente del comportamiento humano: la agresión. En la organización de la venta ambulante, la posibilidad de evadir ciertos requisitos para permanecer en la ocupación es la de convertirse en *golpeador*, que consiste en estar dispuesto a defender en cualquier momento y ante cualquier contingencia a la organización ó al líder.

“O sea, el jefe tiene un chingo de privilegios, lo que se trabaja es la mamá soltera y ya se deja “meter ¿no?” dependiendo, mucha gente que sí lo llega a hacer, para mí es muy respetable lo hagan, pero ya es cuestión de ella y con eso deseas algo y ya lo tienes” Anita

“Pues en primera tiene preferencias ¿no? que podían faltar...que no podían llevar gente, cuando era cooperación pues ellos no daban, ese tipo de cosas, pero no convenía ser mandamás, porque pues ya cuando eres mandamás es de estar desde la mañana hasta la noche para que estés al pendiente” Egdar

“Todos, todo se mezcla, para mí mis respetos, porque mira... son amas de casa, se preocupan por su hijos... y más que nada... ahí se están jugando su vida, y en tercera pues deben de estar congeniando con la gente, con el mandamás, con el patrón” El fabuloso

Con estas particularidades se descarta la idea de la no existencia de alguna “regulación”, pues aunque no se esté avalada por alguna institución o contrato colectivo eso no implica que no

existan normas ó reglas internas, que en ocasiones se presentan tanto para hombres como para mujeres, quienes además de saber vender deben respetar y aprender a negociar con estas otras.

Con el usuario

El usuario es otro de los actores principales con los que se involucra el vagonero, pues es siempre el potencial beneficiado y a la vez perjudicado, desde el momento en que, o bien soporta el estruendo de los reproductores de los vendedores de discos, o encuentra el artículo que necesitaba. El trato para el usuario se vuelve muy importante y el vagonero puede tomar una actitud servicial, amable, “educada”, aunque también puede suceder lo contrario, ser grosero, agresivo y altanero.

“Mira yo no me quejo solo que respeten que uno viene harto, del jefe, los compañeros, el trabajo... todo... una vez le dije que no le daba permiso porque llevaba a mi niño y el traía su bocina y me creerás que se molesto y se me puso al brinco, entonces yo digo, ¿es mi derecho!, por eso pago mi boleto ¿no?” Patricia (usuaria)

Entre los vagoneros existe una diferencia entre cliente y usuario, para eliminarla el vendedor echa mano de las normas de servicio, de lo que ha aprendido y le han inculcado en la ocupación, del trato que ha recibido cuando ha sido cliente, de lo que piensa que debe ser un buen trato, de lo necesario para agrandar y convencerlo para comprar su producto. En la relación Usuario-vendedor-cliente, los lazos que se presentan son necesarios, cotidianos y representan enfrentamientos con negociaciones entre estos tres actores en donde se involucran múltiples campos, entre ellos se encuentra el estético, morales, religiosos, éticos y de sentimientos.

Particularmente en lo estético, se proveen de la mercancía que pueda ser inmediata e instintivamente agradable para los usuarios, aquella capaz de proporcionar un sentido de la belleza o en caso contrario que sea rechazado por feo. En cuanto al código moral se puede mencionar que en la venta los usuarios-clientes pueden calificar de decente e indecente la mercancía que venden, los videos que son exhibidos con escenas que en ocasiones llegan a ofender a ciertas personas (a los padres de los niños, principalmente), en tanto que lo ético se refiere a si es justo o no permitirles trastornar su viaje, si esta bien engañar al usuario vendiéndole mercancía poco confiable. Lo que puede llevar a que ciertas emociones de coraje, temor, compasión a ciertos vendedores que a pesar de sus capacidades distintas suben a vender al interior del Metro.

Con el Jefe de estación

Contra las apariencias o creencia común, este actor es clave y fundamental para desarrollar la ocupación, pues en términos institucionales sería la persona responsable de no permitir la venta en los vagones. Sin embargo, existen condiciones que obstruyen esa importante función; dos de las más importantes es la aceptación de los sobornos y el hecho de que es insuficiente el personal asignado a la seguridad de los 4.5 millones de usuarios, que además de evitar la venta ambulante no es lo único que deben cuidar, sino también la vigilancia de bodegas, talleres, trenes.

Por lo tanto, una de las justificaciones más recurrentes por parte de las autoridades y de la opinión pública, es que no vale la pena dedicarle tanto tiempo a una situación que por años ha existido, y a enfrentarse a ellos con las desventajas que tienen. En donde la poca movilidad que tiene en su puesto de trabajo, los hace más vulnerables a ser agredidos como una forma de represalias. Y cuando llegan a tener un cambio de línea solo se reproducen las estructuras de sobornos y pagos en la nueva línea

“Depende, los del Metro ya nos conocen y en caso de que nos hagan algo nosotros ya sabemos donde tienen que ir a firmar su salida, así que si se pasan de listos, lo único que haces es seguirlo y ponerle en su madre, y yo se los he dicho: pásate de listo aquí porque si te agarro allá fuera tu no eres nada, la calle es de todos y a ver a como nos toca, y yo digo que si de verdad nos quisieran sacar ya lo hubieran hecho...” Edgar

Aunque también es cierto que existe extorsión de parte de esta instancia que los vagoneros solventan a través de la cuota semanal entregada a sus líderes. A cambio se les indica a los vagoneros vía líder los días y horas específicas de los operativos. Se les protege de solo una remisión a los vagoneros, pues solo pide nombres y un número de vendedores para llenar el reporte exigido por el STC.

“de vez en cuando nos detenían y nos llevaban ya sea a la vigilancia del Metro o a alguna Delegación cerca, esto les pasaba por lo general a los nuevos, pues a ellos eran a los que aventaban, el jefe de estación les decía a los jefes: a mí no me des dinero, a mí dame 15 personas en tal tiempo, con esto, el jefe de estación cumplía con su trabajo, pero a fuerzas se llevaba un dinero ya que todo esto era parte del sistema” Juan

También influye el hecho de que a partir del *efecto cucaracha* se ha incrementado el número de vagoneros en las líneas y ante ello, algunos jefes de estación sucumben a lo sobornos y mantienen más o menos intactos los arreglos instituidos informalmente, que comprenden

hacerse de la vista gorda, pasar información clave a cambio de dinero o favores que beneficien su trabajo.

“A ellos no les conviene estar molestándonos, porque si a nosotros nos agarran a nosotros no nos pasa nada, pagamos la multa y ya, pero a ellos, si decimos lo que en realidad pasa, ellos pierden su chamba, así que en última instancia ellos llevan la de perder, pu’s ¿yo que? aquí me muevo a otra línea, pero ¿ellos qué?... ¡se van!...” Salo

Según datos de la SSP-DF, a fines de noviembre de 2006 se habían detenido 81 mil 632 vendedores ambulantes en lo que iba del año; cifra que se dispara en comparación con los 25 mil 795 detenidos en 2005 y los 10 mil 500 de 2004” (López, 2007, Notas Precisas)

“Es que por ejemplo, nuestro trabajo es pedirle amablemente que desaloje el tren y el lo sabe perfectamente, mientras este en el andén no hay problema puede estar todo el tiempo que quiera pero ya cuando se sube y empieza a obstruir el paso, ahí si tengo que intervenir, a veces agarran la onda y ya con verte se salen, pero en ocasiones se ponen necios y debo agarrarlos por el brazo para sacarlos...Es un problema laboral, todos los días estar peleando con el mismo vendedor, con ellos, y a veces se están peleando entre ellos y lo que hago es llamar a una patrulla” Joel, Vigilante

Con compañeros de trabajo

La interacción con los compañeros de trabajo es fundamental para la sobrevivencia de la ocupación. Una primer idea equivocada de quien no conoce este medio es creer que a esta ocupación se accede por voluntad de quien lo desea, y una segunda creencia errónea, es pensar que trabajar de vagonero es una forma de obtener dinero fácil. Otro tercer supuesto erróneo es pensar que los vagoneros son libres de vender como quieran sin respetar normas.

Muy por el contrario, hay momentos en los que el castigo o sanción pueden ser muy elevados si se viola alguna regla no escrita. Dichas normas no son claras, sino más bien tienen cierta flexibilidad interpretativa dentro de ciertos márgenes: surgen y se aprenden durante la interacción misma, en cuyo curso cada vagonero concreto va internalizando su propio estilo de aprender a ser vagonero. Es decir, mientras por un lado hay amplia libertad de realizar un estilo propio de trabajo y de ser vagonero, por el otro la violación de las normas o estructuras que acotan dicha libertad implica fuertes castigos que pueden poner en peligro la integridad física y moral.

De manera inevitable, lo vagoneros interaccionan entre sí tanto para organizar el trabajo como para convivir. Al estar juntos, sus pláticas no se reducen al trabajo, sino que se amplían a la familia, las aspiraciones, presunciones, anhelos, etc.

“Luego hay veces que luego no es tanto el trabajo, sino el problema de... familiares, ahí te enteras de muchas cosas, pues de que son dejadas, de que son golpeadas, de que el marido es borracho, de que son madres solteras, de que trabajan para su vicio” Carmen

“por que mira psicológicamente yo lo veía así yo no puedo mandar a la chingada a muchas personas porque a lo largo te van a servir, yo lo veo a futuro por conveniencia” Anita

Sin embargo, pocas veces se consolidan verdaderas amistades debido a una serie de circunstancias que no permiten consolidar lazos de grandes afectos, aunque esto no significa que existan amistades duraderas

“la verdad ahí no hay amistad, sales con ellos que al billar o a comer o tomarte una cerveza, porque ahí tenemos una hora de comer, pero nada más, todo se queda ahí...” Edgar

“la estrategia personal para caer bien es... pues la labia, hacerle que le importas, hacer que lo escuchas, sabiendo de antemano que... pues chale que poca madre” Toño

Uno de estos factores es el de convertirse en clandestinos, ya que implica ocultar su verdadera información personal, dónde viven, por qué llegaron a vender al Metro, porqué estuvieron en la cárcel, qué hay de la familia de cada uno, etcétera. Además que las buenas ganancias en la ocupación influyen en que las relaciones más inmediatas se encuentren impregnadas de envidias y rivalidades en donde se hace gran énfasis en la ropa, mercancía, parejas, instrumentos de trabajo, ganancias.

“pero es una bronca...aquí entre compañeros es muy celosa esta chamba... Pues porque aquí entre los mismos compañeros, te echan de cabeza cada que se puede, allá con el juez o entre nosotros mismos, porque dicen: ese guey hambreado, le gana bien [a los discos], los hace y los vende, entonces pues... también hay envidias y muchos celos, de lo que haces {...} por ejemplo, aquí hay mucho hablador que presume de el numero de discos que vende, no falta el que te pregunta cuántos vendiste y tu les dices, veinte o treinta, y ellos te dicen: yo cien, o sea... ¡no manches! {se carcajea} Eso es choro, no puedes vender tanto, uno lo ve y no se venden, porque a demás uno lo vería ¿no? El fabuloso

"Haces como que les ayudas {piensa} Sí, como amigos, fingir amistad, ser hipócrita más que nada...lo que pasa yo ahí lo que obtuve fue mucho rencor, mucho odio, mucho..." Juan

Y se acentúa más debido al férreo control que la organización y el líder tiene sobre ellos, por lo aislados que viven de su entorno más inmediato.

"Lo que pasa es que te aburres en la base... luego sí te aburres porque estás libre hay tiempo para todo, luego hay veces que se juntan 10 personas, 15, porque no puede uno estar más, esos diez o quince personas, debe de estar uno separado, porque no puede estar en bolita, se va separando por pedacitos y ya te va tocando tu lugar, no podías estar en esa bolita... ¿Por qué? Pues porque... pu's el líder no te deja por el simple hecho de que en bola pues la gente sabe de antemano que pues ahí, pues uno así no es bien querido, o sea pues se voltea la cuchara..." Juan

"Lo que yo he visto es que mucha gente cree que es bien fácil y se meten a echar desmadre, pero cuando ya ven la de a de verdad, no aguantan y se van o nosotros mismos hacemos que se vayan y nos dejen trabajar a quienes sí venimos a trabajar para llevar de comer a nuestra casa, porque si ellos la riegan a mi familia no le voy a poder decir aguántame que estos güeyes la regaron" Coordinador

Sin embargo cuando se lanza la pregunta directa de cómo se llevan en el trabajo la mayoría de veces responden

"Bien, si le pegas a uno le pegas a todos, somos muy unidos y cuidamos nuestra chamba porque la verdad no nos va mal" Salo

"Pues muy bien, mira lo que pasa en si cuando tú llegas a tener algo pesado sobre el transcurso del recorrido, pues lo único que haces es... te bajas y empiezas a chiflar, y lógicamente que esperas al otro vagón, porque el de atrás siempre va viendo las cosas, va viendo las cosas se baja, se baja uno, se baja otro, se baja el otro y lógicamente ya no te bajas solo" Toño

"Nos llevamos bien... cada quien sus cosas, nadie se mete con nadie, aquí cada quien su chamba, pero si se mete pu's entonces ahí si hay bronca, porque lógico no te vas a dejar..." Carmen

Con los coordinadores de vagoneros en cada línea

Se pensaría que un vagonero, para poder permanecer largo tiempo en la ocupación, es suficiente tener una buena relación con el líder, usuario y compañeros, sin embargo dentro de

este último grupo existe un conjunto de vendedores que también incide sobre el trabajo de la venta ambulante al interior del Metro.

*“mi función es estar aquí por si se necesita algo, hacer que la gente trabaje, vemos los asuntos de la línea, porque el “jefe” anda viendo otras cosas”
Coordinador, 2.*

Se trata de los llamados coordinadores de línea, que entre sus funciones esta el cuidar a los vagoneros, apoyarlos en lo que necesiten, resolver las dificultades más inmediatas como que un vendedor o usuario sufra un accidente, así como también el entregar un reporte al líder de los sucesos más importantes. Organizar a los vendedores, darles instrucciones y algunas veces dar plazas a conocidos, amigos o familiares para vender en los trenes.

En un símil con el trabajo típico, sería el *trabajador de confianza* en la organización, el *capataz* o *supervisor*, generalmente también es un vagonero, con la diferencia que tienen un ingreso extra de cuotas, las cuales son pagadas por gente a su cargo, por personas que “metió” a trabajar bajo su “protección”.

El líder respeta esta opción de ingreso del coordinador y la gente del coordinar debe respetar al líder, ya sea por su carisma ó por imposición de parte del *capataz*.

*“Lo que pasa es que hay varios, o sea en si nuestro dirigente, pues el casi no se mancha las manos, él tiene un encargado y ese encargado en si él se dirige a... por parte del encargado tiene de dos o tres personas que nos guían o nos dicen la situación o nos citan. Siempre que pasaba eso por lo regular nos avisan de vagón a vagón se hablaban y decían: ¿sabes qué? sucedió algo y nos vemos en tal parte, o sea había cosas que no nos explican bien pero nos citaba terminando el Metro o nos citan en un parque o nos citaban afuera”
Toño*

Se llega al puesto por medio de méritos y muestras de lealtad a la organización y al líder, así como también por ser vendedores con mucha antigüedad. A cambio de la lealtad proporcionada por estos trabajadores se les otorga cierto poder y estatus al interior de la línea, elementos que algunas veces ayudan a hacer más completa su subjetividad. El nombre que utilizan los vagoneros para referirse a este puesto son, el ó *un mandamás*, *el encargado*, *el gatote (s)* y entre ellos se dicen coordinadores.

“Para llegar a ser eso tienes que ser de los primeros que se avientan a las broncas...A cualquier cosa que pida el mandamás” Anita

*“No, no es tan fácil ¡he!, él, en sí el mandamás, él se ve como cualquier persona, es muy difícil para que tu puedas, ahí necesitas mínimo de unos diez a ocho años que estés ahí, no creas que luego, luego te van a dar el puesto”
Carmen*

El ser coordinador también dificulta las relaciones entre los mismos compañeros y algunas veces impide hacer amistades entre ellos, pues el hecho de ocupar ese puesto lo aísla de algunas reuniones de los vendedores aunque los acerca a líderes y diputados de donde obtienen información valiosa que puede repercutir en su trabajo

“yo ya me tenía que cuidar la espalda para que no me dieran “la puñalada trapera” por que yo era el mandamás, yo era la persona que realmente por espantarlos o ponerles en la madre, porque lo llegué a hacer, o aventarles el miedo para que vean que yo soy bien chingón {...} Lo que pasa es que ya me veían con respeto, con miedo. O sea que ya cualquier persona ya no se metía conmigo, sabía de ante mano que yo eran de llegar y ponerle en la madre” Juan

“Aparte de su trabajo... no les dan dinero, él nada más su única recompensa es que podía mandar, puede mover adentro... la satisfacción... porque se tiene que trabajar para ganar su dinero, eso es de ley. O sea que en sí, no te creas que por ser mandamás te van a dar dinero, nada más su único privilegio es de que mandas y tienes privilegios para hacer cosas” Edgar

Con los policías de operativo y espionaje en los vagones

La venta ambulante en el Metro siempre ha sido prohibida por las autoridades del STC y aunque con exactitud no se sabe cuándo empezó a ser masiva lo único cierto es que “desde 1994 la Asamblea Legislativa del Distrito Federal decretó que las instalaciones del STC Metro es considerada como una zona de alta seguridad y por lo tanto está expresamente prohibido el comercio ambulante” (López, 1997: Notas precisas).

Así que desde Febrero del 2005 se implementaron institucionalmente los operativos en toda la red del STC, por elementos de la policía auxiliar en conjunto con el personal de vigilancia del Metro, que a lo largo de estos años han cambiado de nombre de vagón seguro a Comando Operativo Metro en el 2006.

El objetivo de estos es prevenir cualquier delito y salvaguarda la integridad física y patrimonial de los usuarios de ese sistema de transporte. Sin embargo, a raíz de las ofensivas emprendidas por el gobierno Ebrad en contra de los vendedores callejeros, cuya primera fase fue el desalojo del famoso perímetro “A”, comenzó lo que las autoridades capitalinas llaman “recuperación de espacios”, en donde a través de constantes operativos en vía pública y algunas plazas comerciales se busca minimizar la actividad que ellos denominan como economía informal.

“Esto tiene que ver con lo que te digo de la gente nueva, mira... hace como dos o tres años había un grupo que era el de grupo de choque, estos cuates lo que hacían era remitirte por cualquier pendejada, que si usabas mal las escaleras,

que si no pagabas boletos, que si cualquier cosa, la verdad ellos si hacían su chamba, hasta el punto en que el propio usuario se quejó de su tratos y como estaban a contrato por un año, pues ya pa'l otro año se fueron, a nosotros sí nos estuvieron molestando mucho..." Edgar

Para el presente estudio, fue muy significativo el llamado efecto cucaracha, que se da a partir del momento en que los vendedores ambulantes de las calles de fuera, hacia fines de 2007, por las políticas de Ebrad de eliminación del comercio en vía pública, huyen de la persecución y buscan refugiarse ingresando a otras áreas de la venta ambulante, entre ellas a la de vagonero del metro. En otras palabras, el "efecto cucaracha" consiste en la integración a la red de vendedores ambulantes del subterráneo a una parte de los comerciantes expulsados del Centro Histórico los cuales han optado por buscar y hacerse de un nicho de ocupación vendiendo en los convoyes del Metro.

Dicho efecto permitió realizar numerosas observaciones que no hubieran sido posible antes. La ejecución y dirección de los operativos, hasta antes del denominado *efecto cucaracha* era realizada por la policía auxiliar y personal del Metro, ahora además de lo anterior se lleva a cabo por la policía Bancaria e Industrial, y algunas veces por personal de la Agencia Federal de Investigaciones AFI.

Evidentemente, el hecho de que éstos últimos intervengan, conduce a confirmar que la pobreza se criminaliza, al prevalecer una visión inmediatista y superficial del comercio ambulante, y no ver las profundas raíces socioculturales y económicas del problema.

Desde esta perspectiva miope, las autoridades han introducido *nuevos* actores en donde lo distinto es que son policías "especializados" y operan de forma aparentemente especial por el área de misteriosa y sofisticada que se da. En el caso del Comandante y policías de operativo *Garret*¹⁰⁷, utilizan uniformes visiblemente distintos de los policías de estación, cuentan con boinas, guantes, macanas, pistolas y paletas detectores de metal Garret, y como parte del entrenamiento que reciben se encuentra el control de multitudes, la disuasión de masas y la protección civil.

"un día llegaron y la neta si nos apantallaron, porque les pusieron sus boinas, su traje así tipo robocop... se paseaban en la red como si de veras, ya después de unos días nos dimos cuenta que eran policías de torniquetes disfrazados de choque, de esos que sí trabajaban... yo creo que los metieron para asustarnos"
Salo

¹⁰⁷ Toda la policía viene del GDF, no son trabajadores del Metro, son una empresa de subcontratación que le dan al STC.

“son polis de torniquetes, la mayoría no sabe pelear, no tiene condición, esta gordo, igual que los de torniquetes, yo a esos si les miento su madre porque algunos se ponen pesados y la neta no, ellos no nos pueden hacer nada igual que los boinas, así les decimos porque hasta se ven curiosos ¿no?” Toño

“Nosotros remitimos a los vendedores, a tener al margen a los vendedores y son peleas típicas, se pone bastante interesante...ya se están organizando, tienen asociaciones, son grupos, pero pues nosotros estamos aquí para eso, para darles batalla” Policía Garret

En cuanto al espionaje, se puede decir que son policías que viajan como usuarios en un subgrupo de tres en tres, no utilizan uniforme alguno, visten de civil, durante el operativo utilizan celulares para tomar fotos de los vendedores y dan información a policías que esperan en el andén a los vagoneros. Aunque no solo vigilan a los vendedores, sino también a las autoridades del Metro, así que evitan ser ubicados por los vendedores y en un inicio los vagoneros pensaban que sí eran usuarios.

“O sea al principio si nos apantallaron por las sorpresas que nos daban, pero ahora no, no nos hacen nada, al menos ellos no...” Carmen

“Sí, a todos nos vigilan, se suben de civil y andan checando a ver si trabajamos, eso te impide que te quemes” Joel, Vigilancia

Anteriormente la relación entre el policía de torniquetes y el vagonero había sido más o menos estable, pues la cotidianidad les ha permitido cierta regularidad en lo que se puede o no aceptar.

“Una vez me lo sugirió un vagonero la mordida, pero no acepte porque me comprometo con algo que no voy a cumplir, porque este es mi trabajo y mi familia vive de esto, además que tenemos a un jefe que viene a vigilarnos, además que hay gente que también viene a eso, a ver cómo estamos trabajando” Policía de torniquete

Asimismo, el ambulante sabe que cuando el policía esta llenando su bitácora, es porque algún jefe lo esta supervisando, lo cual implica que no puede pasar por la puerta de acceso gratis, y tiene que pagar como cualquier usuario su entrada.

Con el conductor de tren

La relación continua entre el conductor del Metro y el vagonero implica muchas disputas, pues generalmente los vagoneros inciden constantemente en el trabajo de los conductores, ya que muchas veces abren y cierran las puertas a destiempo, sus bocinas impiden el cierre de

puertas y provocan accidentes al cerrar las puertas abruptamente. Aunque desde otra perspectiva, son los conductores quienes impiden que los vagoneros puedan vender, pues no anuncian la partida y el cierre para tener tiempo de ingresar al tren.

Sin embargo esto no impide que se tenga buenas relaciones entre ellos, al menos lo que pueden comentarnos algunos vendedores es que hay conductores muy tolerantes de la venta ambulante y aunque nunca ha habido expresamente un acuerdo, con algunos conductores se tiene cierto cordialidad y respeto para lograr su actividad.

“Hay algunos que son chidos, se esperan a que entres, pero hay otros que no, te cierran las puertas y como son hidráulicas pues sí duele.... Hasta eso hay de todo” Salo

“Yo les vendo tortas cuando llevo para los compañeros, y si me compran luego, y ya cuando me voy con ellos como que me esperan, o sea de buena onda no me avientan las puertas como otros” Carmen

“Ellos saben que si cierran las puertas, nosotros las abrimos y que si se ponen rudos nosotros no nos dejamos, porque los dos necesitamos de los dos para hacer la chamba y mientras no se metan con nosotros, nosotros los respetamos porque pues también esta trabajando” Toño

Con el Juez cívico

La ley de Cultura Cívica del DF en su artículo 47 señala que “Tratándose de trabajadores no asalariados, la multa no excederá del equivalente a un día de su ingreso. Tratándose de personas desempleadas o sin ingresos, la multa máxima será el equivalente a un día de salario mínimo” (López, 1997: Notas precisas).

Con este argumento los vagoneros se manejan cuando son detenidos y remitidos al Ministerio Público, saben que no les pueden hacer nada ya que ante esta autoridad solo fungen como representantes del Metro y mientras no se dañe a terceros no hay gran problema, solo se paga la multa y listo, vuelven a los vagones.

“una vez me agarraron aquí, a mi solito y me llevaron a la línea dos en donde ya habían agarrado a otros, la bronca fue que los de allá pensaron que me había metido a su línea y ya me querían madrear, entonces yo le dije al jefe de estación, no sea malo dígalos que me agarraron en la nueve sino me van a madrear, entonces pues se portaron chidos y me dijeron ¡va!. Te voy a presentar por separado, hablaron con el juez, le dijeron ¿dale chance no? La bronca esta gruesa, dale chance de que el chavo se vaya antes, y pues ya el juez me dijo tienes quince minutos para irte porque después voy a dejar a los otros y

si te agarran yo no sé y así fue, me fui en chinga a mi casa sino ¿cómo me habría ido?” El fabuloso

“Pues a veces nos pegan, ahorita casi no, aunque ya salio un guey que le dicen el arquitecto, ese guey si te pegaba, te dice: saca los discos y tu dices no traigo nada y ya de tanto golpe dices ahí están, aunque también te voy a decir que hay gente buena, a mi me toco una jueza bien buena onda que cuando nos presento el polí, ella le dijo: ¿de que se les acusa? y el polí dijo: de vendedores y obstrucción del paso, entonces ella dijo: ¿dónde esta su mercancía y su equipo? estos ya se la habian clavado y no la querian dar, entonces la jueza nos dijo: ¿ya los golpearon y no les quieren dar su equipo? ¿Verdad?... yo les voy a decir [a los policías] que ustedes van a demandar por maltrato y como ellos no van a querer vamos a negociar... y así le hicimos ella les dijo y los otros a cambio de no levantar la demanda nos devolvieron el equipo, esa fue la única vez, de ahí en fuera me ha tocado cada juez, que bueno...” Toño

“A mi me han llevado a varias, esa jueza era de la colonia Arenal, y ahorita la Delegación más peligrosa es la de Iztacalco porque ahí ya tienen computadora, ahí te registran por huella, o sea en todas hay pero ahí sí la usan y como a veces cambiamos nuestro nombre imagínate si nos cachan vas pa’ tras por falsificación de datos...por eso en esta chamba nos cambiamos mucho de nombres” Edgar

“Ahí la multa depende de cuantas veces has caído, por ejemplo si en menos de seis meses caes ya no pagas cincuenta pesos, pagas el doble o sino quieres debes estar 13 horas de arresto, y pues no te conviene, así que lo que hacemos es cambiarnos de nombre, dar otro y como no hay registro más que en la bitácora te buscan y ¡ya! pagas y vamonos...” Carmen

Con el ladrón, con los afanadores de las instalaciones del Metro y con algunos otros actores potenciales.

Una de las características más sobresaliente en esta ocupación es la aparición de múltiples actores en la venta ambulante que pueden permanecer poco o mucho tiempo en el espacio de trabajo del vagonero, pero indudablemente influyen y al menos en una ocasión se ha tenido contacto con ellos.

Enumerarlos en una lista de una vez y para siempre implicaría enunciar a las distintas y siempre diversas personalidades, ocupaciones e intenciones que existen en el Metro, lo cual no quiere decir que no se pueda, sino simplemente que la misma naturaleza de este transporte hace poco determinable el número preciso de actores, aunque entre ellos se pueden mencionar a asaltantes a mano armada, carteristas, prostitutas, limosneros, invidentes, timadores, músicos de todo tipo, niños de la calle, minusválidos, entre otros.

La interacción entre el vendedor ambulante y el personal de limpieza en el Metro, que es personal subcontratado, el cual hasta ahora no se ha explorado, pero con la información obtenida es posible sustentar que es una relación ambivalente, de conflicto y cooperación, pues en ocasiones los cuartos de limpieza son usados como bodegas casuales, pero en otras existe tensión entre ellos, ya que constantemente se quejan de que los ambulantes del tren son sucios y no les dejan desarrollar su trabajo.

“Cuando yo llevo mucha merca pu’s lógico que no la puedo cargar toda... imagínate ¡qué chinga!, mejor la encargo con los de la limpieza del Metro y luego regreso por ella” Toño

Aunque los cuartos de limpieza no son los únicos lugares en donde se puede guardar producto, también se “almacenan” en comercios fuera del Metro, por ejemplo en la *fonda* en donde algunas veces llegan a comer, en los puestos de tortas o aguas, en estacionamientos aledaños a las estaciones, eso depende de la gente que conozcan.

En el caso del ladrón, éste viaja en toda la línea y algunas veces los vagoneros los ubican pues han tenido que hablar con ellos para pedirle que no roben mientras ellos venden, algunas veces se respeta otras no, es una relación de mucha tensión porque los ambulantes no pueden exigir a las bandas delictivas respeto, pues finalmente el espacio no le pertenece a nadie, así que lo que han hecho es tener una tregua entre líderes, no meterse en el trabajo de nadie.

Una vez en el andén platicando con el líder, ví bajar un ladrón con la bolsa de una mujer en la mano, minutos después grito una mujer ¡deténganlo!, ¡deténganlo! me robaron, pero nadie hizo nada, ni el señor que afanaba el piso, ni el coordinador que estaba con nosotros, ni mucho menos yo; el líder solamente atinó a decir: “*pinche mono, al rato le voy a decir que al menos me invite un refresco*” y yo le dije: por eso no los quiere la gente ya que se puede pensar que es uno de ustedes, y el respondió, *créeme no puedo hacer nada, sino con gusto pues si nos perjudica.*

“Una vez vi a un guey que andaba campaneando a la gente y lo conozco además, es ratero de este paradero... vio a una chava desde arriba de las escaleras y se regreso, cuando paso enfrente de ella, le dio el jalón de la cadena que traía, pero como era muy gruesa no se rompió, así que otro vez...la chava hasta se jalo... o sea tienes que saber que aquí si hay mucho rata aquí, hay que andar a las vivas, ahora que vas a venir, no traigas nada de valor porque esos no perdonan nada” Salo

Con el sindicato

Finalmente se presenta a uno de los actores que no podía faltar para mostrar un panorama más o menos completo de lo que sucede en el Metro: el Sindicato Nacional de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo Metro (SNTSTC), el cual esta dirigido desde hace más de 25 años por el líder del sindicato Fernando Espino Arévalo.

Este sindicato desde años atrás responde al estilo corporativo, donde se presentan prácticas antidemocráticas, plegado al gobierno y una corrupción que hasta hoy ha sido invencible. De tal manera, las pautas que indican lo que se permite y lo que no se permite en la ocupación del vagonero en las instalaciones en el Metro no le son ajenas al sindicato, sin embargo hay poco interés por solucionar este fenómeno al menos desde el líder sindical

¿Y el ambulante, la seguridad, la saturación? El ambulante atañe directamente a la empresa. A los trabajadores nos tiene sin cuidado, porque para nosotros es un usuario más. Claro, para la gente es un gran problema porque es una molestia constante, pero esto también se resuelve incrementando el número de policías. En lugar de prepararlos, los quitaron y redujeron el presupuesto. Es una vía libre para que entre la gente que quiera, desde delincuentes hasta ambulantes, pero es precisamente cuestión del enfoque de la actual administración¹⁰⁸” Fernando Espino Arévalo

Particularmente para este sindicato en donde la “cultura nacional se personaliza” (Guevara, 2005), en donde una sola persona lleva la carga simbólica y la capacidad de liderazgo que es apoyada por organizaciones políticas, de interés económico¹⁰⁹ es muy común este tipo de declaraciones. Por tanto, no es sorpresa alguna que los líderes del comercio ambulante subterráneo reproduzcan el patrón de comportamiento de este sindicato en donde se consolida un “liderazgo de tipo patriarcal, en donde funciona el intercambio sino también el temor y la deuda” (Guevara, 2005).

“Lo que pasa que el Metro en sí se basa si este... cuando tú eres líder de algo y eres conocido y necesitas gente, pues tu vas donde está el billete, puede ser de cualquiera, o sea que ahí si ya te lo pongo así. Yo llegué a ir a todas las marchas... del PRI, PAN, Perredistas de todo” Juan

Autoridades del Metro

Para las autoridades del Metro, quienes conviven diariamente con los vagoneros, las

¹⁰⁸ Entrevista realizada al líder del SNTSTC, el 15 de Marzo de 2001 <<www.gentesur.com.mx/articulos.php?id_sec=7&id_art=333 - 44k>>

¹⁰⁹ Actualmente es Diputado de la Cuarta Legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, por Nueva Alianza hasta el 2009, organización de la profesora Elba Esther Gordillo Morales.

percepciones anteriores son moneda corriente y a pesar de que la venta ambulante representa un gran problema para desarrollar su trabajo, sus acciones se remiten al apego exclusivo de las actividades que el manual de puestos indica.

Así que en cuanto a la venta subterránea lo que han hecho es aprender a convivir con los vendedores limitándose a sus funciones básicas y evitando adquirir problemas, ya que dicen no tener el apoyo suficiente para combatir la presencia y permanencia de los vagoneros.

“Como trabajador nos afecta en cuanto a que... a la incomodidad que le dan al usuario, ya sea por el ruido o que con sus bocinas no los dejan pasar, el problema radica en que no esta contemplado en el código penal la venta ambulante, sino que se remite como infractores menores, por hacer un mal uso del Metro y esto repercute en que nosotros o los policías los llevamos a la delegación...ellos pagan su multa mínima y regresan... y no me saco nada... este problema es de siempre... Jorge, Inspector de Estación

Hace 14 o 15 años aproximadamente, se logro quitar a la mayoría de los vendedores, porque las instalaciones estaban atestadas de vendedores, en los pasillos, andenes, en Pino Suárez es más llegamos a encontrar a vendedores viviendo adentro de la estación y...fijate ahí, yo llegue a ver a vendedores que vendían ¡mariscos! Imaginate tú mariscos dentro de la estación, sopes, chamarras...o sea de todo, de todo... hace como quince años se fueron, se logró, gracias a Dios se logro, se quito a los toreros pero los que andan son los vagoneros, que ya es un poco mas difícil de quitarlos porque...tienen más facilidad de movimiento y no están establecidos en un lugar, ellos tienen la facilidad de que si ven a alguien de nosotros, se mueven ¿no? se van a otro lado...evitando así que podamos hacer algo, tantito es eso y tantito la falta de apoyo por parte de las autoridades... al no estar contemplado en el código penal, pues no les afecta realmente en nada, imaginate si se contemplara como delito ya, esto les genera una sentencia, los presentas y ¿la pena que le pueden poner por ser reincidiosos?...ya es un poco más difícil que salgan y vuelvan” Jorge, Inspector de Estación

Aquí hay golpes, si ha habido, no te voy a decir que es diario porque realmente no pero... ¿sabes como se me figura a veces la relación? Hay una caricatura ya es muy, muy vieja, es un perro ovejero y un coyote ¿sí? ¡Es exactamente la relación!, porque... muchas veces ¡he! tu ves al trabajador fuera de turno con el vendedor y ¿quihubole? ¡ ¿Quihubole?!, pero ya estas en tu horario de trabajo y pues ni modo es mi trabajo y tu haces el tuyo y como no coinciden en quien gana, ¿te saco o te quedas tu aquí? Entonces muchas veces se daba esa situación, pero a horita el trabajo principal es la atención a dar el servicio... Jorge, Inspector de Estación¹¹⁰

¹¹⁰ Trabajador del Metro desde hace 19 años, comenzó en el área de vigilancia por 6 años, después como técnico de vías por 5 años, posteriormente al de transportación por 3 años y por último al que desempeña actualmente Inspector de estación

En primer lugar porque ellos son asesorados por sus licenciados, así de fácil, si los llegas a tocar te pueden culpar de maltrato y tu te ganas problemas porque más tardamos en hacer papeleo que en lo que pagan su multita de \$50 y salen a seguir ganando el doble, porque te voy a decir que estos cuates se llegan a llevar de \$300 a \$500 pesos diarios, así de fácil o sea no les duele perder su dinero ni su tiempo... Además nosotros lo que podemos hacer para quitarlos es muy poco... En primer lugar porque no tenemos el apoyo de nadie, así están las cosas... además que para hacer que los inculpen por un delito mayor al civil necesitamos que hagan algo más, o sea que se resistan a la aprehensión... Joel, Vigilante

En sí no podemos hacer nada pues son unos usuarios más, a los que se les debe dar servicio y muchas de las veces preferimos no meternos en problemas, porque ora sí que esta es nuestra chamba y si les decimos algo o les hacemos algo ellos saben en donde encontrarnos y la verdad pues salimos perdiendo, así que para que ¿no? Mejor así, por ejemplo nos agreden verbalmente siempre, hasta llegar el punto de provocarnos y que ya queramos pelearnos con ellos y eso es lo que quieren por eso nos molestan ó simplemente las amenazas de que: ¡vas a ver pinche rajón!, ¡ya te vi!, ¡no te la vas a acabar! Y eso así que para que le busco ¿no?... Policía de estación

El relato anterior expone claramente cómo los supuestos persecutores llegan a percibir la impotencia de no poder hacer nada, lo que indica un logro más que nada simbólico de lo vagoneros, desde el momento en que convencen a algunos de sus persecutores de la imposibilidad de la empresa en la que trabajan.

En otros casos este fenómeno representa y llegan a verlo como la gallina de los huevos de oro, un ingreso extra, algo que puede ser utilizado en beneficio propio

“Bueno el sindicato ¡no!...mira...bueno sí hay en todos grados, todos niveles, hay compañeros que sí recibían una cantidad, para evitarse problemas porque puedes hacer tu trabajo un día, dos, tres, cuatro...a los quince me vas a mentar la madre, así que mejor cada quien hace su trabajo, para no hacerlo personal... aquí hay autoridades involucradas...en alguna ocasión supe que en alguna administración los vendedores les llevaban dinero a los “jefes” a los de más arriba, ya más directo, una cantidad más fuerte, nunca lo vi pero lo supe, me platicaron, incluso se hablaba que a algún funcionario le llevaron un carro, en el momento en que toda la red estaba llena y había muchas ganancias y yo sí lo creo porque ganan muy bien y te estoy hablando de gente que trabaja en unas cuantas estaciones” Jorge, Inspector de Estación

Muchas veces señorita nos han llegado a sobornar, pero la verdad yo nunca he aceptado porque a mi me va muy bien como para perder mi trabajo por algo tan insignificante, además de que a nosotros nos vigilan mucho, hay una vigilancia que se sube al Metro para ver como trabajamos y están con su celular diciendo hablando pero lo que hacen es estar checando nos, entonces imagínate, si me llegan a ver me corren y a mi no me conviene por tan poco {...} Te digo que no les va mal, aunque no sé exactamente cuando ofrezcan porque yo nunca he

*aceptado nada y cómo ya saben que onda conmigo ya ni me dicen nada... Joel,
Vigilante*

Así en medio de fatigas, preocupaciones, ocios, dichas y desdichas, humores, alegrías y perezas, los vagoneros permanecen como intervención y convivencia con el usuario, autoridades del Metro y hasta gente intrusa que busca cubrir otras necesidades en el Tren Metropolitano de la CM, en donde guste o no la venta ambulante se ha vuelto algo cotidiano en el transporte, se les puede tolerar ó juzgar aunque lo más relevante sea que su presencia *retumba* en muchos espacios que vale la pena exponer a través de la comparación de aspectos clave en la ocupación de vendedor ambulante que nos llevarán a la descripción de las situaciones más significativas de la ocupación.

Conclusiones preliminares correspondientes al capítulo

De acuerdo a los argumentos expresados en las páginas anteriores se ha podido ver claramente la gran audacia y habilidades que se requieren para sobrevivir en el Metro. De aquí que no sea gratuita la presencia entre los vagoneros de una especie de orgullo, pese a la gran precariedad, rechazo y adversidades que los enfrentan.

En el transcurso de la recopilación de los datos, al estarme proporcionando información, los vagoneros casi siempre lo hacían en un tono de autovaloración que se reafirmaba al hablar; esto significa que su necesidad de hacerse invisibles por las persecuciones o de evadir el desprecio (por lo que afectan al usuario), los empuja a un sentimiento ambivalente entre la necesidad de anonimato y el reconocimiento ¿De quién lo pueden exigir? ¿De quién deben de esconderse? Así, los vagoneros oscilando entre el reconocimiento y el desconocimiento, al haberse podido abrir paso entre esta ambigüedad, se puede decir que han logrado conquistar sus espacios y ganarse un lugar propio en el Metro, mismo que no es fácil que abandonen porque las raíces de esta conquista, aunque parezcan motivadas exclusivamente por lo económico implícito en la actividad de vender, en realidad son indudablemente socioculturales.

Retomando la premisa de dualidad de estructura de Giddens (la contitución de la sociedad) en las interacciones descritas en este capítulo, pudo observarse cómo cada actor puede ser en algunos momentos y contextos un obstáculo, y otras veces puede ser un facilitador para lograr cosas. En el usuario esto es muy claro: como cliente, sostiene la actividad misma del vagonero al consumir sus productos, como viajero del Metro, (sobre todo

cuando éste va lleno) llega incluso a hacer imposible venta alguna por más que el vagonero pida permiso, pues simplemente no hay espacio para recorrer el convoy.

En las interacciones con el líder, las acciones que obstaculizan y habilitan son mucho más elaboradas y deliberadamente desplegadas a nivel de la acción reflexiva, en comparación con las del usuario; el líder puede decidir imponer un castigo exagerado o incluso eximir de ellos a algún vagonero que violó una regla según lo crea conveniente. Asimismo, puede impedir el acceso a la ocupación a alguien o dárselo.

El líder controla muchas cosas y está en su papel ejercer su poder, el cual debe de exhibir para dejar claro quién marca las principales orientaciones para la acción de los vagoneros en el ambiente del Metro; ya sea mediante las instrucciones que dé a los coordinadores de la organización de las cadenas, ya sea a través de acciones más simbólicas, como presumir fotos que se toma con políticos (por ejemplo, diputados y/o funcionarios gubernamentales).

Por su parte, las interacciones con colegas son clave para entender más cabalmente el mundo del trabajo del vagonero. Para casi toda la opinión pública y usuarios del Metro, es muy común suponer que los vagoneros todo lo que hacen es recorrer el vagón solos y acaso dar su cuota a su líder, pero las interacciones con sus compañeros son indispensables en la actividad de éste, ya que sin ellas no podría sobrevivir en su actividad. Pero al mismo tiempo, los mismos vagoneros también pueden llegar a ser quienes impidan dicha actividad a otros compañeros, incluso, por razones tan aparentemente nimias como las envidias o las antipatías; las más de las veces las razones son las rivalidades políticas y tienen que ver con la disputa por el control del liderazgo, ya sea al interior de los grupos o entre ellos mismos.

Otra conclusión que arrojaron los análisis de datos de las interacciones, es que las estructuras sociales no sólo habilitan y/o constriñen las acciones, sino además se estructuran por capas que se pueden ordenar según la complejidad de lo que los vagoneros se proponen lograr o evitar; así por ejemplo, por el lado de las estructuras de acción que pueden llegar a ser muy complejas, cabe relatar el caso de un vagonero enemistado con el líder porque éste último se enteró que robó a un usuario.

Este vagonero se enfrentó a la necesidad de estar bien informado sobre cómo es la persona de dicho líder, sus opiniones al respecto, antecedentes del mismo con respecto a lo vagoneros que se dedican a robar a usuarios y en suma, todo lo que le pueda ayudar para no ser sancionado o incluso remitido a la juez, lo cual fue para este vagonero muy complejo de

lograr. Es viable pensar que en casos extremos, obtener dicha información es casi imposible, lo cual indica el alto grado de incertidumbre que puede prevalecer incluso en vagoneros con varios años de antigüedad.

Sin embargo, en general, el ser vagonero novato es una de las principales formas de precariedad que se padecen en el Metro, por la alta incertidumbre acerca de espacios de acción que controlan otros vagoneros más poderosos, o ya sea por su antigüedad o porque tienen más poder político por encontrarse cercanos al líder, ya que éste casi siempre tiene acuerdos con las autoridades que consolidan dicho poder.

VI. SITUACIONES SIGNIFICATIVAS

La descripción de los rasgos generales del proceso de trabajo de los vagoneros, enunciada en los capítulos 4 y 5 nos permite estar en posición de profundizar con más detalle en sus características y algunas de tantas situaciones significativas, las cuales a continuación pasaremos a rescatar con el auxilio de los tres ejes orientadores del proceso de trabajo: regulación, control y construcción social de la ocupación. Estos serán los referentes que orienten las indagaciones para reflexionar sobre demarcaciones veladas de formas de trabajo no teorizadas y serán el pretexto para descubrir las *marañas* de la ocupación en otras relaciones sociales, así como en otros mundos de vida y finalmente componen el sentido del trabajo que los vagoneros pudieran tener.

Cabe agregar como advertencia metodológica que en dicha reconstrucción de los pormenores que marcan las acciones y los significados del trabajo de vagonero, la diversidad de los actores y la densidad de la intervención de estos es algo que se presupone, e incluso a veces aparece como algo obvio, pero dicho fenómeno nunca debe subestimarse o darlo como un simple hecho sin más, toda vez que dicho fenómeno es precisamente la fuente de sorpresas y significados que se generan en el seno de las relaciones sociales del vagonero.

Por lo tanto, a partir de los datos obtenidos con una mirada cuidadosa al descender al subterráneo capitalino y con la convivencia entre los vagoneros (observación y observación participante), se puede relatar todo un entramado de relaciones, estructuras, juegos y mundos de vida que pueden irse develando al introducimos en las siguientes narraciones que a continuación presentaré mediante subtítulos.

- **Las altas ganancias y exigencias en el trabajo precario del vagonero**

Con la anterior consideración en mente, analizaremos primero una idea bastante común tanto entre los neófitos en la ocupación de vagonero, como entre la gente que ve superficialmente el desempeño de este trabajo. A partir de ella se narrarán algunas situaciones que pueden irse confrontando y equiparando.

El trabajo de vendedor ambulante en el Metro es un trabajo fácil y cómodo (Vox populi)

Un importante fragmento de la población de la ciudad de México, palabras más palabras menos, tiende a pensar como la siguiente usuaria del Metro a la que entrevisté preguntándole su opinión sobre el trabajo de los vagoneros:

“es una bola de gente que le gusta la vida fácil y sin complicaciones, ya que no se someten a un horario, ni jefe que los este checando...menos a un miserable salario mínimo en la cual muchos

mexicanos nos chingamos cada quincena pa'conseguirlo¹¹¹..."
Patricia

Sin embargo, entre los usuarios hay también opiniones que toleran, si no es que aprueban el trabajo de los vagoneros. En éste último extremo, se encuentran quienes les otorgan un reconocimiento por saberse ganarse la vida de "manera honrada y digna", según me lo pudo expresar otro entrevistado:

"Ellos se fletan (enfrentan) ¿no? para atreverse ser perseguido como he visto, pues se arriesgan a que los agarren o los multen; todo por tratar de vender y ganarse un dinerito"... Joaquín

Naturalmente, los vagoneros tienen sus propias justificaciones, mismas que nacen de una defensa ante las condenas o descalificaciones más comunes de su trabajo:

"La piratería esta mal, pero yo prefiero venderte un disco de diez pesos y quitarle el dinero al cantautor que tiene varo y vendértelo a dos pesos cada canción, que robarte que salirte a robar la bolsa en la calle..." Salo

"este es nuestro trabajo, de eso vivimos y mantenemos a nuestras familias, no venimos a pedir limosna ni a robar, somos gente que despidieron de una fábrica... o muchas veces no encuentras chamba en otro lado" Toño

Empero, una de las principales diferencias con otros empleos es el hecho de que en la ocupación se obtienen ganancias por encima de las percibidas a una quincena de salario de nivel medio, pero al mismo tiempo la persona que lo desempeña padece cotidiana e intensamente el estrés, la agresión y el peligro, lo cual no lo hace tan fácil y cómodo como se pensaría.

"este trabajo... si ya trabajaste ahí es muy socorrido por el simple hecho de que sabes que se gana el billete, porque se gana el billete" [...] "ahí en sí,.... la verda' no me quejo porque yo ahí al día, yo me traía de 500 a 400 pesos diarios..." pu's... sí, me iba re bien... jodido, jodido, me llegaba a traer \$500 al día y en días buenos me traje hasta 700 pesos libres, eso sí chingándole desde temprano" Juan

"¡sí! me va re bien... jodido, jodido, me llegó a traer \$500 al día" Toño

Y esto es particularmente relevante, ya que si cada convoy transporta aproximadamente de 300 a 400 usuarios (dependiendo del horario y día) y si 10 ó 20 clientes llegarán a comprar

¹¹¹ Entrevista semiestructurada a una usuaria de 45 años, que para llegar a su casa aborda 2 líneas del Metro (Feb-2008)

“algo” de diez pesos (como el precio más alto entre el artículo y los discos pues en el caso del dulce hay hasta de \$1), se tendría una venta de entre cien y doscientos pesos.

Pero es aún más asombroso si se multiplica por los nueve vagones de un solo tren, al cual se le puede repetir la operación anterior por los cerca de 350 trenes que pasan en el trayecto de tan sola una hora. Las ganancias pueden ser inimaginables, ya que en este caso se está considerando tan solo una de las 11 líneas que existen y quizá esto hace ver más atractiva la ocupación para que los vagoneros se mantengan en ella.

Como experiencia personal y en la observación participante, en una ocasión, durante el trayecto de regreso a la base vendí 6 discos en tan solo cuatro estaciones. Un día un vendedor llegó presumiendo que durante el recorrido había vendido 20 discos, para mí fue una gran sorpresa ya que el recorrido de la organización incluye tan solo 14 estaciones, así que tuvo que haber vendido uno en cada vagón, a los vagoneros no les sorprendió tal jactancia.

Al día siguiente otro vagonero llegó preguntándole al primer vagonero y a los vendedores que estaban ahí *cuántos discos habían vendido hasta ese momento*, ellos contestaron refiriendo una cantidad que oscilaba entre 10, 8, 6, 3, entonces él vagonero presuntuoso dijo, *yo les gano a todos, llevo 23 y voy por más*. La actitud del primer vagonero fue de desagrado y le dijo *“nos seas hablador si llevas como dos vueltas, te apuesto a que no me ganas hoy”*, a lo que el segundo vagonero respondió *“órale, te apuesto los refrescos cuando subamos”*.

Durante cuatro días los dos vagoneros, el que vendió 20 y el que superó la cifra con 23, desarrollaron una competencia que en un momento se volvió “incomoda” para los demás vendedores ya que les representaba presión y mucha angustia, de conocer la cantidad vendida entre ellos y comparar su venta. En una ocasión el vagonero llamado Salo me dijo: *“chale esos gueyes presumiendo y yo no he vendido nada”*, Anita que estaba con nosotros asintió *“sí, y lo peor es que están haciendo que la cadena se haga más rápida {cara de enojo}... hace rato me tocaba irme a mí y como me estaba amarrando las agujetas del tenis el Paco [el primer vagonero] me dijo ¿te vas o te quedas? No te voy a estar esperando...”*

Al siguiente día los vagoneros competidores llegaron más temprano de lo acostumbrado y se subieron a vender en el mismo tren, sin respetar la cadena, acciones que molestaron mucho a los demás vendedores, al punto de pedirle al líder que hablara con ellos, no sin antes reclamarles y ofenderlos. El líder, como lo esperaban los vendedores, los castigó, diciéndoles que *eso no se puede hacer en su línea* y que mejor volvieran cuando se calmaran, después de eso, yo no volví a verlos en dos días.

Lo anterior muestra la importancia que tienen los incentivos monetarios para “emplearse” en el trabajo de vagonero, aunque también se desencadenan y conectan una serie de circunstancias relacionadas a nuestros ejes indagatorios.

En cuanto al control del trabajo, éste se ve exacerbado pero no solo por perseguir las ganancias, sino también para adquirir el prestigio de ganar una competencia que sólo en ese contexto es relevante. Por su parte, la regulación muestra que la norma de respetar la cadena es una pauta rígida que no debe ser trasgredida, por ello, dicha pauta de control del proceso del trabajo, es algo que al mismo tiempo se conecta con la construcción de la ocupación, pues el aprendizaje de lo que se permite y no se permite es enseñado al colectivo a través de castigos para que la ocupación siga sosteniéndose.

Por su parte, una de las primeras implicaciones que tiene el hecho de que existan altos ingresos monetarios en la ocupación, es que se genere una lucha constante por el control del lugar de trabajo como del trabajo mismo, y por tanto, la estructuración de reglas formales-informales se fortalezca, volviéndolas efectivas porque con frecuencia se les respeta.

Aunque este control es muy particular, ya que existen otras intervenciones relacionadas de manera importante con la venta, en donde interviene la experiencia y sensibilidad que afectan directamente las ganancias y hasta la existencia misma de la ocupación

“Con las chavas se dice que cartera mata verbo ¿no?, pues con el artículo o dulce, el verbo mata disco, que quiere decir esto, que si tu eres un verdadero vendedor, aunque a la gente le vendas una piedra toda fea ellos te la compran, ¿porque? porque el verbo es lo más importante, aunque claro hay de verbos a verbos y también depende del tipo de artículo que vendas, por ejemplo cuando yo traigo el libro de los pensamientos y la poesía lo que sucede es que casi siempre me gana el tren, porque debo explicar todo lo que contiene el libro sino no te lo compran, y ya debes de hacerlo rápido y muy claro, pues si no cuando acabaste pues ya apenas la gente tiene tiempo para comprártelo... Fabuloso

“Por eso cuando vendes el artículo o los dulces tienes que saber hacerlo, sino no le vas a ganar...al principio, antes de que entrara mucho la bocina, lo que se hacía es poner en una hoja lo que ibas a decir y se pegaba en el disco y tu lo ibas leyendo, después de dos días ya te lo sabías, pero mientras lo leías, tenías que hacer un gran esfuerzo por echarle un buen verbo para que pegue, ahora con las bocinas mucha gente solo repite: se va llevar un disco compacto que le contiene... con formato DVD, VCD... y pone el intro del disco, y ya se dice que lo que cuenta es un buen intro, antes no, antes si era más difícil, le tenías que trabajar más para vender... Fabuloso

Lo anterior influye directamente en la construcción de este tipo de ocupación, al menos para el Fabuloso, como se le conoce en la línea, quien lleva vendiendo más de siete años en la ocupación y nos refiere un cambio significativo en el trabajo que viene desarrollando en estos años

“Antes había más trato con la gente, tenías que saberte todo lo que contenía un disco para que lo vendieras, los autores, títulos de canciones, etc., no era fácil como ahora, pues tenías que hacer más esfuerzo, ahora no, casi se vende solo, pues mucha gente no conoce el nombre de la canción que le gusta y si tu en el intro la traes, luego, luego te dicen ¡dámelo!...” Fabuloso

“Pues en parte, porque a raíz de que entró la bocina muchos se integraron por ser un trabajo fácil, pero a la vez, cada día somos más y ya la competencia esta mas dura y aunque es más fácil vender adentro, lo difícil esta en armar una maleta...” Fabuloso

Esto también repercute directamente en el sentido que pueden darle o no darle al trabajo para defenderlo ya que este tipo de transformaciones de su ocupación los ha hecho sentirse *más presentes* y hacer una diferencia a través de la segmentación laboral entre *quiénes son ellos* (los vendedores ambulantes del CH) y *quiénes somos nosotros* (los vagoneros).

Aunado a que la lucha del gobierno por contrarrestar su trabajo ha dado el efecto de la introducción de al menos otros actores como la policía especializada y de vendedores de *arriba*¹¹², lo que genera inquietud e incertidumbre de *casi* todos los que intervienen en la venta ambulante, tanto de los vagoneros, el personal del tren metropolitano, así como de los líderes.

Los primeros, están inquietos por la preocupación de ver su fuente de trabajo extinguida y por las acciones que irán a emprender en consecuencia. Los segundos, porque en el intento de recuperar los espacios del Tren metropolitano sus “ingresos extras” sean mermados. Finalmente porque para los dirigentes les tocaría jugar un papel muy importante entre los otros dos, ya que pueden ver su fuente de ingreso suprimido y deben defenderlo y/ ó vender a estos trabajadores como ocurrió en el Centro Histórico, aun no se sabe con claridad, lo que sí se escucha en toda la red, al menos de parte de los vagoneros con más antigüedad se resume en el siguiente

¹¹² Los vagoneros llaman vendedores de arriba a los que se encontraban ubicados en el perímetro A y B del Centro Histórico, tal vez bajo una analogía entre los lugares de trabajo, ellos arriba a la vista de todos y nosotros escondidos, solo visibles cuando se desciende al subterráneo.

“a nosotros no nos va a pasar lo que les paso a los de allá arriba” “es nuestro derecho al trabajo y aunque a mucha gente le disguste aquí seguiremos pues somos más y nos hemos ganado el espacio de estar aquí” Toño

Cuando hablan del *derecho a permanecer o no permanecer* como vendedores, se refieren a los padecimientos que han tenido que sortear para tener una fuente de ingresos puede ser conectado con la siguiente circunstancia, los avatares de la competencia en la precariedad.

- **Los avatares de la competencia en la venta ambulante en el Metro**

En una ocasión presencié la desesperanza y el gran estrés que se tiene cuando no se puede vender. Era un día lluvioso, en donde se presenta con más frecuencia el llamado *atraso*¹¹³ y se estaba trabajando en cadena cruzada¹¹⁴ pues había en ese día muchos vendedores, era sábado y usualmente los fines de semana asisten todos los ambulantes, incluso asisten hijos que por no ser un día obligatorio de clases, apoyan a sus padres en la venta. 0

Para Carmen, que en esos días estaba vendiendo videos de rutina de baile, fue bastante desalentador ver como sus compañeros que vendían dulces se estaban *“llenando las bolsas”*, como lo refirió, mientras ella solo podía repetir e insistir en el costo de sus videos.

Su rostro era serio y se dirigía los usuarios con una voz fuerte y golpeada, de hecho ponía mas atención en cómo estaba vendiendo el vagonero de a lado, que en su propia venta. No se dio cuenta que un usuario estaba parado hacia a donde ella caminaba y por estar volteando a mirar a su compañero lo empujo. El usuario solo se quitó, movió la cabeza e hizo una mueca de disgusto.

Las acciones de Carmen al cabo de poco tiempo mostraron lo que en el vagón se comenzaba a desatar, una competencia entre Carmen y Fercho, de extremo a extremo contendían por llamar la atención de los usuarios y lograr al menos la venta de un producto. La rivalidad duro poco tiempo y dejó un ganador, el vendedor de dulces, Fercho.

Carmen refirió con un especial énfasis, que en época de lluvia lo que más se vende es el dulce, por lo tanto debió de haber traído dulces para vender y no perder la competencia, sin embargo no lo hizo porque la ganancia no es igual entre una y otra mercancía. Con el dulce se tiene que vender mucho para ver reflejadas las ganancias, saber qué dulces se pueden traer a vender en esta época del año, ya que los de nuevo ingreso venden dulces durante su estancia de aprendices y competir con la misma mercancía implicaría otra violación a la reglas, pues se estaría quemando la mercancía.

¹¹³ El cual consiste en que los trenes del Metro disminuyen su velocidad y el tiempo de viaje se hace de manera más lenta, para más información del llamado *atraso* revisar el capítulo 3.

¹¹⁴ Como se ha mencionado en capítulos anteriores la cadena cruzada se trabaja cuando hay muchos vendedores.

En el caso de Carmen, ella prefirió seguir con la venta de discos y videos, ya que es una venta más rápida y fácil. Se conforma con vender al menos tres discos en cada estación y aunque no lo logre, la venta de un solo disco equivale a ganar casi el triple de su costo total. Me refirió que le quedaban pocos discos de rutinas de baile y que debido a la gran ganancia que se le puede extraer al disco, no podría dejar rezagado ni un solo disco pues constituiría una pérdida en la inversión.

Más tarde, después del incidente con Fercho, ante la ansiedad de ver que sus ganancias no aumentaban Carmen quiso subir a vender sin respetar la cadena, se introdujo al tren que no le tocaba y de inmediato se presentaron las consecuencias. Los vagoneros que esperaban su turno, la acusaron con el *encargado* como ellos lo llaman que en ese momento estaba llegando a la estación.

Aunque no tuvo una sanción grave, debido a que el turno que pretendía usar era el de un "amigo". Sin embargo, se le asignó como castigo llevar "algo" de comer el próximo sábado. Pudo haber sido un castigo muy grave, solo que sus compañeros a los que *pretendía saltar* no reclamaron.

El caso de Carmen muestra un collage denso de nuestros ejes. Por un lado, se tienen las situaciones "permisibles"; por ejemplo, cuando un vendedor desea cambiar de mercancía. Por otro lado, también se observa qué tanto las reglas se pueden flexibilizar, o cuáles pueden ser moldeables. A partir de esto, se puede hablar, además, acerca de la construcción de la ocupación de vagonero; específicamente, de la capacitación colectiva concerniente a que en ciertas épocas del año hay productos que se venden más que otros. Y por si fuera poco, la densidad de tal hecho puede advertirse también en que en éste puede observarse el control de la experiencia en Carmen: a pesar del conocimiento acumulado y del evidente rezago de ingresos que tiene, esta vendedora prefiere tener un control más claro sobre el producto, a costa de desaprovechar los beneficios de vender el dulce.

Al mismo tiempo, involucra un sentido que busca ser llenado a través del logro de la venta, en donde por un lado, la regla de meterse con la mercancía de los aprendices implicaría una trasgresión al escalafón, pero también puede implicar distinguirse con el estatus de conocedora, de experta en detrimento de su ganancias, es decir, aunque tenga el conocimiento de lo que se vende, no decide bajar a un estatus de primeriza, así que prefiere asumir una posición de vagonera experimentada.

Quizá porque aunque se insertara a la venta de dulces, seguiría violando la regla de estar quemando la mercancía y la competencia no se alejaría. Por el contrario, se volvería voraz a

manera de mermar sus ganancias. Sin duda, Carmen está tentada a vender dulces, pero tiene sus dudas y están las reglas, el estatus y la inevitable competencia a la que se tiene que enfrentar si lo hace, así que decide terminar la venta de sus videos aunque tarde más tiempo en tener ganancias.

Si bien es cierto que las cuantiosas ganancias en la ocupación de vagonero son uno de los postes de referencia para el acceso y permanencia, las narraciones en párrafos anteriores viene develando el otro lado de la moneda, es decir, lo que hay detrás de los buenos ingresos: las largas e intensas jornadas de trabajo y las formas de hacerse invisibles, veámoslo en los siguientes dos subtítulos.

- **De los altos ingresos a las largas jornadas de trabajo**

Durante mi estancia en el Metro me percate de un imaginario muy recurrente en estos vendedores, el cual refiere a la libertad y aunque no desarrollaré la idea completa pues no es el objeto de estudio¹¹⁵, lo significativo a destacar es que aunque dicen no tener un horario fijo, sí deben de cumplir con ciertos “requisitos” para mantener el trabajo, tal es el caso de cubrir ciertas horas al día para no correr el riesgo de ser delatado, reportado y de tener castigos que repercuten directamente en “las altas ganancias”.

“ lo que pasa es que el castigo en sí, o sea éste trabajo es muy socorrido, éste trabajo si ya trabajaste ahí es muy socorrido por el simple hecho de que sabes que se gana el billete, porque se gana el billete y la otra de las cosas pues no te conviene estar faltando porque... faltarás uno o dos días, pero si llegas a faltar dos o tres días te llaman la atención o si llegas tarde te dicen: pues sabes que ya no vendas más y... no te conviene, es obligatorio esto... es lo único que te piden que estés las 24 horas que está el metro, las 12 horas, bueno 24, 12 horas desde que abren hasta que cierran, tu puedes ir ahí, no hay horarios. Puedes ir en la mañana según tú te adaptes, puedes ir en la tarde, puedes ir en la mañana, puedes trabajar en la noche” Juan

Desde un punto de vista general, las sanciones para los vendedores pueden dividirse entre las categorías de muy graves, graves y ligeras. Las sanciones graves atañen directamente a poner en peligro la ocupación, a no respetar acuerdos que perjudiquen a la organización, por ejemplo hacer disturbios en las estaciones y por tanto atraer la atención de las autoridades, no acatar convenios consensuados, por ejemplo dejar de vender los discos pirata para ahuyentar a los operativos que vienen buscando esa mercancía.

Aunque quién decide en última instancia el castigo es el líder, lo cual en muchas ocasiones realiza según la percepción que él tenga de la falta. Así, el dirigente es quien mide y tiene

¹¹⁵ Carlos León desarrolla el imaginario de libertad en los vendedores del tianguis de la bola.

discrecionalidad para asignarlos, para levantarlos y para disculparlos. Esta ultima posibilidad en los vendedores genera gran angustia, pues aunque saben que tipo de falta realizaron, no tiene la certeza de saber qué castigo merecen, para el líder puede ser entendido como un *poder* privilegiado, que se refleja en un control sobre las condiciones de trabajo, que involucra muchas cosas, como el nivel de las remuneraciones, si llega a “despedir” o no al vagonero, si lo descansa algunos días; si modifica las jornadas de trabajo a fin de que se le entregue una cuota más alta y con ello absuelva la falta, ó si es muy ligera la condone simplemente con comprarle sus cigarros, dulces, botella de agua o refrescos.

En mis primeros días en el Metro como observadora directa, no me había percatado que los vagoneros llegaban siempre a un horario debido a que estaba concentrada en otros asuntos como el de las relaciones sociolaborales, los mecanismos de venta, etc., hasta el día en que el “*Barbas*” discutió con el líder en las escaleras del Metro, se empujaron y aunque no gritaron hablaban muy fuerte y con groserías, agitando las manos y frunciendo el ceño.

Después de dos días de aquel incidente Carmen me contó que la discusión había sido por ella, pues días antes había estado llegando después de la 1 PM a la línea debido a que no tenía quien cuidara a sus hijas, y que el “*Barbas*” por ser su pareja sentimental le hizo *frente* con el dirigente. Estaba muy angustiada porque tenía la incertidumbre de cuál podría ser su castigo, el cual según ella tenía dos motivos para ser severo, uno por llegar tarde y dos por la afrenta del “*Barbas*”.

Pregunté qué era lo peor que pudiera esperar y me dijo que la descansara algunos días ó que en su defecto le pidiera entrar más temprano para pagar una cuota más alta. Entonces interrogué el monto de sus ganancias, pregunte cuánto podría ganar entrando más temprano y me comento que cerca de \$300, de ello deduzco que el monto de ganancias dependerá del tamaño de la jornada. Lo cual fue confirmado por la siguiente declaración

“un beneficio de este trabajo es la disponibilidad de horario, pues ahí entre más tiempo estés, más dinero vas a ganar, yo entro tempranito, a las 7 y acabo a las 10 de la noche, también depende del producto si lo acabas o no”
Toño

Aunque esto contrasta con el gran cansancio que implica estar tanto tiempo vendiendo en el Metro

“Lo que pasa es que ahí es todo el día, y más que nada en si ahí tienes que estar gritando o sea que es pesado por el simple hecho de que trabajabas en la mañana o te regresan a tu casa y regrésate en la tarde, ¿por qué? Por qué podemos hacer eso” Salo

En otra ocasión, un coordinador de línea llegó a las 12 PM, al momento de arribar a la base el líder le dijo: *¿qué paso?* (y miro su reloj), el coordinador lo tomo del hombro y lo llevo a la esquina del andén, ahí se quedaron platicando cerca de 10 minutos. Después unas horas pregunte al líder si estaba enojado por alguna situación en especial, él me relató que sí, *por el poco interés y compromiso que se estaba presentando en la línea*, a lo que cuestioné si se trataba de los horarios y esto fue lo que me dijo: *“aquí nadie esta a la fuerza ni tienen que avisarme que ya llegaron, pero también hay mucha gente que nada mas viene a enchinchar y luego por una pagamos todos”*. Entonces pregunte cuánto tiempo se podía estar en el Metro y contestó que el tiempo que yo deseara, me dijo en tono sarcástico *si quieres puedes venir desde las 5 hasta la 12 para que veas...*

No asistí al Metro a las horas sugeridas por líder, pero lo que sí hice fue preguntar a Edgar si se podía cambiar de línea, se lo pregunté a él porque su familia lleva cerca de treinta años ejerciendo la ocupación de vendedor ó comerciante y esto fue lo que me dijo

“No, no se puede porque de antemano, en primera pues no puedes ya mucha gente te conoce, y en segunda no puedes andar brincando de una línea a otra porque enchinchas y ya no te dan trabajo, puede que al principio sí te lo den, pero luego ya después entre los mismos conocidos te mandan a la chingada, te ubican, más que nada te ubican y te mandan a la... chingada” Edgar

Por la tarde, en un tono más serio, el dirigente me dijo que el tiempo tiene relación con las buenas o malas ganancias que se puedan tener, me comentó que *si le va bien a uno le va bien a todos*; en realidad él estaba pensando en que se deben cuidar los horarios que dejan más ganancias, pues eso hace más fácil que los vagoneros le entreguen el monto de la cuota requerida, paguen puntualmente la mercancía que se le llega a proporcionar y no tenga pretexto alguno para no cumplir con los requisitos requeridos.

Antes de despedirme de los vendedores, platiqué con el coordinador y le pregunte si se iba a quedar a vender más tiempo, pues eran cerca de las 7 PM, entonces me platicó que los horarios para los coordinadores son más rígidos y que por lo tanto hay cierto número de horas que tienen que cubrir y que independientemente de las actividades que tengan que hacer para la organización, ellos tienen que ver la manera de recuperar la ganancia perdida cuando se van a marchas, reuniones, etc. De hecho, me dijo que ha tenido que estar más de 10 horas en el Metro y no propiamente vendiendo

“Lo que pasa es si aquí en el trabajo, o sea yo he tenido que llegar a las cuatro y media, cinco de la mañana y no tengo hora de salida, por el simple hecho de que es impredecible, porque hay momentos este... cuando están pesados, o sea nuestro dirigente... a cómo podemos llegar tarde a la casa, a

cómo podemos llegar temprano, por el simple hecho de que se atraviesa una manifestación o tenemos que ir a otras zonas fuera ó a otra línea, otra línea para poder... no sabe a qué horas puedes llegar” Coordinador

Tiempo después, me percate que todos los vendedores al llegar a trabajar buscan algo así como un *registro visual* de parte de los coordinadores ó del líder. En una ocasión ví al líder conducir a un vagonero a las escaleras del Metro, por su rostros me percate que había contrariedad entre estos personajes. Supuse que era vagonero porque traía su bocina y su cangurera para guardar el dinero y los discos, no lo sabía de antemano porque en mis escasos 4 días nunca lo había visto.

Durante un “descanso” entre las 7 y 8 de la noche, Anita, me comento que se trataba de un vendedor que tenía muchos problemas personales, y que por eso faltaba muy seguido, a lo que yo cuestioné si había problema en eso, me dijo que no, aunque lo que percibí durante mis días en el Metro fue todo lo contrario.

Entre semana, los vendedores son menor en número, aunque esto no quiere decir que no haya ambulantes. Con ciertos arreglos ya sea con el líder o algún coordinador “pueden llegar a faltar” al trabajo, aunque los más veteranos no lo practican tanto, pues tienen tácticas para optimizar sus trayectos y cansarse menos, para darse sus espacios y “escaparse” a realizar otras actividades propiamente de la vida personal, como ir a juntas escolares, llevar a algún familiar al médico, llevar a la pareja al trabajo, etc.

“si hay chance y sabes bisnear, te arreglas con ellos y les dices: dame chance ahí esta la multa, o la cuota o le regalas un disco, un libro unos dulces, lo que traigas... le dices no seas malo pa’ que perdemos tiempo, o sea hay que sabérsela...” Fabuloso

Por lo tanto, el manejo de las interacciones es muy importante en esta ocupación, pues ayuda a sobrellevar diversas situaciones, muchas veces ajenas a la ocupación como las de un ladrón o un suicidio en la línea, pero otras no son tan extrañas y atañen directamente a la ocupación, por ejemplo las de los operativos.

- **Negociaciones dentro y fuera para hacerse invisibles**

La idea de hacerse invisibles en el Metro tiene que ver con la destreza para esconderse y no ser detectado como invasor de un lugar prohibido para trabajar. Para salvarse de ser sorprendido por los policías de estación o especializado, por ocultar de una forma u otra el uso del Metro para la venta prohibida. De tal manera, *hacerse invisibles* implica convertirse

en clandestinos, en aquellos que rompen la ley y desafían a las autoridades utilizando las habilidades que se tengan.

En una ocasión cuando recibía la capacitación para vender en el Metro, Carmen y yo, fuimos sorprendidas por un vigilante en el vagón, nunca habíamos hablado acerca de lo que se tenía que hacer en situaciones como ésa; lo supe después. Subimos al vagón, Carmen hizo la observación rutinaria, detenida y rápida al vagón, pasaron unos instantes en donde la vi muy serena.

Yo esperaba que empezara a exclamar su producto, pero no fue así. Me jaló hacia la puerta y me empezó a preguntar cosas descontextualizadas de la venta, me preguntó qué iba a hacer el sábado por la noche, me dijo que su mamá seguía enferma, entre otras cosas, no supe que responderle y le pregunte ¿no vas a vender? Y sólo movió la cabeza negándolo. Estábamos arribando a la siguientes estación, así que yo me alisté para correr a hacer el cambio, lo hice sola porque Carmen entró al vagón por la puerta final y ya adentro me dijo, *no vendimos en ése vagón porque ahí venía un jefe de estación, ¿lo viste?*, lo negué y me dijo *estaba sentado hasta atrás y se estaba haciendo el dormido, pero yo sí lo vi, así que teníamos que escondernos, no te saques de onda esto así es*”

En otro momento de la *capacitación*, me dijo que cuando ubicara a alguna autoridad hiciera como si viajara, que disimulara todo lo posible, que si era necesario tapara las bocinas y guardara los reproductores, que podía sentarme como si nada, que aparentara leer o hablar por celular, lo que sea para que no me agarraran

“No, lo que pasa es que ahí lo que cuidan mucho es que no se vea muy voluminoso, entre menos tengas mejor...” Anita

En otra ocasión, una vagonera fue sorprendida por el policía de torniquete a causa de un usuario que la delató con la mirada; la vendedora discretamente caminó hacia el final del vagón, en donde el policía ya no podía verla, bajó sus bocinas al suelo y se agarró del tubo pasamano para simular que viajaba en el tren como usuaria. Evidentemente era tarde, pues el policía ya la había ubicado, así que a través de la puerta mientras el vagón partía le grito: *¡no te hagas... sí ya te vi, nada más cuídate!* La mirada de la vendedora hacia el usuario nunca fue de molestia, incluso el usuario se disculpó y ella sonrió diciendo: *¡ya ni modo!* Y de inmediato comenzó su rutina de trabajo.

De acuerdo a lo anterior, se podría decir que una de las características que mejor representa a la ocupación es la de vivir en la clandestinidad, en donde la distancia entre

exhibición y ocultación es una línea borrosa pero muy constante en la que se mueve el vagonero.

Hay vagoneros que hablan de lo que se puede decir y no decir al momento de ser detenido, especialmente por los operativos especializados que de manera inesperada se presentan; y para salir bien librados y no perder dos cosas muy valiosas en la ocupación, el tiempo y las ganancias, incluso entre ellos se dice *de todos lo males el menor*¹¹⁶

“yo sí me cuido, aunque ya con el tiempo vas aprendiendo por ejemplo yo no sabía que cuando te pregunten a qué te dedicas no debes de decir que eres comerciante porque sino ya te cuelgan que eres pirata que comercias y no es lo mismo que decir vendedor...son cosas distintas ante la ley el comerciante y el vendedor, si dices que eres comerciante te suben la multa y piensan que tu eres el que quema y distribuye, o sea que haces la piratería y eso es un delito grave, por eso es mejor decir que vendedor porque así el trabajo sucio ya lo hicieron otros y no tu, tu solo vendes nada más” Fabuloso

Como lo describí en capítulos anteriores, los operativos en contra de la venta ambulante de convoyes son una de las acciones mas recurrentes en su contra, también he señalado el tipo de operativos que se desplazan por todas las líneas, sin embargo ha hecho falta reseñar a profundidad las interacciones que se pueden llevar a cabo en ellos, en donde el más peligroso y al que le temen más los vagoneros es al llamado operativo de célula.

El operativo llamado de célula se presenta en fines de semana, durante el trayecto va buscando a los vagoneros que comentan *errores* para poder remitirlos. Los equívocos más frecuentes para ser aprehendidos por estos operativos son subir de más el volumen de sus reproductores, gritar demasiado, al momento de *dar el cambio* no ocultar a tiempo los reproductores ó bocinas, llevar en las manos la mercancía o los billetes doblados. Lo cual evidencia el poco ó mucho control que los vagoneros pueden tener de su trabajo, permite hablar de la capacitación individual o colectiva, incluso de la solidaridad que puede despertarse en estas circunstancias.

Cierto día fuimos sorprendidos por un operativo de este tipo. Eran tres hombres vestidos de civiles que llevaban cerca de veinte minutos en la línea, lo sé porque es el tiempo aproximado durante el recorrido y en el trayecto de salida no estaban. Faltaba una estación para llegar a la base, al *dar el ultimo cambio*. Salo olvidó guardar en su bolsa la pantalla que traía en las manos, por lo que al salir del vagón un sujeto le toco el hombro y le dijo: “*¡vete para allá!*”.

¹¹⁶ Frase extraída del grupo focal llevado a cabo en 15 de Mayo del 2008.

yo ya había abordado el siguiente vagón así que tuve bajarme, escuche a lo lejos los chiflidos, de los cuales el único que reconocí fue el de peligro.

Debido al operativo el conductor detuvo el tren más tiempo de lo acostumbrado, cuando nos dirigíamos al pasillo, lugar asignado por el operativo para esperar la remisión, ubique a un vagonero sentado en el andén como si esperaba a alguien, se estaba haciendo pasar como usuario, era el Fabuloso, en los vagones de ese otros ambulantes veían como nos llevaban, incluso una vendedora de ellas preguntó descaradamente *¿te agarraron a ti Salo?* *¿Quieres que baje contigo?*, Salo le dijo *¡no, tu síguete! Fue mi culpa...*

Salo me dijo que yo podía irme ya que a mí no me habían agarrado y no tenía nada que ver, a lo que desistí así que él me pidió que no dijera nada, que él negociaría con el operativo. Nos indicaron que teníamos que esperar a que terminara el operativo. Al llegar al pasillo había cerca de 5 vendedores, dos de ellos llevan a sus hijos, pues era sábado, al ver a Salo le pidieron una opinión, le dijeron *¿cómo ves, les soltamos la lana ó nos vamos a la remisión?* Salo al ver que eran muchos vagoneros, les dijo que hablaría con el encargado para llegar a un acuerdo.

En el siguiente tren se escucharon gritos y mucha agitación, era Pepe que salía corriendo del vagón y avanzaba hacia la salida, de golpe salto los torniquetes y bajó rápidamente las escaleras sin que la gente del operativo pudiera detenerlo, esto los puso furiosos y gritaron: *¡hoy ganaste tú, pero no te la vas a acabar si te agarramos!*, entre la gente del operativo se decía: *¡no se la va a acabar, deja que lo agarre y se la voy a [...]*! *¿Si vieron quién era?*, *¡No habrá paros para ese buey...!*

En ese momento, Salo pregunto a uno de ellos *¿quién trae el operativo hoy?*, de inmediato le señalaron a una persona que venía caminando de los andenes con otros cinco vendedores, nos acercamos a él y Salo pregunto *¿A dónde nos vas a llevar?* El encargado del operativo contesto *“a Tlatelolco”*, Salo replico *“llévanos a Guelatao está mas cerca y cobran menos”*, justificó que eran muchos y que el tiempo en trasladarse y hacer todo el papeleo en Tlatelolco se llevaría más de dos horas. Anita lo apoyó y dijo: *“a mí ya me agarraron en la mañana, ya pague una multa... ¡dame chance! Acabo de salir de una”*

Mientras caminábamos para trasbordar y dirigimos a Tlatelolco, el encargado del operativo le dijo a Salo en forma discreta, *“diles que tranquilos, no hagan osos aquí, a horita vemos cómo le hacemos”* En ese instante Salo volteó a ver a los vagoneros que venían caminando detrás de nosotros y con las manos les pidió que se calmaran, me dijo cerca del oído *“¡ya estuvo!, guárdame mi dinero y por ninguna razón no me lo des....”*

Llegamos a un lugar no transitable en la estación, nos venían escoltando seis sujetos, tres de ellos que no había visto y que de pronto aparecieron en las escaleras de trasbordo. El encargado preguntó *¿cuántos son?* Contestaron *¡diez!* y me pregunto *¿tu también eres vagonera o que haces aquí?*, Salo dijo *viene conmigo no hay problema*, entonces el encargado les dijo a sus subordinados *¡espérenme abajo!* y a los vendedores les dijo *¡denme \$40 por cabeza y hay muere la bronca!, cuando lo junten me lo llevan, acá los espero...*

Las caras de alivio de estos vendedores no se podían ocultar, de inmediato sacaron cuarenta pesos y en tan solo unos minutos, Salo reunió \$400, se los llevo al encargado y esto nos dijo *¡ya váyanse! No hagan olas*. Cada quien retomó su rutina de trabajo, nosotros regresamos a la base y emprendimos una nueva travesía, solo que en una estación el líder estaba esperando, nos bajamos y de inmediato Salo le contó lo sucedido minutos antes.

El dirigente se molesto mucho y pregunto a Salo *“¿Quién te dijo que hicieras eso?.. Yo estaba abajo de esa estación con el supervisor de esos bueyes, a ustedes no les iban a quitar nada, ya lo había pactado... por pendejos se los chingaron... ni pedo ahora que los veamos hay que cobrarésela”*

Salo me contó después, que él prefirió haber dado cuarenta pesos que ir a perder su tiempo en el juzgado, al llegar a la base Pepe ya estaba y nos dijo que sentía mucho habernos dejado solos pero que por su situación legal no iba dejar que lo agarraran y que además podían haberlo perseguido pero no lo hicieron, y por lo tanto no era su problema.

En estas situaciones existen un *estira y afloje* de la lucha por el control del trabajo, el cual se da de parte de este operativo, pero al mismo tiempo la búsqueda de parte de los vagoneros de recuperar el control que perdieron en su trabajo a causa de sus errores. Una lucha por el control del trabajo que al menos para los vagoneros se desarrolla para seguir trabajando y de alguna manera para hacer que su ocupación sea más estable ó cómoda.

Por otra parte es posible asomarnos a los contenidos prácticos y simbólicos en la ocupación, por ejemplo el uso del dinero como una manera de solucionar sus errores, lo permisible que puede ser ofrecer o no ofrecer una mordida que está en función del número de vagoneros que habían detenido, la practicidad con la que actuó el operativo de célula, al obtener en menos de 30 minutos cuatrocientos pesos.

En donde el uso de las reglas para evitar este comercio en el Metro se subordina a la presión simbólica de ser muchos vagoneros con la capacidad de decidir si dan mordida o se van a la remisión. Al uso de la apelación a la ética de no solicitarle a mí ni a los niños que acompañaban a sus padres los cuarenta pesos.

Lo cual no deja de sorprenderme aunque durante mi estancia en el Metro diversos actores me dijeron que me iba ir acostumbrando a los acontecimientos que suceden todos los días en el Metro, lo cual es cierto pues si hay algo que se puede decir de la ocupación es que es todo menos aburrida, pues en el caso de un obrero que solo aprieta botones tiene altas posibilidades de que se le pueda llegar a matar el significado en el trabajo y ponerlo como muerto en vida. Esto no quiere decir que ser vagonero sea una ocupación mejor o peor que la del un obrero, sino simplemente constata que es un trabajo que puede provocar cierta incertidumbre, en comparación al trabajo confinado en un espacio “cerrado”, y siguiendo con la situación anterior, el hecho de tener como acompañante a sus hijos le da un matiz completamente distinto y le implica adquirir “otro grado” de control que el ejercido por un obrero, pues difícilmente los miembros de su familia podían acompañarlo no solo al trabajo, sino también a vivir y enfrentar las contingencias presentadas durante su jornada.

No obstante, ello no quiere decir de ninguna manera que quienes lo desempeñan no tengan sus propios padecimientos, los cuales a veces pueden convertirse en incertidumbre de lo que puede pasar y de lo que ellos pueden hacer, tal es el caso de la reconfiguración de prácticas que se están desarrollando desde enero del 2008 (día de los operativos especiales promovidos por el regente Marcelo Ebrad), hasta la fecha.

En una charla, que tuve con un vendedor ambulante, me indico que las cosas están muy difíciles y que si antes eran capaces de golpear y defender su trabajo, ahora pueden llegar hasta matar, pues tienen miedo de vivir la misma experiencia que los del Centro, me pidió que nos viéramos lo menos posible en su trabajo y que no preguntara nada a sus compañeros, pues de lo contrario, los dos nos veríamos afectados, lo cual muestra que la inseguridad puede generar violencia

Un ejemplo de lo anterior se dio en Abril de 2008, en la línea A estaba llevándose a cabo un operativo con más de 10 policías “especializados”, en donde desde Pantitlan hasta Guelatao se detenía a cualquier persona que se subiera a vender al convoy. Al mismo tiempo descubrí a dos personas vestidas de civil que viajaban en el tren como usuarios, el objetivo era ir identificando a cada uno de estos, desde Agrícola Oriental venían siguiendo a uno de los vagoneros, sin embargo no lograron detenerlo ya que según mis informantes, los vendedores saben que no te pueden agarrar a capricho, sino en el momento justo de realizar la venta.

Los policías denominados por los ambulantes “boinas”, refiriéndose al grupo de choque detuvieron a un menor de edad que interrogaron desde la estación Tepalcates hasta Guelatao, le solicitaban que acusara a uno de sus compañeros, por lo que el niño dijo no conocerlo,

estuvieron así por 15 minutos hasta que llegaron dos adultos mayores, a buscar al comandante en jefe del operativo.

Éste se presentó con ellos y comenzaron a charlar de manera “cordial”, el jefe explicaba la importancia de mantener un transporte limpio y seguro para los usuarios, mientras que los señores decían “*déme chance jefe*” “*no va a volver a pasar, es la chamba*”, a lo que el jefe le dijo “*entiende cabrón, también es mi chamba*”. Al mismo tiempo de esta plática en la taquilla de la estación (Guelatao) se preparaba un nuevo grupo de policías Garret para ingresar a la línea su jefe en turno les pedía: “*póngase truchas que a este cabrón [al jefe de operativo del turno anterior] se le pasaron los vagoneros*”... “*no quiero problemas*” “*agarren a cualquier sospechoso*” *ya los conocen*”.

Al parecer, después de una plática acalorada las dos personas adultas llegaron a un acuerdo con el comandante, se dieron la mano de manera *muy* amistosa, que dejaba entrever un arreglo, el policía de estación disimulaba verlos mientras hacía un reporte escrito.

Inmediatamente después se presentaron dos vagoneros jóvenes, un hombre y una mujer, jamás los había visto vendiendo en la línea, se acercaron a los hombres adultos y descendieron al andén, estando ahí los primeros recibieron *órdenes* de los señores, la más importante fue “*¡díles que bajen, pero con cuidado porque estos perros no se van a dejar!*” de manera muy discreta, sin contradecir nada y en forma separada abordaron el tren que venía arribando a la estación.

Dejé de ver a uno de los señores grandes, al parecer se fue en dirección contraria a la que íbamos, abordamos el mismo vagón y los vagoneros empezaron a disimular que “vendían” una cantidad pequeña de dulces, que parecería improvisada en una bolsa de plástico color negra, el señor se separó de ellos y no volvió a dirigirles la palabra en el vagón hasta que dejó el tren en el Metro Santa Marta.

Dos estaciones más llegamos a la estación La Paz; ahí los vagoneros jóvenes se acercaron a los que estaban formados y les dijo “*ya se arregló*” “*pónganse las pilas que esto está caliente*”, fue cuando comprendí que los señores eran los líderes de la línea y que habían llegado a “*rescatar*” al niño.

Esta breve descripción aunada a otras conjeturas me hizo pensar que en este momento se están tejiendo nuevas redes para la tolerancia, ya que los policías que estaban de planta en la estación no decían nada, se encontraban muy tranquilos, como si les importase poco lo que estuviera pasando, quizá porque en el sistema de complicidades y tolerancias interiorizada no

es tan acertado ayudarlos o perjudicarlos, de hecho el jefe de estación fue voceado varias veces y nunca se presentó.

Así que con base en lo descrito y con mi segunda hipótesis, se puede sostener que la presencia del tercer actor en disputa altera de manera drástica las prácticas y arreglos de estos trabajadores. En este contexto ejercitan cual podría ser la mejor táctica para hacerse invisible.

“Sí, cuando se vinieron los operativos cabrones se trato de llegar a un arreglo, ofreciéndoles dinero para que nos dejaran trabajar, y aceptaron, pero ¿qué es lo que paso?, que lo único que paso fue mover el operativo a otra línea, y entonces se vinieron los problemas con el líder de la otra línea, porque ellos tienen que llenar al día sus remisiones, pase lo que pase, entonces cómo aquí no se podía por lo que te digo, se fueron a la 4 y ahí agarraron a sus remisiones, y pu’s lógico que el gey de allá se enoja porque se metieron en su línea... además que si nos vinieron a agarrar, no ellos si no otro operativo, entonces no sirve de nada pagar, mejor haces bisne y si se puede te desafanas, así de fácil” Edgard

Antes lo que se hacía era que, si uno de vigilancia nos agarraba con las manos en la masa, pues va, atórame, pero no me jales... ahora no, nada mas por estar haciendo el cambio ya te quieren remitir y eso no es... hay otros gandallas que te agarran y te dicen dame más de cincuenta pesos y te dejo ir sino vas pa’l MP, y yo les digo ¿por qué? si sólo es el mal uso de las instalaciones y no falta el que te quiero intimidar con que vas a ir a la cárcel por vender discos pirata y la verdad eso no es posible porque no es el AFI ni la Policía Federal...” Edgard

En una ocasión, durante una reunión convocada por el dirigente con calidad de urgente asistieron todos los vendedores y fue posible apreciar que existen vendedores comprometidos con el trabajo, cuidan mucho el trato con los extraños, son muy propositivos en reuniones y juntas para resolver alguna situación que afecte su trabajo.

En esta junta el dirigente informó a los ambulantes que en las próximas semanas habría operativos con policías AFI como en una línea cercana que debido a que líder estaba en la cárcel estaba siendo golpeada constantemente dando buenos resultados, pues ya no hay tanta presencia de vendedores vagoneros. Sugería dejar de vender CDs, ya que por esta mercancía eran perseguidos; indicó a sus agremiados que ante esta situación él no podía hacer absolutamente nada.

Para los vagoneros de recién ingreso fue una gran sorpresa, pues implicaba dejar de seguir obteniendo la cantidad de ingresos que hasta el momento habían percibido. Los que vendían comúnmente esta mercancía querían una solución menos drástica, pedían negociar y/o sobornar al encargado de los operativos.

Aquellos con más antigüedad lo acataron sin discutir en ningún momento las propuestas del líder, algunos de ellos como el Fabuloso estaban “*calando*” los artículos que en los próximos días venderían. Los más combativos pedían enfrentarse con los policías, incluso solicitaron el apoyo de los golpeadores y los ex convictos para hacer un frente común y asustarlos. El dirigente se deslindó de cualquier acción emprendida de esta manera, tanto los golpeadores como los otros vagoneros se negaron a estas acciones, el argumento era que el riesgo era demasiado por tan poco.

Es decir el peligro de volver a prisión ó ser procesado por el delito de distribuidor y comerciante de mercancía ilícita les resulta muy delicado, aunado a que seguramente saldrán con lesiones graves si decidieran defender su ocupación por esta vía, pues se trata de policía especializada en donde las leyes no los respaldan. En esta ocasión prefieren esperar y ahogar la agresión bajo el acato y la pasividad sugerida por el dirigente. Así, los vendedores ambulantes se quedaron frustrados e impotentes ante el evidente desvanecimiento de su ocupación.

En donde a partir de ello el trabajo se defiende a través de la sumisión y el respeto a no seguir trabajando cuando se lleva a cabo el operativo, y en caso de hacerlo, ser más combativos, al punto de enfrentarse directamente con la policía especializada y no esperar a que el líder los ayude, cambiarse de nombres y dejar de trabajar algunos días para despistar a la gente del operativo.

Lo descrito anteriormente, muestra que la aparición del comandante del operativo, viene a trastocar muchas cosas importantes ya que siendo la tercera autoridad, los vagoneros además de lidiar con la peculiar precariedad y el desarrollo de más control, también tiene que volver a re-aprender el sistema de mordidas y favores que al parecer les había venido funcionando, en donde el concepto de construcción social de la ocupación cobra una gran pertinencia para explicar “un antes y un después” del trabajo del vagonero.

Lo cual para nuestro objeto de estudio implicaría un nuevo enfoque, el cual no se detallara en esta investigación, aunque sí se reflexionará en las conclusiones. Lo que sí se puntualizará en el siguiente subtítulo es la estrecha relación de los conceptos orientadores en la idea del logro de venta en los vagoneros.

- **Logro de venta**

Uno de los aspectos más importantes a controlar en la venta del vagón es el tiempo que tienen para realizar su venta y “*dar el cambio*”,¹¹⁷ ya que si por alguna razón se atrasan ó no logran salir del vagón a tiempo, además de perder la mercancía y sus posibilidades de ganancia, lo que más se arriesga es su integridad física, que en caso extremo se puede llegar a perder la vida si se llegará a caerse a las vías.

Las posibilidades de que no suceda una contingencia de este tipo, radica justamente en la peripecia de trasladarse de un vagón a otro durante el arribo a cada estación de la línea en que trabaja. Durante esa transferencia el vagonero puede quedarse atorado entre las puertas y no lograr soltarse antes de que el tren arranque, también puede caer al intentar ingresar al vagón ó ser empujado por los usuarios (que salen la mayoría de veces a prisa), chocar y caer a las vías ante la multitud de gente.

Por tanto, durante el trabajo de vagonero es muy importante tener en cuenta el tiempo, ser consciente de los tres minutos que hay para vender, exhibir el producto, caminar por el vagón y abrirse paso entre los usuarios, tener vigente el conocimiento de las horas y días en que la venta es más o menos peligrosa, difícil ó fácil, y todo un conjunto de habilidades que se van adquiriendo en la práctica.

Tal es el caso de la mañana en donde debido a que es imposible ingresar al vagón, los ambulantes se quedan en la puerta, esperan a que ingresen todos los usuarios, incluso ayudan a la gente que ya no cabe en el convoy empujándola, después entran ellos y reproducen su disco ó exclaman su producto. Al llegar a la siguiente estación deben salir muy rápido y replegarse al vagón para *hacer el cambio*, sino podría ser arrollado por la multitud que desaloja el tren.

Durante las horas más desahogadas o con poca afluencia se pensaría que *dar el cambio* es más fácil, sin embargo, se corre más el riesgo de quedarse atorado pues el ritmo de la venta se hace más rápida. Los vendedores entran y salen de cada vagón la cadena móvil trae su ritmo y sus implicaciones sociales del grupo, por tanto no dar el cambio puede interpretarse con querer vender más ó desear arruinarle la venta al compañero que viene atrás.

En este acelere los vendedores tratan de optimizar su estancia en el vagón a través de recorridos más lentos, en donde las solicitudes del usuario sean captadas y atendidas

¹¹⁷ *Dar el cambio* significa cambiar de vagón en los tiempos establecidos y de acuerdo al orden de la “cadena”, la cual es respetada de acuerdo a como fueron llegando.

rápidamente, ya que si por algún motivo llegasen a entretenerse y trataran de dar el cambio después del pitido de salida se quedarían atorados entre las puertas.

Lo que para nuestros ejes implica un alto control del trabajo y una fuerte aceptación de la regla de respetar la cadena. Incluso despliegan las siguientes habilidades para manejar las posibilidades de padecer un accidente.

Si se decide dar el cambio después de que se ha anunciado la partida del vagón, la bocina se cuelga o traslada enfrente del cuerpo y no en la espalda como se carga mientras se recorre el vagón, esto, en prevención a que si llegase el caso de que las puertas llegarán a cerrarse *intempestivamente*, las bocinas ya estarían afuera y hubiera la posibilidad de zafarse sin que tengan nada que los detenga o atore a la puerta, y en caso de no poder salir puedan hacerlo ayudándose con las manos.

Otra estrategia útil es la de acercarse lo más posible a la última puerta del vagón, si no es posible a causa de la solicitud del producto de algún cliente en el último momento, los vagoneros se repliegan a la puerta más para tener minutos a favor y poder salir de ella, aunque se queden la estación y no den el cambio, es decir aunque pierdan su lugar en la cadena, aunque esto no pasa con los vagoneros más duchos pues generalmente ellos se aventuran más y corren hasta llegar al vagón que les correspondería dejando pasar a los vagoneros que viene detrás de él.

Sin embargo, las medidas anteriores si bien muestran el grado de control que pueden tener, no es suficiente para prevenir el peligro, ya que en el andén pueden tropezarse al salir del convoy, chocar con un usuario despistado que esté *intentando entrar de la misma forma* en que el vagonero intenta salir, y en el peor de los casos, empujar o ser empujado.

Los vendedores conocen muy bien los peligros de no saber trabajar en el Metro, sin embargo ante la pregunta expresa de si pueden sufrir accidentes lo niegan y lo encubren bajo el argumento de que eso les pasa solo a los inexpertos.

En una ocasión en un grupo de discusión realizado en el tiempo en que los operativos especializados eran todos los días, planteé la pregunta de qué harían si un día los quitaran, argumenté que podría ser positivo porque aquí se arriesga mucho, y aunque ganaran bien, no podrían comprar su vida si la perdieran. De inmediato todos hablaron al mismo tiempo y el más molesto de ellos, Fercho, me dijo que ya me estaba pareciendo a los periódicos, me preguntó lo siguiente *¿qué te pasa no has visto como trabajamos? Ó también estás aquí para perjudicarnos*".

Salo al oír el tono de voz con el que me estaba hablando Fercho, dijo “¡tranquilos!... a ver... ella [Yo] tiene razón, ella ve como nos rompemos la madre todos los días aquí y hasta le ha tocado, aunque no hay que exagerar...” Karla expreso “pues sí pero que no diga eso porque nos perjudica, si de por sí nos quieren sacar, imagínate si la oyen decir eso...” El Fabuloso me dijo “no te sientas mal, al menos yo estoy acostumbrado a esto... todos los días vivimos lo que tu dices, pero qué le hacemos, es parte de nuestra chamba y tu la has vivido, aunque no te recomiendo que visites los separos {me sonrió amistosamente}... bueno sí para que nos hagas una película...” Finalmente Edgar sólo movió la cabeza y me dijo “mejor cambiemos de tema ¿no?”

Aunque no reconozcan abiertamente de parte de los vendedores, la ocupación desarrollada sí tiene un componente de peligro que además de la afectación a lo emocional, atañe a lo físico y forma parte de la precariedad sufrida por estos trabajadores.

Por tanto, a pesar de que se ha dicho entre la opinión pública, los medios de comunicación, usuarios, autoridades del Metro, e incluso los mismos vagoneros, que este tipo de trabajo es muy fácil en realidad se requiere una habilidad para andar en el lugar de trabajo que es móvil. Esta característica resulta de vital importancia pues requiere balancear el cuerpo, dar pasos grandes y al mismo tiempo levantar los brazos para evitar estorbar con el producto (dulces ó discos), pero sobre todo para evitar caídas, accidentes, empujones y hasta muertes

“se tienen que medir los tiempos para poder recorrer la línea, ya que si no se te apuras te saltan y eso representa perdidas, pu’s ya no vendes la misma cantidad de producto, a mi me saltaron varias veces en un inicio” Toño

“Sí, se exponen... se expone la vida más que nada, porque en un cambio, cuando tú das el cambio lógicamente de que te puedes resbalar o te puedes ir para afuera, o lógicamente cuando está bien lleno te pueden aventar porque tú eres el primero que entras, expones mucho, o se te puede quedar atorada tu mercancía, cuando uno trata de salir se cierran las puertas y se queda la mercancía” Juan

“Sí, lo que pasa es que ya no alcancé a salir y te atorras y lo único que haces es sacarte tu mochila y se te va la mercancía, pérdida total pero yo prefiero... o sea que debas actuar en segundos, porque ahí de antemano ya en la mente ya traes que estás exponiendo tu vida... me llegó pasar varias veces” Carmen

“Los vendedores invidentes son los que más caen a las vías pues aunque están todos los días en el Metro no llegan a medir la distancia y a veces no mueren pero si quedan lesionados”. Noe (trabajador del área de vías)¹¹⁸.

Cabe mencionar que este padecimiento esta conectado estrechamente con la velocidad en el recorrido y el logro de la venta, ya que una de sus principales preocupaciones es *la venta* que consiste en armar un buena perorata para convencer al usuario, seleccionar la mercancía de interés ya sean discos, artículos o dulces.

A largo plazo, ser capaz de poder vender bien incluye tener muy claro la época del año, las festividades a lo largo del año y las temporadas (calor, frío, lluvia), así como Identificar la oferta y demanda de la mercancía que se vende en cada línea, lo cual esta relacionado con los gustos y costumbres de los usuarios.

“Cambia uno de... cambia producto, porque en las mañanas lo tradicional es el chicle y la pastilla, más tarde ya vienen las pasitas, ya viene el del disco, el del artículo de a 10 pesos y ya en la noche pues ya empiezan a vender el artículo ya cuando tienen dinero o las pasitas y ya cómo horita que viene la época de frío te compran las pasitas, el chocolate, el chocolate todo ese tipo de cosas lógicamente se te va vendiendo” Anita

Así como tan bien la velocidad del tiempo de venta que en cada estación es de tres minutos aproximadamente y por cada línea entre 20 y 30 minutos del recorrido. Dar el *cambio* correctamente para evitar accidentes, contratiempos y atrasos en los recorridos.

*“se tienen que medir los tiempos para poder recorrer la línea, ya que si no se te apuras te saltan y eso representaba perdidas, pu’s ya no vendes la misma cantidad de producto, a mi me saltaron varias veces en un inicio”
Toño*

Aunado a que para la venta ambulante cada momento y fecha es importante debido a que es un lugar de elevada sensibilidad económica, misma que se manifiesta en los días de quincena, días festivos y periodos vacacionales, por lo tanto el Metro mexicano se ha venido convirtiendo en un lugar tradicional como medio de transporte y de consumo para al menos un sector de la población, que por lo menos una vez ha comprado algún producto ofrecido por los ambulantes de trenes y es que ¿quién no ha viajado alguna vez en el Metro? ¿Quién no ha encontrado algo de su agrado durante su viaje?

¹¹⁸ En una entrevista sobre su trabajo, que es el área de vías refiere los accidentes más comunes, entre ellos el de los vagoneros.

Los vagoneros explotan esta sensibilidad e inundan el tradicional transporte subterráneo con cuanto mercancía encuentren y se les ocurra, incluso a solicitud de los usuarios, policías, conductores, jefes de estación etc., eso sí siempre pensando en el *precio al público* pues no serviría de nada traer productos muy costosos, ya que difícilmente los consumirían.

Esta sensibilidad es adquirida por experiencia, por el largo tiempo de permanecía en los vagones, en donde se puede llegar a conocer qué gusta o disgusta a los usuarios, lo que puede llegar a necesitar los posibles clientes, pero sobre todo, puedan adquirirlo a bajo costo para que la ganancia sea exponencialmente elevada. De tal forma que esta sensibilidad se extiende y se conecta con el siguiente subtítulo, la relación con el cliente, y hasta la idea de cómo debe ser el trato con el cliente.

- **El contacto con el cliente**

La venta ambulante permite observar por lo menos tres tipos de comportamientos distinguibles entre sí, el robo, la trampa y la venta. El primero no requiere comentarios particulares, basta con ver cómo todos los días es exacerbado en la Ciudad de México. El segundo refiere a participar en una “donación” impuesta al tratar de obligar a los pasajeros a dar un donativo que puede ser cercano a la limosna, por ejemplo indígenas descalzos pidiendo una moneda, ciegos y discapacitados solicitando una ayuda voluntaria, niños payasos o tocando algún instrumento musical¹¹⁹. Finalmente, la venta ambulante de la que hoy ya nadie se sorprende, ni siquiera cuando la intrusión es de parte de vendedores ambulantes que invaden el transporte e invitan a los usuarios a entablar una relación de compra-venta de sus productos.

Desde el punto de vista de los vagoneros, la presencia de un actor tan importante como es el cliente-usuario trae consecuencias que vale la pena indicar. Una primera anotación importante ya se ha reseñado, en donde el principal interés es cuidar al usuario, así como la imagen que tienen ante ellos. Y aunque no sean aceptados, se conforman con que los toleren y respeten.

“Nosotros somos conscientes de que molestamos, sé que el usuario esta harto de nosotros, si estar sentado en una oficina firmando papeles cansa, imagínate a nosotros todo el día aquí, hay vendedores muy conscientes de eso y le bajan a la música, no los molestamos ni nada, pero hay otros que sí...” Salo

¹¹⁹ Aunque algunos letreros oficiales invitan al público a no alentar este tipo de espectáculos todo es en vano, algunos mendicantes parecen haberlo comprendido y sustituyen su demanda oral por un trozo de papel que dan información de su suerte y su situación, que puede ser falsa o verdadera, lo cierto es que estos mensajes tratan representar el fruto de una noción de moral, de dádiva, de una noción de sacrificio.

De parte de los usuarios, se presenta una paradoja, por un lado la de “fomentar” la ocupación al adquirir sus productos, pero al mismo tiempo de repudiar su estancia, bajo un argumento que los haría ver como víctimas

“pobrecitos, yo los entiendo, la situación esta muy difícil allá afuera...no hay trabajo para tantos, sé que muchos vienen de provincia y no encuentran trabajo, por eso se les hace fácil, digo yo los entiendo, pero que también nos entiendan ellos...venimos hartos y a veces ya ni nos podemos dormir en el Metro” Joaquín

Los vendedores del subterráneo evitan hacer uso de las groserías, al menos durante el tiempo de la venta, por estar asociado con la falta de respeto y la poca cortesía o atención al usuario, lo cual significaría menores ingresos y una descalificación de su trabajo, así que lo evitan a toda costa, cuidando la calidad de su mercancía, expresándose lo mejor posible, cuidando su arreglo personal, entre otras, pero sobre todo teniendo en cuenta que el cliente siempre tiene la razón

“si por casualidad se llegara a ir un disco que estuviera sin grabar, yo le diría qué... Sí, discúlpeme tenga este, y es más ahí está su dinero y ahí está su disco. Porque se tiene que reparar el daño más que nada porque no te conviene, nada de faltarle al respeto ni nada de eso porque te perjudicas y lógicamente la gente se da cuenta en los vagones, porque una gente que exige se lo cuenta a fulano a mengano y te vas haciendo fama y dicen: todo los que venden son así” Toño

“lo que pasa es que aquí tratas de vender calidad, aunque sea piratas pero son calidad, no vienen rayados y vienen bien, ¿porque?, porque lógicamente tu tienes que... tu fuente de trabajo, pues la tienes que cuidar” Anita

Aunque el respeto no sea solamente en la interacción furtiva o no, sino también en la venta dándole las características específicas de la mercancía que oferta, utilizando los gritos con rima, doble sentido, albur y hasta la metáfora para llamar la atención de la gente resultando y que resulte agradable y atractiva la manera de ofrecer verbalmente su mercancía

“Ahí lógicamente que entre más calidad y más caché que le echas... tampoco para aburrir a la gente ¿no?, ponías cosa de que... a ¡chinga! Pa' que se lo grabe la gente, ese esta bueno, esta malo y así” Juan

Esta percepción es crucial pues además de tener que lidiar con el líder que los presiona por múltiples motivos, tienen que estar en negociaciones constantes con el usuario y en casos severos, tener que defenderla hasta del propio usuario

“un día que no se quiso quitar (el usuario) yo si quería que se saliera del vagón pa' darnos en la madre, yo sabía que no lo iba a hacer porque ahí na' más con un chiflido y sale la banda, no estás solo” Toño

“luego hay personas que no son educadas, y [...] las personas luego no te daban permiso para pasar, son de las personas que se agarran y se ponen así {aprieta las manos y se pone rígido} y no se mueven por nada del mundo. O sea porque también nosotros... Pues, en si hablabas duro, porque en sí lo que se nos ha enseñado es de hablar con cortesía, porque el cliente siempre tiene la razón. Y agarramos y les pedimos con permiso, ¿denos permiso por favor?... y lo demás. Y en dado caso que no quería pues ya llegas y le avientas el codazo, pero ya quedaba de antemano que tú no quedabas mal” Salo

En una visita reciente (Enero 2008) en el vagón en el que viajaba quién ahora escribe, se dio un incidente muy interesante y peculiar que podría ejemplificar lo anterior: desde la estación agrícola oriental se subió una pareja de vagoneros (hombre y mujer) la mujer tenía una discapacidad visual (solo podía ver con un ojo) ella estaba vendiendo dulces y él la acompañaba.

Eran alrededor de las tres de la tarde y nos dirigíamos a la terminal la Paz, empezaron a vender, pero nunca se bajaron del vagón en el que yo viajaba, llegamos a la estación de Tepalcates y subió un vagonero que vendía CD's, se sorprendió mucho al ver a la pareja de vendedores, por lo que les chiflo, en ese momento yo volteé la vista hacia el final del vagón ya que no estaba en la segunda puerta como acostumbran a vender cuando hay dos vendedores, me percate que el vagonero acompañado de la mujer que vendía, estaba apuntando con una navaja a una señora que venía con un niño, ella le daba su monedero y celular el niño se veía asustado y empezaba a llorar.

El vagonero de CD's empezó a chiflar muy fuerte, de pronto se escucharon más silbidos, en todo el tren, y los vendedores que venían en el vagón delantero y posterior en el que viajábamos, se asomaron a la ventanilla que esta al final de cada convoy, y sin dejar de chiflar con ademanes le preguntaban al vendedor de discos qué pasaba.

Éste solo señalaba a la pareja y encogía los dedos de las manos como si quisiera tomar algo con ellos. Todo fue tan rápido que sin darme cuenta estábamos llegando a la estación Guelatao.

Las puertas se abrieron y los vagoneros más cercanos se metieron al vagón con el vendedor de discos que grito: ¡aquí está la rata! el hombre de la navaja salió corriendo del vagón y subió las escaleras para salir de la estación, la mujer que la acompañaba se quedó en el convoy sin decir nada y muy desconcertada. El tren se detuvo por más tiempo que el acostumbrado.

La señora gritó: ¡son unos rateros! ¡me asaltaron!, el niño lloro más fuerte y el policía al escuchar el alboroto bajo de los torniquetes y tomó por el brazo al vendedor de discos, el cual trataba de defenderse diciendo: *¡yo no fui! ¡Era ese güey y su vieja! ¡Agárrenla!*

La mujer discapacitada llorando salió del vagón mientras los vagoneros que están en la línea le hicieron una rueda humana impidiéndole el paso, yo me baje para saber que pasaría, el policía subió a los dos “implicados” y nos pidió a los “mirones” que nos fuéramos.

No pude saber que pasaría, tal vez el vagonero “real” iba a ser consignado por robo, ya que la señora no dejaba de repetir que él la había asaltado, ó tal vez llegaría más tarde el líder para liberar a su trabajador, lo cierto es que el policía los sacó de la estación y no dejo que nos quedáramos para ver el desenlace.

Este suceso nos indica que existe un tipo de lenguaje que no se puede saber con precisión y que además siempre se están vigilando entre ellos, pues además del gran control que existe por parte de los actores directos (usuario, líder, jefe de estación, etc.), se tiene que estar atento a los imprevistos ya que la precariedad para este caso puede ser expresada en el riesgo de: *ir a la cárcel ó perder su trabajo mientras se aclara el robo y puede apoyarse con la siguiente declaración*

*“Mira lo que pasa en si cuando tú llegas a tener **algo pesado** sobre el transcurso del metro, pues lo único que haces es... te bajas y empiezas a chiflar, y lógicamente que esperas al otro vagón, porque el de atrás siempre va viendo las cosas, va viendo las cosas se baja, se baja uno, se baja otro, se baja el otro y lógicamente ya no te bajas solo”* Salo

En resumen, las hojas anteriores muestran que la incorporación del usuario como un actor más en el proceso de trabajo trae consecuencias que puede influir en lo laboral, como se enuncio anteriormente en competir y lograr vender¹²⁰, pero no solo en eso, sino también en regular de cierta forma sus comportamientos y construir-reconstruir su ocupación, misma que puede estar sujeta a juicios de ser correcta e incorrecta debido a que entre otras cosas se utiliza todo lo que se tenga a la mano para vender. Tal es el caso de minimizar espacios vitales de reproducción.

¹²⁰ Lo cual no es exclusivo de los vagoneros, pues el logro de venta también esta presente en otros procesos de venta como la de casas, autos, seguros, etc., lo interesante aquí es justamente la lucha por el control en donde uno de los fines últimos es salir victorioso y permanecer en la venta ambulante del Metro.

- **Fronteras borrosas pero fluidas entre el ámbito del trabajo y el de la reproducción**

En el trabajo de campo me percate que en el Metro se puede estar las horas necesarias para obtener los distintos objetivos, por ejemplo el dinero, el ocio, socializar, etc., las cuales recorren el lugar principal de necesidades básicas, de todo el genero viviente: el alimento¹²¹. Así que en mis largas estancias esto es lo que se puede relatar.

Entre semana, es un elemento poco perceptible pues los horarios se muestran más laxos, y quizá pueda decirse que trabajen menos. Pero en fines de semana, la comida o los horarios de comida por la tarde ya avanzada, son particularmente importantes, debido a que prefieren estar las casi nueve u once horas trabajando bajo un ritmo intenso y esperar a comer hasta “la salida” que para esta ocupación equivaldría al retiro del día de las instalaciones del Metro. Solo algunos se pueden *dar el lujo* de salir a comprar algo y sosegar el hambre, principalmente son los vagoneros que llevan a sus hijos pequeños, que después de cierto tiempo recorriendo el vagón se cansan y piden agua o comida.

Aquí la presencia de los hijos pequeños en la ocupación tiene la representación de lo sagrado, de lo intocable e irrefutable, los niños tienen la consideración de los líderes, que una familia lleve a vender a sus hijos puede flexibilizar la reglas, se les perdona que no entreguen la cuota a tiempo, que no vayan a las marchas o mítines de apoyo a algún partido ó diputado, que atrasen la cadena y hasta que se salgan del ritmo que llevan para cumplir alguna necesidad del infante.

Los vagoneros conocen bien esta restricción y algunos lo utilizan a su favor, llevando a sus pequeños hijos para trabajar con ellos, para evadir algunos requisitos

“Sí la lleve, luego hay veces que no tenía yo dinero y tenía que llevar a mi familia, contaba con eso, pero pus...rara veces [...] Sí, o sea Diana, mi hija trabajaba ahí, yo la llevé en vacaciones y ella me acompañaba a vender, ella tenía en ese entonces, tenía unos cinco, seis años, chiquita, yo la llegué a llevar a mi esposa también” Juan

En una ocasión Alfredo¹²² llevó a su hijo de 5 años, era domingo y llegaron en el horario habitual de semana (11 AM), el niño traía una pequeña mochila cargando en la espalda, en ella traía un suéter, papel higiénico y un juguete. En las tres primeras horas el niño se veía asombrado de cada vuelta que hacía con su papá, y cuando les tocaba hacer base los

¹²¹ Al menos en la Ciudad de México las entradas del Metro, paraderos, avenidas principales, entre otros, son espacios para la reproducción alimentaria de muchos trabajadores.

¹²² Un vagonero al que no se le pudo hacer entrevista alguna, debido a que desarrolla otras actividades ajenas a la venta.

compañeros de trabajo le enseñaban el saludo empleado en la organización, le preguntaban si ya se había cansado, cuántos hermanos tenía y sus nombres, entre otras cosas.

A la cuarta hora, el niño se veía agotado, su padre lo tenía que jalar para que pudiera caminar, en una ocasión hasta lo cargó porque no abordaron a tiempo el tren que ya se iba. Al regresar de esa vuelta el niño le dijo a su padre: *“tengo hambre papá”, “¿a qué hora nos vamos a la casa?” “cómprame algo que tengo mucha hambre”*. Su papa solo daba por respuesta *“ahorita” “espérame”*, y mientras esperaban la salida de los vagoneros que estaban antes que ellos para subir a vender, el niño se acercó a los vendedores que traían dulces y les preguntó *“¿cuánto?”* los vagoneros se rieron, entonces su padre se conmovió {su cara era de ternura, con una sonrisa prolongada}, entonces se acercó y le dijo al vendedor de dulces *¿dame una paleta no?, es para mi chavo*, el vendedor respondió *“chale... nada mas porque es tu hijo... sólo a el”*.

Debido a este “sacrificio” ó padecimiento de no comer en las horas habituales, algunos vagoneros preparan tortas y aguas para la vender entre sus compañeros, como en las oficinas, talleres mecánicos, tianguis, etc. Pero lo interesante de la ocupación, es que aunque es un trabajo que se desarrolla en espacio abierto de interacciones con sujetos diversos, lo que prevalece es la complejidad del control proveniente de las presiones familiares, en este caso de los hijos, que exigen alimentación, descanso y atención para cubrir sus necesidades vitales.

Evidentemente este padecimiento no es propio de la ocupación aquí referida y cada uno tiene su contexto y sus razones, pero en el caso de los vagoneros las formas representativas de solucionar este problema se pueden resumir de la siguiente manera: consumir el alimento que se vende entre los compañeros elimina la pérdida de tiempo para vender; pueden salir a comer fuera de la estación, con gente que los conoce y les dan un precio bajo; llevar a la madre del niño como estrategia, en donde el padre o la madre pueden cuidar al pequeño, mientras el otro miembro continua vendiendo sin tener que detenerse a cuidar al hijo; Incorporar al hijo más grande para que atienda a su hermano menor, y en otras ocasiones usar como pretexto el tiempo de la reproducción para ir a comer y no regresar a trabajar.

Para este caso, la precariedad, vista como un padecimiento más de la ocupación, trastoca a la familia, pues aunque exista cierta aceptación del trabajo por la familia, éste se extiende al punto de hacer dobles jornadas de trabajo En el caso de los hombres casados trabajar en el Metro les ha traído complicaciones con sus parejas

“Por que aquí hay de todo, se da de todo, las cosas se te hacen muy fáciles, que más puedes pedir, tiene dinero, viejas, desmadre, y todo esta a la vista, aquí llevas dos vidas, la del Metro y la de tu familia, hay mucha infidelidad, mucha corrupción en todos lados y aunque no quieras te metes, te vicias, en un círculo vicioso que parece que no acaba, yo aquí tengo el cartel de infiel pero todos lo somos y por eso he tenido mis problemas con mi familia, o sea si te afecta estar aquí... mi esposa me dijo el otro día, te pudriste desde que entraste al Metro....” Salo

“Pues... no, ya ves que tenemos derecho a una llamada yo siempre hablo con mi esposa y le aviso que voy llegar tarde, aunque a veces piensa que ya lo agarre de pretexto para llegar tarde y pues yo le digo sino me crees vente conmigo pa’ que veas que no es fácil y ya nada mas se rie...” El fabuloso

“lo que pasa ahí es que te engantas, te duele la cabeza y luego dices cosas que no van al caso ¿no?, las cosas que yo decía perjudicaba a la familia, porque luego me venía a desquitar con la familia que porque no vendí, que porque fulanito me saco la lengua...cualquier cosa ¿no?” Juan

Por tanto esas experiencias se enganchan con todo un mundo que hay detrás y en el mismo contexto de la venta, en donde si bien debe existir un control sobre el trabajo, el control ampliado también puede incluir las relaciones sociolaborales que apela a la ética, las emociones y los sentimientos que ahí se presentan. Que al final de cuentas también influyen y dan sentido a lo que se puede entender trabajar de vagonero, a la construcción de su ocupación en la que se puede hacer de todo, en la que puedes encontrar lo que te hace falta. Aunque este discurso muy propio de los vagoneros debe ser matizado, ya que están presentes ciertas ideas que al menos en la práctica contrastan, a ello me referiré en las conclusiones finales.

Por lo tanto como una pista para detectar el sentido se les preguntó qué se valora y cómo se lucha para ello. Esto fue lo que se respondió:

“Lo más valioso “aquí” es subsistir y la forma de hacerlo es echándole todo el empeño, poniéndole fe, empeño y amor a mi trabajo, porque si no pues...hasta te va mal y no aguantarías estar aquí, porque la gente esta harta del ruido, yo lo sé.... Pero nosotros también y como te he dicho aquí hay de todo, gente que trabaja por comodidad y gente que la verdad no puede tener otro trabajo [...] Yo todos los días trato de llenarme de buena vibra y ser muy positivo, pensar que me va a ir bien, que voy a vender mucho eso es lo único que se le puede hacer en este trabajo, ahora si que vulgarmente como se dice, no te queda otra que ¡chingarle! Echarle ganas y empeño a tu trabajo...Y aunque sea un cloaca el Metro pues te tratas de estar bien ¿no?...” Salva

“Yo siempre he dicho que el Metro es lo más bajo que hay, porque por lo mismo de que nos va bien se puede hacer de todo para obtener algo, aquí hay de todo, desde prostitución hasta drogas... así que para mí... pues mientras no me embarre en la mierda... pues ya con eso, mientras le vaya bien a mí y saque para mi familia yo con eso [...] Lo único que hago es mi chamba... no me involucro con nada porque aquí tienes la opción de volverte lo que tu quieras, si quisiera yo podría ser un líder pero para qué, mejor me dedico al trabajo, llego temprá y le chingo bien, tu lo puedes ver conmigo no se andan con cosas que no son....” Fercho

“Para mí lo más importante... es más... yo diría que lo más valioso es mantener mi integridad física y el trabajo, sino tienes eso pues no tienes nada, prefiero ir con mi bandera de... ahora si que discúlpame la expresión, pero, prefiero que la gente me vea como pendejo que estar en la cárcel, porque la libertad no la pagas con nada, y aunque tenga que trabajar mucho para comer unos camarones empanizados, prefiero llevármela relax y cuidarme más... ¿no? ¿de qué me serviría tener mucho dinero? si allá guardado no podría disfrutarlo, así que mejor me cuido y evito tener broncas[...] Mira a mi me va bien pues ya te dije que yo si no vendo aquí, vendo en otra línea, o sea a mi me dan chance de vender donde me conozcan, la cuestión es que aquí tengo un hijo, pago renta y estoy casado, y con eso ya sabes, llegan los aboneros, entonces pues no puedo, voy poco a poco...” Fabuloso

“Aquí hay de todo, gente que estudia, que tiene que mantener a sus familias, chavitos que en vez de estar viendo la tele se vienen a chingarle... yo estudio pues pienso en el futuro, pero eso no se ve allá afuera, aquí es todo un mundo [...] mi familia me enseñó a trabajar, a echarle los kilos, no soy nueva y pienso salirme un día de estos de aquí porque cada día es más difícil seguir trabajando... así que lo único que hago pues es trabajar y superarme en lo que se pueda...” Anita

“Por donde lo veas siempre la llevamos de perder y aunque te dicen que con el estudio te va mejor, es una mentira, solo sirve para no batallar tanto para comer, así que para mí lo más importante es no perder el trabajo, porque imaginate de eso viven mis hijos... de eso vivo yo [...] mira yo ya tuve la pantalla pero así como están los operativos ya ni te conviene comprarla porque vas perdiendo cerca de \$1800 o \$2000 pesos, te imaginas.... Tan solo la pantalla cuesta como mil doscientos, mil trescientos, tus bocinas unos seiscientos, ya son mil seiscientos más tu mercancía, unos doscientos o trescientos, o sea no te conviene traer ahorita buen equipo, así que lo que hago es usar lo que tengo, hacerle la barba aquí y allá... buscarle porqué sino no sale...” Carmen

“En sí esto es cansado y no se pueden hacer planes a futuro, como puedes planear algo como que te lo deshacen y esos son los problemas con mi vieja que piensa que ando con otra... bueno yo quería ganar un poquito de dinero y cuando vi que aquí se gana chido ya no quiero salirme... pero aunque tienes mucho dinero no tienes tiempo pa' gastártelo[...] así que lo que trato de hacer es no perder mi chamba porque me ha costado mucho, le hecho ganas, me enfrento con quien sea, eso sí puedes mandar a la chingada hasta tu propia madre o tu

esposa ósea que ya estas esperando el momento de reaccionar, pero también trato de controlarme porque sino me quedo sin mi trabajo...” Toño

“Para mí lo más valioso es mantenerme aquí, que no me quiten mi trabajo, luchar y no dejarme, porque yo no soy nuevo yo traigo escuela y entiendo bien como se mueve todo esto, mi familia siempre ha estado aquí...” Edgar

“No, no yo lo que pasa yo ahí lo que obtuve fue mucho rencor, mucho odio, mucho... en sí... este... ya me tenía que cuidar la espalda para que no me dieran la puñalada trapea porque yo era el mandamás, yo era la persona que realmente por espantarlos o ponerles en la madre, porque lo llegué a hacer, o aventarles el miedo para que vean que yo soy bien chingón [...] Sí, yo sí, al principio era sentirse muy chingón, superior a los demás y hacerte una reputación, después ya no, no me gusto..... {Piensa y agacha la cabeza} No, ya no pude... fue mi excusa y creo que fue lo mejor que me pudo haber pasado porque pude haber terminado en otra situación un poco más peor... yo le doy gracias a dios que paso eso... porque yo de ahí me retire como... 2 o 3 años ya no iba al Metro, o sea me daba miedo o cualquier cosa... por el momento sí voy bien, sano y salvo, ya es diferente... cómo te diré...ya veo la vida de diferente manera[...]Mira la verdad, yo digo que está bien porque ganas bien, pero el problema es que te vicias, y a mí el dinero me hace daño, ese es el problema, pero de que te va bien, te va bien, y con la chamba que ahora tengo, no me quejo también me va bien pero no como antes, yo no regresaría porque la verdad son muchas broncas, aunque si podría pues ya me conocen y me hice de mi fama” Juan

De acuerdo a lo anterior, en esta cotidianeidad los vagoneros van configurando *sus sentidos del trabajo* a partir de una precariedad marcada por los riesgos, la violencia y las contingencias que requieren de una rápida capacidad de creatividad en sus respuestas, que de una manera u otra, cada uno va dejando su peculiar huella sobre el sentido del trabajo en ellos. En donde luchan cotidiana y constantemente por mantener “viva”, estable y cómoda su ocupación, por la des-estigmatización de lo que hacen, y por que no por el reconocimiento, el sentido de dignidad y el respeto que se van construyendo precisamente debido a, o a pesar de las condiciones adversas que viven. Por el hecho de trabajar en un espacio tan disputado, que defienden contra muchos actores y situaciones, que para las personas que ejercen la ocupación, es la manera de ganarse la vida de “manera honrada y digna” y para algunos usuarios “les guste o no” son parte de su transporte cotidiano.

De tal forma que la venta al interior de los vagones del transporte más usado en la Ciudad de México se convierte en una querrela diaria, constante y muy usual para los habitantes de esta ciudad. Para los vendedores significa un desgaste emocional el que tengan que cuidarse contra

todos aquellos que amenazan su trabajo, y por otro lado que los sentimientos de culpa estén siempre presentes o se caiga en lo que ellos denominan un *circulo vicioso* difícil de esquivar, en donde *las circunstancias están puestas* para que poco a poco cualquier detonante haga explotar todo los sentimientos, emociones que son cultivados en la ocupación y salgan a flote, se cristalicen en rencor, odio y hasta culpa, de gran intensidad, con costos sociales y psicológicos muy fuertes que son capaces de trastocar otros mundos de vida ajenos al trabajo, como el de la familia.

Con estos elementos, en las reflexiones finales ser enunciarán algunos de los sentidos del trabajo del vagonero, los cuales debido a la diversidad de población que existe, sería imposible enmarcarlos en un solo sentido del trabajo, aunque también cabe advertir que ni la edad ni la condición social ó el género son de ninguna forma estructuras que sujetan al sujeto, sino más bien funcionan como condicionantes estructurales que influyen pero no determinan al trabajo del vagonero.

*Un riel se mueve bajo mis pies
y la ciudad ha quedado atrás...*

VII. CONCLUSIONES

En el arribo a la parte final de este documento es importante hacer las siguientes consideraciones. Por un lado, la *propuesta* de sentidos del trabajo en la ocupación de vagonero de ningún modo son agotados en esta pesquisa, ni tampoco deben ser considerados decisivos, sino “sentidos generales” desprendidos de una investigación que tuvo interés en ubicar y proponer algunos de ellos, por tanto estos sentidos pueden complementarse y contrastarse con datos de investigaciones futuras que indudablemente los enriquecerán.

Por otra parte, presentar los sentidos en la ocupación de vagonero en la parte de las conclusiones va más allá de ser un resumen de la investigación, así que pretenden mostrarse como principales hallazgos, pues recordemos que la premisa que hay detrás de la investigación fue descubrir la importancia que tiene ver cómo estos trabajadores acotados en estructuras de “*informalidad*” y cierta precariedad laboral se mueven y accionan a través de una construcción de significados que no necesariamente tendría que estar anclado al trabajo, aunque lo que encontrado en los vagoneros es que el ámbito laboral se convierte en un espacio vital para la construcción de sentido que trasciende a otras esferas de lo social.

De tal forma que en el trabajo del vagonero, los múltiples poros que tiene la organización del trabajo, el constante estado de tensión derivado de ser perseguidos, así como las circunstancias y formas concretas en que se despliegan las interacciones sociales entre colegas y otros actores involucrados en el ambiente, son los tres elementos más importantes que se mezclan de peculiares formas para constituir el mundo de vida de los vagoneros.

Lejos de pretender reducir a una generalidad y a uno solo el sentido que nace de desarrollar el trabajo de vagonero, lo que se prefiere aquí es identificar varios sentidos que de manera más sólida se van formando, ya sea que nazcan de frustraciones o que se generen desde los esfuerzos realizados, pero en todo caso, son sentidos que se producen a partir del encuentro entre estructuras que acotan, presionan o habilitan la acción, pero nunca la determinan.

Las acciones de estos trabajadores se hallan permeadas por los tres ejes **orientadores** de la investigación (control, regulación y construcción social de la ocupación), mismos que a través de los capítulos anteriores se les dio contenido con diversas descripciones y síntesis derivadas de los análisis de datos, incluso en ellos se ha venido apostando a posibles sentidos, tomando en cuenta lo anterior pasaré a reseñar cuáles pueden ser algunos de ellos.

Decantación de sentidos del trabajo en la ocupación de vagonero

Uno de los más importantes sentidos que los vagoneros poseen respecto a su trabajo se puede advertir en el orgullo de poder vender pese a todas las adversidades con que se topan en el medio, es decir, se trata de un sentido que refiere a sí aguantan o no trabajar bajo contextos de violencia y agresividad constante, si pueden empatar lo lúdico y lo estratégico de su ocupación.

A este sentido lo llamaré *sentido de echarle ganas*, y es un sentido que se encuentra anclado en que la ocupación es *todo* menos aburrida, por lo que la *espontaneidad* resulta ser fundamental, pues permite impregnar de un sello propio al trabajo, ya sea al implementar mecanismos de venta que les permiten sentirse únicos y exitosos, ó el de desplegar experiencias, habilidades y conocimientos para sortear las contingencias que se presentan en la ocupación.

Se trata de un sentido del trabajo que esta altamente influido por aquello que les daña, lacera, por lo que padecen ó por lo que disfrutan, lo que les agrada y también lo que los absorbe, es un sentido del trabajo que se relaciona estrechamente con las formas en que los vagoneros socializan en este medio. De tal manera que en este sentido se encuentra un matiz que llamo lo *positivo* y lo *negativo* de ejercer la ocupación de vendedor ambulante en el Metro.

En lo positivo esta presente de manera significativa lo que representa *saber vender*, pues en los vagoneros es fuente de orgullo y valía personal que se propaga principalmente al ámbito familiar y de ocio, del cual se ha ubicado al menos dos vertientes (a) el arte de vender convenciendo al público y (b) el que enfatiza sobre todo el poder vender haciéndose invisible para sus persecutores.

En el arte de vender convenciendo al público se encuentran los vagoneros que “gustan” de su trabajo no solo por las ganancias económicas que le reportan, sino porque además de lo anterior permite desarrollar habilidades que involucren un esfuerzo físico importante como el de caminar, correr, etc., y al mismo tiempo desplieguen destrezas y conocimientos que no se desarrollan en otros trabajos, tal es el caso de poner a prueba si pueden vender en las horas pico; cuánta mercancía pueden vender al día, a la semana, al mes; como timan al usuario sin que se dé cuenta; que novedoso y eficaz es su “ choro ó verbo ” para vender.

Lo anterior subraya que la ocupación puede ser una actividad creativa, no repetitiva y mucho menos enclaustrada, por tanto es un sentido que además de las ganancias cuantiosas a

los vagoneros les permite socializar con una multiplicidad de gente. De entre los entrevistados el caso más emblemático, más no el único, de este sentido es el vagonero apodado el Fabuloso, quien en medio de un ambiente de disputa entre el GDF y los pactos poco claros de los líderes continúa *vagoneando* con gran iniciativa e inventiva, incluso sus compañeros han copiado algunas tácticas y técnicas de venta.

Un día me dijo que hay que saber exhibir y cargar el producto de una manera adecuada para vender mejor. Pidió que le mostrara la palma de mi mano, al hacerlo indico que en mi caso no se podían cargar muchas cosas en ella pues era muy pequeña, él me enseñó su mano y en ella “monto” diez paquetes de pilas, giro la mano, la levanto, la escondió en su sudadera que tenía un bolso enfrente, me recitó de manera clara y concisa lo que se puede decir de las pilas, así y de acuerdo a él, me mostró “*la maña en la venta*”.

Otro caso es Edgar, vagonero con tan solo diez y ocho años que con orgullo cercano a la pedantería muestra a propios y extraños la habilidad que tiene para la venta y aunque se debe a que inicio de niño como vendedor, el aliciente que deja para los de nuevo ingreso es el de “*siempre se puede, siempre que tú quieras*”¹²³, incluso el líder frecuentemente le pide que capacite a la gente de nuevo ingreso. De tal manera que el sentido de *echarle ganas* en la ocupación se puede resumir en lo siguiente:

“Mira aquí algo muy importante es que sepas vender, que seas buen vendedor y no te de miedo si hay operativo, porque aquí es vendedor el que quiere y puede...” Edgar

Con la declaración anterior arribamos a la segunda vertiente: vender haciéndose invisible para sus persecutores, en el cual existe toda una sedimentación del conocimiento, de las leyes sobre el uso del espacio, sobre cuotas que se tienen que pagar, así como del tipo de relaciones sociolaborales que se deben de establecer para pasar inadvertidos. Se pueden presentar relaciones de reciprocidad reflejados en el argumento de “*yo coopero contigo pero tú me dejas trabajar*”, de tal manera que lo que se resalta en este sentido es la capacidad, habilidad y conocimiento para *escurrirse entre el gentío y lograr vender*.

El vagonero puede jactarse de *vagonear* en medio de un fuerte operativo y con ello querer demostrar que puede burlar la autoridad, puede estar consciente del peligro que implica hacerlo, pero debido a la necesidad de obtener los ingresos sube a vender bajo cierta

¹²³ Frase mencionada por este vendedor en nuestra primera entrevista (Marzo, 2008) y me la dijo porque en un inicio llevo a pensar que yo sería una vendedora del Metro.

ambivalencia entre temor e intuición ó certeza de que tal vez no le hagan nada si a cambio “suelta una mordida”. Es decir los vagoneros pueden ubicarse en situaciones y relaciones que pueden ser de conflicto y cooperación en donde la corrupción es el detonante para el sentido del trabajo.

Lo anterior se puede observar cuando presumen que pasaron vendiendo y las autoridades correspondientes no lo vieron; cuando lo ven y se escabulle; cuando establece un arreglo personal entre sus persecutores que solo lo beneficia a él y no al grupo de vendedores o la organización; también cuando debido a la antigüedad y experiencia manejan múltiples situaciones como operativos, espías y hasta pueden detectar a los delatores.

En este sentido así como en sus “variantes” se expresan logros valorados en actividades que no son propiamente de la venta, y que igualmente son causa de orgullo, como la presunción del tipo de ropa que usan, si es de moda ó ya vieja; de sus instrumentos de trabajo, ya que entre más “sofisticados” sean, mayor será el estatus en la organización de vendedores, pues entre otras cosas representa que *te va bien, sabes vender, puedes hacerte invisible y por lo tanto logras permanecer en la ocupación.*

Por lo que en este sentido lo importante es demostrar a los compañeros que ganas bien, se trata de lucir lo que sabes y quién eres en el Metro. Así, el sentido de echarle ganas hace referencia a un sentido que viven todos los vagoneros, aunque no me atrevería a decir que es exclusivo de ellos, lo que sí se puede afirmar es que es un sentido que se erige cuando se logran las dos o al menos una de las acepciones anteriores que para el caso de los vagoneros es un sentido que les da permanencia y por tanto hace que se busque defender su trabajo, resguardar una actividad ejercida que proporciona algo más que dinero para la sobrevivir, aunque esto no quiere decir de ninguna manera que quienes lo desempeñan no tengan sus propios padecimientos lo cual nos lleva a lo que he denominado lo negativo de la ocupación.

Empero y a pesar de lo descrito anteriormente, en el sentido de *echarle ganas* que prevalece en la mayoría de los vagoneros, están presentes una serie de ideas, imaginarios¹²⁴, y

¹²⁴ Siguiendo a Castoriadis (1989), el imaginario como potencia creativa y de invención, es anterior a lo simbólico, estas significaciones imaginarias no se expresan como representaciones materializadas que confieren a posteriori sentido a los fenómenos, sino que, de manera implícita, constituyen de entrada sentido en acto. Las significaciones imaginarias, de tal modo, son el medio para que los individuos sean formados como sujetos sociales, para que puedan percibir, interpretar e intervenir en lo social y en lo que ha de considerarse como realidad. Son la materia prima que hacen posibles e inteligibles las representaciones del decir, del actuar y del pensar sociales; es decir permiten volcar en determinados significantes determinados significados. Ésta capacidad de los imaginarios sociales de invención o desplazamiento de sentido no tiene que ser considerado como ficticio o como equívoco.

porque no, de fantasías depositadas en su ocupación, las cuales sirven como derrotero para justificar la invasión al Metro, para ocultar lo que les daña en su trabajo, y hasta para querer convencer a extraños algo que no son, pero pretenden ser.

Por ejemplo, una idea muy recurrente expresada por los mismos vagoneros es que su trabajo no es aburrido, sino creativo y esto les permite “impregnar de un sello propio” su ocupación, sin embargo, esta ilusión descansa en gran parte en la adquisición de una **calificación colectiva** que les permite ajustar su venta, y con ello me refiero a que, el hecho de *saber vender* fomenta de alguna manera tal ilusión, de ser muy innovadores, de sentirse únicos y exitosos por traer a la venta un tipo de producto que no debe repetirse. Aunque lo que esta detrás es la exigencia de respetar las duras reglas (en particular, la de no quemar la mercancía) para que la ocupación siga operando tal como lo ha venido haciendo desde hace años.

Otro matiz encontrado en el sentido de echarle ganas, es aquel que tiene que ver con su segunda vertiente, la de vender haciéndose invisible, que desde mi punto de vista refiere a un convenio informal de trabajo¹²⁵, que ha sido posible por cierto grado de formalización ó mejor dicho, porque se ha formalizado en la practica, a través de la corrupción expresada en la extorsión y los favores. Situación que ha sido permitida y sustentada por el sistema de redes sociales¹²⁶ que operan en el Metro, en el cual la construcción social de la ocupación de vagonero depende en gran medida por el tipo de mafias internas y externas al trabajo, es decir, se trata de una ocupación hecha por las mafias y redes sociales que sustentan el mercado de trabajo para la jornada sobre rieles.

En concreto, los párrafos anteriores sirven como matices al primer sentido enunciado de cierta manera, por los vagoneros, sin embargo aún falta hablar de lo negativo en la ocupación, que términos más generales hace referencia a los padecimientos de la ocupación que en el trabajo de campo que hice al respecto pude observar y constatar. Uno de ellos tiene su raíz en no saber manejar la tensión entre dos fuerzas inherentes al proceso laboral del vagonero que llegan a ser tan significativas en la subjetividad: a) la dosis de agresividad necesaria para

¹²⁵ Principalmente con las autoridades del Metro, que puede llegar a algunos miembros del sindicato.

¹²⁶ Granovetter (1985) propone dos significados al *embeddedness*: uno, como factores sociales que acotan o restringen la acción económica, en esta definición el autor contrapone un enfoque sociológico a la teoría económica sustituyendo el supuesto de una conducta racional basada en el interés propio, por conductas económicas e instituciones constreñidas, obligadas o forzadas por las relaciones sociales prevaletentes; Dos, como una integración mediante un traslape entre lo social y lo económico, aquí se hace referencia a las ventajas de obtener información económica a través de redes compuestas por relaciones sociales, en donde la información se obtiene a un menor costo, es más detallada y confiable debido a su traslape con contenidos sociales que le benefician con una mayor carga de confianza y abstención de conductas oportunistas.

permanecer vendiendo, y b) cómo hacer “amigos” o alianzas como un medio de soporte para lograr objetivos.

En cuanto a la dosis de agresividad presente en la ocupación cabe aclarar que habría que distinguirla de los rasgos propios de la personalidad, tal es el caso de vendedores que poseen de manera estructural rasgos antisociales con un sesgo de agresividad delincencial que llegan a utilizar la actividad como medio para robar, a manera de que perjudican a este ambiente y hasta los propios ambulantes se les oponen y los rechazan porque evidentemente están no solo perjudicándolos en la imagen de su persona sino a la existencia y viabilidad para que este trabajo pueda seguir existiendo en un medio que de por sí está estresado.

Así que en lugar de apresurarnos a caracterizar al Metro como un lugar de extrema agresividad y generalizar hacia todos los vagoneros a manera de calificarlos como delincuentes, habría que decir que sí hay actos que requieren de agresión ó al menos de una exhibición teatral o performance de la misma, por ejemplo abrir las puertas usando la fuerza cuando el tren esta por partir, gritar al interior del vagón para llamar la atención del usuario-cliente, aumentar el volumen de sus reproductores de audio y video en un espacio tan acotado como es el vagón, dar un *empujoncito* al usuario en caso de impedir el recorrido del vagón, intimidar a cualquier persona ajena a la organización, entre otros.

Por tanto, lo que interesa destacar aquí es la distinción entre lo que objetivamente requiere de una dosis importante de agresividad para continuar vendiendo en el Metro, lo cual tiene que ver con la capacidad que tiene los vagoneros para auto controlarse ante tanto estrés acumulado en la subjetividad y en el medio objetivo del Metro. Se trata de una *delicadeza en el trato social* que al no tenerla el vagonero se vuelve a los ojos de muchos una persona no apta para el trabajo de vagonero.

La agresividad se suele pensar como un requisito casi necesario para poder continuar y destacar en el medio social de los vagoneros. Un caso que resume bastante bien la vertiente de este sentido, es el caso de Juan, quien constantemente y en todas las entrevistas muestra un rostro de impotencia al recordar lo que en su trabajo de vagonero llegó a tener y perdió al no saber aprovechar mejor la oportunidad de salir adelante tanto en lo laboral al aspirar a ser un *mandamás*, como en lo económico, al ahorrar las cuantiosas ganancias percibidas en una jornada de trabajo.

Cuando narra las “malas” acciones que tuvo que emprender para mantenerse en la actividad, el significado es un mezcla de nostalgia y culpa, las ganas de regresar pero contradichas por varios sentimientos y sucesos que lo frustraban en actuar en tal forma, por ejemplo, que se peleó con lo que él denomina peces gordos (líderes) y no le perdonarán su regreso, que se gano muchos compañeros vagoneros de enemigos y lo rechazarían, que hizo daño a gente que no lo merecía (como a los ciegos), hechos que él mismo reprueba y se exige castigos así mismo por ello, incluido el no merecer de nuevo tal trabajo a pesar de reconocer que en él se gana bien.

Situación muy contraria sucede con los vagoneros que pueden hacer “amigos” o alianzas para lograr sus objetivos y al mismo tiempo muestran una capacidad de solidaridad que se puede encontrar durante el tiempo que se tiene vendiendo en el Metro. Juan trató de remediar su situación llevando a su esposa a trabajar, pero fue inútil, pues la relación entre ambos no es tan saludable como la de muchas familias unidas en las clases populares, las cuales se entienden bien con sus familiares y logran introducirse a este trabajo.

Piénsese en varias acciones que indican la capacidad de los vagoneros para desplegar una solidaridad con el semejante, ya sean pasajeros, compañeros y hasta trabajadores del Metro como afanadores, taquilleras, conductores, etc. No es difícil encontrar a un vagonero auxiliando a un pasajero en algún tipo de dificultad como nacimientos, proporcionando información a invidentes, cargando bultos de los adultos mayores, ó conversando amistosamente con el policía y jefe de estación.

Sin embargo los vendedores que saben negociar o se esfuerzan por negociar con los demás las condiciones de trabajo a manera de que resulten más llevaderas y sin grandes incidentes, tienen sus propios padecimientos, claro, muy distintas de los que no lo logran, como por ejemplo, las negociaciones que tienen que establecer con los líderes para sacar a su familiar de una multa o para ausentarse a trabajar algún día. Un ejemplo de ello es que no cuentan con el capital social¹²⁷ suficiente para sortear tal adversidad, ó porque aún teniéndolo no se ha sabido utilizar de la manera más favorable, como la de volver los lazos débiles en lazos fuertes o el no interactuar en pequeña escala¹²⁸.

¹²⁷ Para Granovetter (1973) los elementos básicos del capital social son: confianza, normas y redes; las redes sociales se consideran tanto elementos constitutivos como productores de capital social. El capital social permite facilitar las acciones de los individuos dentro de la estructura, las acciones que produce tiene la propiedad de afectar a otros individuos además del actor. Y las redes sociales determinan la mezcla del orden y desorden, cooperación y oportunismo presentes en una sociedad.

¹²⁸ Para Granovetter (1973) el énfasis en los lazos débiles lleva por sí mismo a la discusión de las relaciones entre los grupos y a analizar los segmentos de la estructura social que no quedan fácilmente definidos en

En conclusión, lo descrito en párrafos anteriores pone en evidencia que el grado de vínculo social que se alcance con los diversos actores involucrados en la ocupación es un factor crucial no sólo para el control del proceso de trabajo, o sea para realizarlo sin grandes dificultades, sino también para el grado de precariedad padecido en forma de estrés, psicológico-emocional, violencia y agresividad (pelea y consensos entre actores) ó el simplemente para optimar el cansancio físico de recorrer los vagones (al no poder acordar horarios, o no tener familiares ayudando a caminar durante el proceso de venta) y por tanto influye en el grado de padecimiento que se puede tener.

Tenemos entonces, que de un bajo control de los vagoneros sobre su propio proceso de trabajo, se desprenden padecimientos de varios tipos, algunos de estos padecimientos están en manos y dependen de otros actores, como el líder o las autoridades del Metro, otros son más circunstanciales, pero unos vagoneros tienen mayor capacidad de afrontarlos por los recursos objetivos y/o subjetivos que tienen a su alcance.

Y aunque se necesita la agresividad para vender su mercancía frente a los propios pasajeros como a los compañeros, también se necesitan de alianzas, y tanto en la agresividad como en las alianzas, hay reglas que hay que saber respetar. Así que otro sentido claramente destacable en sí mismo, es la lealtad hacia el líder y hacia las reglas del grupo al que pertenece.

Este sentido se refiere no tanto a lo que logran en su trabajo imponiéndole a éste una creatividad, como son los casos anteriores, sino a su capacidad de adaptarse a las férreas reglas no escritas que rigen al trabajo de vagonero, las cuales de no existir, su ocupación simplemente no estuviera porque el líder desarrolla la “importante” labor de negociar con las autoridades mientras el grupo contribuye a sostener mediante una serie de estrategias de acción colectiva (principalmente la cadena y los pitazos de los coordinadores), sostener viva la ocupación de vagonero.

En la ocupación de vagonero muy difícilmente se puede prescindir de la importancia de poseer *el sentido de compromiso con el grupo ó con el líder*. Para ejemplificarlo sobran los ejemplos, aunque antes de pasar a ellos, es necesario indicar dos vertientes de este sentido

términos de grupos primarios. La interacción a pequeña escala (la fuerza de los vínculos interpersonales) y demostrar el uso de este análisis de relaciones puede relacionar ese aspecto con diversos fenómenos macro como la difusión, la movilidad social, organización política y social en general. La fuerza de un vínculo es una combinación del tiempo, intensidad emocional, intimidad (confianza mutua) y los servicios recíprocos que caracterizan a dicho vínculo.

(a) Los que padecen oponiéndose al grupo y (b) los que no padecen precisamente porque tienen vínculos fuertes con los demás.

La primera distinción refiere a como el vagonero puede oponerse o no estar de acuerdo con el líder, pero no estar de acuerdo con el líder ni tampoco con el grupo, conlleva serios riesgos a su sobrevivencia como trabajador en el medio, aunque son muy pocos vendedores los que se pueden dar este lujo (quizá los más veteranos que no son líderes), y cuando lo hacen no duran mucho en la ocupación, ya que de manera inevitable debe existir el consenso, la comunicación y la convivencia mínima para trabajar, para organizar la cadena, respetar la no quema de mercancía, hacer base, entre otras.

De lo contrario se cae continuamente en los operativos; se reciben castigos por parte del líder ante la violación de reglas no aprendidas adecuadamente; el grupo también lo castiga ocultándole información privilegiada, como la de proveedores, operativos, etc.; ante ello la mayoría de veces se pierde el trabajo pues es imposible sobre llevar el ambiente del Metro solo, es decir su extrema individualidad los condena al fracaso.

Las interacciones con un alto componente de individualismo se reflejaran de inmediato en lo económico, pues una expresión del auto aislamiento se manifiesta en querer fijarse su propia jornada de trabajo, tratando de evitar la convivencia con sus compañeros, pero al hacerlo deja de trabajar en las horas más importantes de la venta, sus compañeros comienzan a considerarlo como un enemigo, lo rechazan y en ocasiones extremas lo aburren a través de la imposición de la mayoría sobre una minoría.

Por el contrario, la estrategia más común es la de insertar a la venta a sus familiares para coordinarse con ellos en el trabajo, tener la perspicacia ó el don para acordar con *la organización* ó el líder asuntos sobre sus horarios, castigos, cuotas, etc., incluso los más sociables llegan a hacer fuertes alianzas y complicidades con diversos actores del Metro. El ejemplo por excelencia del argumento anterior son el caso de las familias que logran cohesionarse para buscar un mayor ingreso y aunque en ocasiones se presenta el conflicto en ellas debido a que no son satisfechas las necesidades familiares, basta que un solo miembro de la estirpe se encuentre bien adherido a la organización ó sea cercano al líder para que el sentido de pertenencia se active y por lo tanto la familia pueda sostenerse en el trabajo, pese a sus bemoles.

Así que repensando este segundo sentido fuera de su discurso, se puede observar que lo que esta en el trasfondo del *compromiso con el grupo ó con el líder*,¹²⁹ es un tejido social que respalda a los vagoneros, es el duplicado de moldes y esquemas de los trabajos más típicos en donde la supuesta independencia de la ocupación es anulada por mecanismos más colectivos, por un **control más colectivo** en donde al final de cuentas cada vagonero debe estar adherido a alguna red (ya se familiar o de amistad) para poder permanecer en la venta del convoy y esto de cierta manera elimina la supuesta libertad e independencia atribuibles a su ocupación, pues para que así sea, los vagoneros deben tener la *facultad* de controlar los medios y su propio proceso de trabajo en la totalidad y al menos en lo individual esto no es posible para los vendedores ambulantes del gusano naranja, ya que la organización como estructura exige cierto parámetros y el líder aunque no es el patrón de los vagoneros puede llegar a fungir como tal en un espacio parecido al de las relaciones capitalistas, pues ya sea el líder o la organización, los vagoneros en última instancia deben reportar sus comportamientos, participar en las acciones que se decidan verticalmente, tenerle respeto y lealtad a su dirigente, asistir a todas las juntas y marchas ó apoyos, avisarle a los representantes porque se ha faltado al trabajo, cubrir las cuotas tipo descuento para las “necesidades del líder”¹³⁰, en fin toda una serie de mecanismos de coerción.

Pero volviendo a la decantación de sentidos, la familia no es el único caso del sentido de compromiso, por lo que no es extraño observar como aquellos vendedores que no tienen a su familia en la ocupación despliegan solidaridades no sólo con sus semejantes, sino también con los usuarios, al darles el paso, ayudar a los ancianos a abordar el tren, testificar sobre algún acoso (femenino o masculino); y muchas veces con los propios trabajadores del STC Metro, por ejemplo ayudar a las afanadoras a tirar la basura, les venden comidas a los conductores del Tren, auxilian al policía que no puede sacar a un ebrio, etc. valores que generalmente el vagonero común tiene y despliega como muestra de habilidad social.

Así que este es un sentido que nos lleva a la última propuesta, el cual hace referencia al que puede ser el sentido más vigoroso de la ocupación, el que nunca pierden y buscan en extremo,

¹²⁹ Después de esta investigación se desarrollara el tema de identidad y podremos saber si esto tiene que ver con la conformación para la acción colectiva.

¹³⁰ En una ocasión presencié como los coordinadores les exigían a los vagoneros un apoyo extra a la cuota, bajo el argumento de que el líder se reuniría en un restaurante con un funcionario público que les dejaría vender sin tanto operativo.

el *del reconocimiento a su trabajo*, en donde la configuración y reconfiguración de los significados que tienen detrás involucra al menos dos componentes, (a) por un lado el tener que aguantar ciertas tensiones propias de este tipo de trabajo, y (b) por otro parte, luchar por tener una imagen limpia ante el público en general.

En cuanto el primer componente relacionado con aguantar las tensiones propias de este tipo de trabajo, se trata de un sentido que hunde sus raíces en el poco o mucho autocontrol que tienen los vagoneros ante tanto estrés acumulado, ante la aceptación ó el rechazo que viven los vagoneros de parte de los usuarios; las disputas y las grandes competencias entre sus compañeros de trabajo, en donde generalmente el vendedor trata de hacerse una reputación, ya sea positiva o negativa, la cual puede ir desde ser el mejor vendedor, el más solidari@s, hasta el más agresivo y temerario en donde el respeto es buscado a través de prácticas poco usuales en los lugares de trabajo, como son las intimidaciones, agresiones, y golpes físicos como parte constituyente de la ocupación.

La lucha por lograr una imagen limpia ante la opinión pública proviene de aspirar a ser aceptados y aunque no sea posible se conforman con que se les respete su trabajo como cualquier otro. Algunas formas de buscar tal reconocimiento es a través de socorrer a algún grupo desprotegido, como pueden ser los niños de la calle que sufren explotación laboral y sexual; defienden a sus compañeras de trabajo del acoso sexual de parte del líder u otro actor aunque con el riesgo de perder su trabajo; ayudan a los pasajeros dando información sobre el viaje; presentan denuncias ante las autoridades correspondientes de los constantes hostigamientos que viven tanto hombres como mujeres y en ocasiones excepcionales de los carteristas, entre otros ejemplos, aunque es importante decir que detrás de tales acciones se este buscando el reconocimiento de ellos y de su trabajo, incluso no solo sea reconocimiento sino también una justificación de su estancia.

De tal manera que lo que mejor resume este último sentido es el *sentido de lucha por el espacio ante una multiplicidad de actores*, en donde esta presente la ambivalencia de conflicto entre lo inevitable y una posible redención, que la mayoría de veces busca desestigmatizar su ocupación y dar a conocer el gran sentido de valía que tienen. Por ejemplo es muy común que en un principio presuman ser los más valerosos en la organización, los más osados y temibles, incluso con gran confianza pueden contar a quién, cuándo y dónde

golpearon, agredieron e insultaron, pero al mismo tiempo, cuando tratan de explicar los motivos que los llevarán a realizar tales acciones, es muy común que sus propias narraciones les conflictue hasta el punto de justificar todo lo que han hecho en el Metro. Así que a estas expresiones las he llamado *experiencias intensas en la ocupación*, pues visiblemente y argumentativamente es innegable que trastoca su subjetividad.

Con tal exposición de sentidos ubicados es como se cierra esta sección indicando que los sentidos antes mencionados circulan de manera social entre los vagoneros, es decir, no son individuales, sino que todos los vagoneros más activos y comprometidos con la actividad los poseen. Así como también que todos los sentidos tienen sus propias intensidades y formas específicas de combinarse en cada vagonero en lo individual.

Por lo tanto, el saber vender genera uno de los más importantes sentidos del trabajo del vagonero. Sin embargo, también existen logros valorados en actividades que no son de venta y que igualmente pueden ser fuente de orgullo, como por ejemplo, los que logran independizarse de la organización de vagoneros a manera de estar exentos de pagar la cuota que para los demás es obligatoria, o los que cuentan con sus propios proveedores e incluso, pertenecen al mismo tiempo a los grupos que elaboran los discos pirata, o sencillamente, y más en general, quienes presumen, están orgullosos y exhiben instrumentos (bocinas-pantallas) superiores al que tienen los demás.

Todas estas sutilezas forman un mundo sociolaboral en el que para los que lo conocen bien, no puede menos que nacer una profunda admiración y sentimiento de superación hacia quienes desarrollan de manera fina y completa las mencionadas habilidades.

Ante estas indagaciones prefiero hablar de *múltiples sentidos* del trabajo, pues al menos en la ocupación de vagonero el trabajo de recorrer los vagones vendiendo mercancía diversa *crea sus propios juegos que dan sentido al trabajo*, al vagonear, y aunque es un trabajo con un alto grado de padecimientos las personas que lo desempeñan lo aceptan como una labor digna, que les permite implicarse en el proceso, control, regulación y por su puesto, en la construcción social de la ocupación de vagonero.

Ya para reseñar lo encontrado en nuestros ejes orientadores, es importante hacer las siguientes explicaciones:

- a) De ninguna manera se pretendió mostrar a través de los datos empíricos la transición de los modelos de producción que la Sociología del Trabajo ha estudiado, y aunque las características de la ocupación de vagonero pueden encajar en alguno o varios de los modelos, es preciso aclarar que no es el objetivo en este trabajo, sin embargo el ejercicio de similitud con alguno de ellos puede ser fructífera al servir como un parámetro para mostrar algo que yo he insistido mucho: rescatar la particularidad de la venta ambulante en el Metro. De hecho tal parámetro me permite indicar que justamente los lazos densos expresados en la familia, el capital social y el conjunto de redes sociales que operan en el Metro dan la apariencia de estar reseñando el modelo fordista, y esto engancha con el empeño que he puesto en recurrir al concepto de control del trabajo.
- b) El concepto de control utilizado como eje ordenador en esta pesquisa, ha sido para indagar el mundo laboral de los vagoneros e insistir que en esta ocupación existe un fuerte control del trabajo, que al menos de parte de los vendedores, es un control que intenta dar estabilidad y orden hasta el punto de estandarizar, rutinizar, simplificar y estereotipar sus tareas.

De tal manera que en cuanto a los ejes orientadores se encontró que en el control del trabajo existe un control que puede provenir del cliente a través de cierta presión simbólica para realizar su venta en el espacio, tiempo y con cierto trato, con una atención habitual ya sedimentada por los usuarios, que en caso de no hacerlo así, se puede traducir en interacciones con alto componente de reclamos, incluso con demandas ante las autoridades correspondientes, aunque no todo es en negativo, pues otra vez son tolerados y las interacciones se hacen más amables, con respeto y a veces con peticiones de algún producto que pueden consolidarse en amistades.

Sin embargo como se ha dicho en repetidas ocasiones, no es el único actor hay otros presentes en el control del trabajo que aunque no establezcan interacciones propiamente laborales con los vagoneros impactan en su trabajo, pues las relaciones sociales que con estos agentes se presentan pueden ser de conflicto, negociación y muchas veces de cooperación. Tal es el caso de la familia, los amigos, los usuarios, etc. Por tanto lo hallazgo de control encontrado en la ocupación puede hacer referencia a tres tipos con divisiones poco nítidas, a saber: a) el control

sobre el proceso de trabajo, b) el control sobre el mercado de trabajo en la jornada sobre rieles y c) el control sobre la construcción social de la ocupación.

En cada uno de ellos los actores pueden ser diferentes o reiterados. En el caso “a” interviene los vagoneros, los coordinadores de línea y el líder. En el “b” se encuentra el líder, los coordinadores y a veces los mismos vagoneros recomendando a sus conocidos. Finalmente en el “c” los vagoneros, los usuarios, las autoridades del Metro y otros actores como el ladrón.

En resumen, en la ocupación de vagonero existe una gran paradoja en relación al control del trabajo ampliado, por un lado se observa un control sobre los vendedores, el cual tiene que ver con horarios, cuotas, requisitos y normas que cumplir; pero al mismo tiempo los vagoneros cuentan con un control de su trabajo que incide y responde a las variables del proceso de trabajo en las que esta inserto, tal es el caso del lugar y espacio de trabajo, el tipo de mercancía, etc.

En relación a nuestro segundo eje orientador, podemos concluir que al menos para el trabajo de vagonero, la regulación también hace referencia a la presencia del cliente, en donde se advierte una frontera poco nítida entre la regulación formal e informal que puede haber. La regulación informal refiere a una idea del buen trato de parte del trabajador para el cliente usuario, en donde las interacciones que lleguen a tenerse siempre deberán estar acompañadas de cortesía, amabilidad y muchas veces de convenciones sociales como la de dar el paso si es una usuaria ó hacer referencia a las “buenas costumbres”.

Sin embargo este tipo de regularidad se torna formal cuando el líder hace uso de la presencia del cliente e impone al vagonero castigos si sus comportamientos, interacciones y modales no se apegan a la regularidad informal también es utilizada para determinar horas de salida y de entrada, el producto a vender y hasta el numero vacantes en su línea.

Lo anterior muestra una imbricación compleja de regulación formal e informal, aunque también se puede decir lo siguiente, la relación entre la regulación del trabajo y la agresividad se suele pensar como un requisito necesario para poder sobrevivir y destacar en el medio social de los vagoneros, sin embargo como se ha demostrado en capítulos anteriores, se tiene sus límites, pues al menos en el caso de los líderes no sólo necesitan saber desplegar la

habilidad social del castigo, sino también la de saber exhibir la compasión, la ayuda o la solidaridad, pues estos son valores que también el vagonero tiene y despliega.

Y aunque es necesario un toque de agresividad para vender, al menos una exhibición teatral o performance ya sea frente a los propios pasajeros pero no entre los compañeros, también se necesitan de alianzas, y tanto en la agresividad como en las alianzas hay reglas que hay que saber respetar; como por ejemplo, que no se debe de gritar al pasajero o a un colega frente a los usuarios, o el de que el líder debe también demostrar ser capaz de proteger o al menos de brindar la imagen de que sabe ser generoso y dar premios a sus agremiados y al no saber tales normas se corre el riesgo de caer en desbalances reflejados en acontecimientos y padeceres en forma exponencial.

Finalmente arribamos a nuestro último eje, que desde la ocupación de vagonero presenta lo siguiente, la construcción de la ocupación depende directamente del sistema de complicidades en donde intervienen, autoridades, sindicatos, partidos políticos, líderes de organizaciones de ambulantes, pero también el cliente-usuario, de hecho algunos vagoneros responsabilizan a sus clientes de desarrollar la ocupación

"el usuario es el culpable de nuestro trabajo, ya que si nos compraran lo que vendemos, ya no seguiríamos ahí..." Carmen

"en parte el usuario tiene la culpa de comprar..." Toño

En donde la preferencia de comprar en estos espacios no se basa exclusivamente en el precio ó en el ingreso de la población, el tipo y la calidad del producto, sino también en la atención que se recibe de los vendedores

"yo les compro porque dan barato y venden artículos que no podría comprar en una tienda de autoservicio a ese precio... ya los conozco y si no me salen bien me los cambian..." Joaquín

Así que para comprender adecuadamente las posibles "soluciones" a esta realidad, se deberá considerar el medio familiar como detonante y trinchera para mantenerse en la ocupación; las legislaciones pertinentes y pendientes para ordenar el comercio ambulante; las políticas activas de combate al ambulante reflejadas en inusuales operativos con policía especializada, los acuerdos parciales entre los actores mencionados, entre otras.

Pero sobre todo, tener en cuenta que para una parte de la población, el fenómeno es visto como una respuesta positiva a las carencias del modelo económico que no terminan de acabar y que les permite a las personas que la desempeñan contar con una ocupación e ingresos, mientras que a la gente que consume sus productos implica cierto ahorro en las compras.

De tal forma que el ingreso al comercio ambulante del Metro se sigue presentando porque la ocupación es permitida y esta subordinada a poderosos líderes coludidos con autoridades del Metro y Partidos Políticos, porque el establecimiento de redes sociales entre estos personajes y la fuerza de trabajo poseen los recursos necesarios en términos de contactos imprescindibles para acceder a la actividad (capital social). Recurso que agrupa un tipo de conocimiento que se distribuye e involucra el intercambio de la información sobre proveedores, experiencia, reglas y hasta las “mañas” para ingresar-permanecer en la ocupación que a fin de cuentas constituyen recursos fundamentales para los hombres y mujeres que buscan además de un trabajo seguridad y estabilidad en la ocupación. Es decir se presenta un tipo intercambio para trabajar.

Así, la ocupación de vagonero es un fenómeno que articula un interés general pero al mismo tiempo la búsqueda de intereses particulares que son perseguidos desde una posición estratégica por parte de los actores involucrados, que la mayoría del tiempo se disputan su uso y su control, por ello no habría que pensar que los vendedores del subterráneo son actores sujetados, sino todo lo contrario, se trata de actores que aunque tiene grandes ataduras, pueden accionar de formas casi inimaginables.

Si se hiciera un balance de lo que ha sucedido y desencadenado en el mundo laboral de estos vendedores, en donde el posible reordenamiento de su actividad ejercida desde hace mucho tiempo, se tendría que decir que la ocupación había sido entendida como una concesión vagonera, tendida a la protección, la tolerancia y el clientelismo por parte de las autoridades del organismo, en donde se respetaban acuerdos con los líderes y los vendedores tenían muy claro sus límites y alcances de acción colectiva en donde casi siempre se buscaba el “bien común”.

Lo cual habla de una fuerte estructuración de la ocupación, la cual difícilmente es reconocida por parte de la mayoría de los actores, basta con preguntarse ¿de qué tamaño es la corrupción si en un aproximado al día se remiten cerca de 200 y a veces 300 ambulantes al día? Qué

sucede con el ingreso de esas remisiones si la multa es de \$50 en el Ministerio Público. No se sabe con certeza, lo único que se encontró en la investigación fue que entre los vagoneros hay una negociación, un pacto para el uso del territorio, ya sea con los líderes así como con los usuarios, pues tan grande es el problema como el negocio.

Y ahora que se ha venido aplazando la posible reubicación se tienen poco claro las consecuencias o beneficios de tal acción, las cuales no solo serán para quienes ejercen esta ocupación, sino también incidirá en aquellos que se benefician de ella y configuran el trabajo bajo los rieles a través de un tejido de relaciones sociales en donde lo que prevalece es el interés y beneficio monetario.

El mes de Junio del año 2008 fue la fecha específica para liberar la red, apoyada por una propuesta de afiliación a una suerte de *tianguis fijo* al interior de las estaciones, en donde la premisa principal es que lo que se comercialice sean productos legales y a lo sumo se les ofrece un “empleo digno” con algunas prestaciones de ley como es el seguro social.

De tal modo que en este contexto, la base para las negociaciones y para seguir vendiendo en el STC es legalizar la mercancía que ofrecen, lo cual presenta un contrasentido importante, ya que el tipo de mercancía que ofrecen al usuario, en su mayoría es pirata, con la mínima calidad, entonces si la posible reubicación tiene como requisito fundamental dejar de vender productos pirata, la pregunta es la siguiente, qué tan rentable podría ser incorporarse a tal reordenamiento, pues entre otras cosas los vendedores tendrían que pagar al gobierno de la Ciudad el uso y la asignación de los espacios comerciales, en donde la ilusión de libertad y autosuficiencia quedan definitivamente eliminados.

Así que lo que ha venido sucediendo desde el año pasado (2008), como resultado del “efecto cucaracha” y de la lucha del gobierno por contrarrestarlo al interior del Metro, todos los que intervienen en la venta ambulante se encuentran muy inquietos por la preocupación de ver su fuente de trabajo extinguida y así como por las acciones que irán a emprender en consecuencia, en donde lo más seguro es que los sentidos del trabajo se vean particularmente modificados.

De manera sumaria es posible plantear que hoy en día los tres actores principales involucrados (Autoridades del Metro, Gobierno y líderes) en la lucha por el espacio de trabajo en los trenes del Metro, llevan casi seis meses entablados en una disputa cuyos rasgos principales no terminan por definirse, sin embargo se empiezan a fijar algunos contornos que están cambiando la fisonomía del conjunto de prácticas y reglas que regían hasta hace poco a los vagoneros, que evidentemente se caracterizaban por estar basadas en acuerdos con las autoridades que les permitían vender sin grandes problemas en comparación con la situación actual.

Lo cual sacude la vivencia y el significado hacia su propio trabajo de estas personas, y si antes era entendido como un lugar con un alto grado de vulnerabilidad, ahora no solo se sienten frágiles ante eventos nuevos, sino también sin un rumbo fijo a seguir, sin un futuro, pues son escépticos a las promesas de las autoridades, las cuales no podrán dar trabajo a todos y aunque pudieran hacerlo, jamás podrían ofrecerles un salario comparado con lo que aquí ganan, sobre todo porque lo han visto ante la queja de los desalojados del CH quienes se han empleado en este nicho de mercado y de manera esporádica expresan su disgusto por trabajar bajo la clandestinidad.

Para muestra basta un botón, desde noviembre del año 2008 hasta la fecha, los vagoneros han reformulado por decir algo sus estrategias de venta, son más cautelosos en evidenciar que son vagoneros, esconden su mercancía en bolsas negras, utilizan bocinas más pequeñas, menos estruendosas, tratan de apegarse más a las reglas de saber dar el cambio, han dividido en dos turnos a los trabajadores, han dejado de comprar mercancía china y tratan, aunque no siempre lo logran, de adquirir mercancía en lugares que les extienda una factura, lo cual era inimaginable hace un año, pues no tan fácil renunciaban a las cuantiosas ganancias, o al apegarse a horarios más restringidos de venta.

Como respuesta a la implementación de cámaras de video en algunas líneas, los vagoneros utilizan gorras, lentes e incluso los poco audaces han dejado de vender en los convoyes, pues ahora la remisión asciende a \$250 con la una estancia de cárcel de 5 horas. Por ende ha disminuido el monto de las cuotas entregadas a los líderes, ya que los vendedores los ven poco confiables, con la inquietud de guiñarle el ojo Gobierno del D. F, tal como lo hicieron los líderes del Centro Histórico (C H).

Pues a diferencia de los vendedores del C H los mecanismos para que salgan del Metro han quedado bastante ambiguos, ya que por un lado el constante acoso a través de los operativos

lo único que ha dejado es la formación de nuevas estrategias para seguir vendiendo, ofrecer de parte del líder cuantiosos sobornos a las autoridades del Metro, y aunque algunos de los dirigentes de vendedores han comenzado a ceder en la atracción de afiliar a todos sus agremiados a cambio de puestos de trabajos supuestamente dignos, tales mecanismos quedan pocos claros, sobre todo porque en comparación con los del CH en el Metro no hay un Carlos Slim que este dispuesto a invertir en el transporte mas importante de la Ciudad de México.

A partir de lo anterior, ante los constantes operativos del gobierno en toda la Ciudad, en los comercios, calles, tianguis, el Salado como ejemplo emblemático, se respira un aire de desconcierto, incertidumbre y molestia, debido a las formas en que se han llevado a cabo, pero lo incuestionable son las consecuencias que vienen padeciendo hoy por hoy estos vendedores, que son la parte del “*icerberg*” del comercio clandestino, ya que sí fue posible despojarlos de su única fuente de empleo, qué se podría esperar para aquellos que no salen a la superficie, como son los vendedores ambulantes del Tren Metropolitano, conocidos como vagoneros del Metro.

Bajo las condiciones expuestas quisiera cerrar este último capítulo de la investigación, no sin antes indicar que la realidad laboral al menos en México se torno compleja ante una serie de intereses, realidad que la mayoría de veces presenta una serie de paradojas difíciles de resolver en donde es casi imposible ubicar nítidamente los concepto tradicionales de la sociología del trabajo, en este caso el de el control, la regulación y mercado de trabajo, por ello, reitero que hace falta un modelo flexible de análisis e interpretación para *los otros trabajos* y que aún hace falta mucho para tener una camisa ajustada para el problema de los llamados trabajadores informales.

Aunque considero que tal vez el conjunto de imágenes laborales que nos muestra el Metro ayuda a clarificar en pequeña escala el mundo laboral, pues lo que sucede en el Tren Metropolitano como fenómeno laboral puede ser cuestionado, rechazado pero nunca ignorado o fingir que no existe, la ocupación de vagonero esta presente y muestra la precariedad como condición reiterada de los trabajos en México.

El vagonero muestra entre otras cosas que no hay plena libertad, sino cláusulas de formalidad, la incorporación de prácticas que siempre existieron en la vida cotidiana pero que no habian sido parte del trabajo (golpear, marchar, etc.), que existe un desplazamiento de sentido que no necesariamente tiene que ver en sí con el mundo del trabajo (vestirse bien, adquirir el estatus

de ser “alguien” a pesar de ser ex convictos, discapacitados, discriminados, etc.)¹³¹ a pesar de ello son logros valorados en la ocupación, así que para ser vagonero se necesita algo más que disposición, se necesita contar con un capital social¹³² en donde finalmente cabe la siguiente pregunta ¿es el sentido del trabajo? ó ¿es de otra cosa?

Por ahora solo se tienen conclusiones parciales que ayuden a responder tales cuestionamientos, pues aún hace falta indagar otras problemáticas involucradas en la ocupación, tal es el caso del trabajo infantil, que oscilan entre seis y diez años, el mercado de trabajo a ciertos sectores de la población como los adultos mayores, discapacitados y los vagoneros con antecedentes penales, quienes aunque no son grupos vulnerables, si son especiales, que a falta de oportunidades de empleo se insertan en la clandestinidad del trabajo de vagonero¹³³ en todas las líneas.

“La verdad aquí hay muchos que estuvieron en la cárcel y por sus antecedentes no pueden trabajar en otra parte, entonces imagínate ¿si nos echan a la calle? con la tentación de volver a las andadas ¿que va a pasar con ellos?... o sea no piensan en eso...” Carmen

Hace falta incorporar las relaciones de género que incorpora una dinámica distinta, y aunque la mayoría de las personas que trabajan como vagoneros son hombres, la presencia femenina no deja de ser notable, pues existen madres solteras, casadas y jovencitas que solventan sus propios gastos, que en algunos casos comprende estudios de preparatoria y secundaria¹³⁴.

Aunque quizá el hallazgo que más nos ayude a intentar responder a las dos preguntas anteriores, sea el hecho de que los grupos de ambulantes en cada línea se forman y sostienen cohesionados por diferentes motivos; los hay de acuerdo a lazos familiares, de amistad,

¹³¹ En el trabajo de campo se encontró que a propósito de las dificultades que enfrentan los vagoneros, éstas se pueden clasificar por grupos vulnerables, de los cuales existen como principales: niños, adultos mayores, y ciegos.

¹³² Para Granovetter (1973) los elementos básicos del capital social son: confianza, normas y redes; las redes sociales se consideran tanto elementos constitutivos como productores de capital social. El capital social permite facilitar las acciones de los individuos dentro de la estructura, las acciones que produce tiene la propiedad de afectar a otros individuos además del actor. Y las redes sociales determinan la mezcla del orden y desorden, cooperación y oportunismo presentes en una sociedad.

¹³³ Su inserción a la ocupación de vagonero regularmente es para ocultarse y evitar ser detectados por la sociedad, de acuerdo al subsecretario del sistema penitenciario del gobierno capitalino “entre el 30 y 35% de reos que obtienen su libertad vuelven a delinquir” (www.LaJornada.unam.mx/06/06/08).

¹³⁴ Las mujeres que llegan a insertarse de “vagoneras” lo hacen por a) ser solteras; b) vivir en unión libre, y c) por ser viudas o separadas, lo cual les demanda buscar algún ingreso para vivir. También se encontró que cerca del 50% de la población es originaria del Distrito Federal, el 40% del Estado de México y el resto proviene de algún estado.

intereses económicos y no económicos como es la pertenencia a un equipo de Basketball¹³⁵, fútbol, por compartir la misma religión ó vivir en la misma colonia, datos que pueden hablar sobre la conformación de un mercado de trabajo, que deja de lado la perspectiva exclusiva del elemento racional en la compra y venta de fuerza de trabajo.

En efecto, su presencia como vendedores es derivada de las negociaciones, resistencias, luchas, movilizaciones, etc., que han sido capaces de desplegar con tal de poder seguir trabajando en los vagones, lo cual requiere sin duda alguna, mayor explicación que por el momento para esta investigación simplemente apunta a lo valioso que puede ser indagar más sobre la ocupación y apuesto sin dudar que los temas enunciados como hallazgos puede ser analizado adecuadamente desde la óptica de la constitución de identidades y las acciones colectivas, un gran tema que no pudo ser abordado por no ser el interés principal de la investigación así como por el tiempo proporcionado por el postgrado. De tal forma que la investigación sobre el trabajo en el Metro no debería detenerse en esta investigación, sobre todo porque como lo dije en párrafos anteriores, la ocupación subterránea del vagonero es un reflejo de lo que sucede en la superficie del mundo laboral.

Así que queda por decir que al momento de cerrar esta investigación, el Gobierno comandado por Marcelo Ebrard, las autoridades representadas por Francisco Bojórquez y los líderes de 9 grupos de vagoneros sostienen pláticas en donde la reubicación tiene el estatus de pendiente, quizá porque las autoridades han dado prioridad a finalizar la reubicación de los comerciantes del CH y a la construcción de la línea 12, y de parte de los líderes porque se acerca una de las temporadas de venta más fuertes, la temporada decembrina, la cual reportan cuantiosas ganancias difíciles de suprimir.

Mientras que de parte de los vagoneros hay gran escepticismo en la afiliación para obtener un local fijo al interior del Metro, sobre todo porque se tiene el conocimiento que a pocos días de que se cumpliera la fecha para el desalojo total de los vagoneros (Julio) se presentaron irregularidades que han impedido la incorporación total de los vendedores, tal es el caso del “cobro de mil 600 pesos por parte de la empresa Promoventas, el abuso y acoso sexual a vendedores y la violación de derechos a menores de edad que son llevados a galeras” (Sara, 2008).

¹³⁵ Se encontró información que algunos vendedores llegan a practicar los domingos en su colonia, algún tipo de deporte, en este caso básquet boll.

Anexo de notas de campo

Mayo 2008.

Extracto de diario de campo relacionado con la capacitación

La capacitación es de vital importancia para que el trabajo no se haga más peligroso. Lo primero que me enseñaron es a aprender a caminar, el cuerpo se tira siempre hacia delante, los pasos son largos y muy separados, todo ello para evitar que en un enfreno del tren, te caigas o tropieces con el usuario, los asientos o los tubos. Al pararse siempre se debe hacer con los pies abiertos, buscando un apoyo para cualquier eventualidad. Esto me fue muy complicado pues en más de una ocasión por no saber caminar y detenerme en forma adecuada no pude exhibir la mercancía, me era imposible girar y cobrar.

La vendedora que me enseñó a vender dulces, me dijo que se debe hacer la voz chillona para lograr la atención de los posibles clientes, me dijo que si me daba pena no los viera a los ojos mientras gritaba el producto. Aunque corría el riesgo de perder clientes ya que en los dulces hay gente que no lo piensa tanto y no te espera a que muestres el producto.

El vagonero me mostró cómo se venden discos (audio y video) me dijo que para esta mercancía solo se debe aprender a subir y bajar el volumen. Mientras hacíamos base me dijo que escuchara los *intros* porque son discos editados y en algunos fragmentos no se escucha nada, para él de esta manera yo podría saber en qué momento subir el volumen y en cual bajarlo para enunciar el producto.

Me han enseñado a correr, a detener las puertas sin tanto esfuerzo y sin miedo a que me golpeen cuando se cierran, aunque lo más importante en estos días que llevo como vendedora, es que me han dicho que hay que poner atención en la cara y ropa del usuario. Al momento de subir al vagón lo primero que debe hacerse es buscar visualmente si hay un trabajador del Metro, ver si es conocido o no, pues de ello

dependerá si se encienden las bocinas o se entona la venta. Al descender del convoy se tiene que volver a buscar este personaje, pero ahora en los andenes, esto te permite evitar una detención.

Noviembre del 2007. Inexperiencia

Cierto día me tocó ver a un vendedor con poca experiencia, no dominaba sus instrumentos de trabajo, subió precipitadamente el volumen de sus bocinas, mientras avanzaba golpeo a un niño que estaba parado junto a la puerta, la madre se molestó y empujó su bocina. La entonación de su voz no era muy buena, desde el lugar en el que me encontraba no se escuchaba nada, al ver que había poco interés de parte de los usuarios apago antes de llegar a la estación sus bocinas.

En una ocasión cuando viajaba en la línea A presencie como un vendedor ambulante con mucha seguridad preparo un "show" para los usuarios, ingreso al tren, a mitad de pasillo coloco la bocina que traía cargando, caminé de un extremo a otro en el vagón y encendió su reproductor de música, mientras recorría el carro intercalaba su canto con la canción, lo hacía feliz y con gran afinación en la voz, incluso hubo pasajeros que aplaudieron, en esos breves minutos vendió 6 discos.

Mayo, 2008

Un día laboral en el Metro

Es mi segundo día en el Metro, llegue desde las 11 de la mañana, con tanto ajeteo he descuidado la hora de comer, son las 3 de la tarde y tengo mucha hambre, espero el momento para decirle a el Salva que quiero ir a comer, el lo ha notado pues ya no hago tantas preguntas...

Por fin me ha preguntado si tengo hambre, pensé que nunca lo haría, hemos acordado comer algo ligero y llegar a comer bien a casa, solo vamos a terminar el recorrido y salimos a comer.

Nos encontramos al líder y le ha dicho a Salva que le avisaron que hay un operativo en la línea uno y que será mejor avisarle a

los demás, salvador les avisa rápidamente a través de chiflidos y de platicar con Manuel, otro coordinador el hace una llamada por celular y así les va avisando.

Ya son las cuatro, el hambre y el litro de agua que he venido tomando me exigen ir al baño y comer. Salva me dice que si quiero conocer realmente la vida de un vendedor ambulante debo vivir como ellos, me lleva al lugar en donde ocasionalmente compran alimentos.

Se trataba tortas, están saliendo de una estación del Metro, son muy baratas y deliciosas, me presento al "tortero" y al parecer los conoce muy bien, nos ha atendido muy rápido, incluso antes que a otros clientes, ahí nos encontramos a otro vagonero, el acaba de llegar y nos ha dicho que el operativo solo era para la línea 1 pero que puede llegar a esta línea pues basta con hacer un trasbordo y listo.

Yo he pedido una agua, Salva me ha pedido que le comparta un poco yo le pregunto porque no pide una, el me dice que no porque le hace falta vender toda la mercancía que trae y si tiene que ir al baño no va a terminar. Yo le he dicho que voy a ayudarlo pues lo he distraído de su venta habitual, que comamos tranquilamente, el acepta y toma un poco mas de agua.

Terminamos de comer y me pregunta si necesito ir al sanitario, por su puesto que respondí que sí, estos viajes me dan mucha sed, así que le dije que sí, me ha llevado al lugar a donde acostumbran ir saliendo del trabajo, y me ha dicho que cuando viaje en el metro y necesite usar un sanitario que venga aquí, el lugar es muy limpio y les tiene confianza pues me ha dicho que ha llegado a encargar sus bocinas mientras el debe hacer algo más.

Este día he visto como las necesidades básicas son ajustadas al vagonear, como reprimen la hidratación y la comida o como la ajustan, al final del día me confeso que generalmente el no come así tan tranquilamente que lo ha hecho por mí, se lo he agradecido mucho pues no estaba en

mis propósitos conocer esa parte de la ocupación.

6 de Diciembre del 2007 1:45 PM

En una cotidianidad los "vagoneros" están acostumbrados a la mirada siempre cuestionadora del usuario y durante su estancia en el vagón pueden reconocer cuando un usuario es cliente en potencia ó cuando solo esta mirando sin intención de comprar. Algunas formas para detectar al posible cliente son a través de la interiorización de los gestos, las miradas, sonrisas y ademanes. Por ejemplo, rara vez confunden el llamado del usuario que levanta la mano para después sacar de su bolsa diez pesos y pagar el artículo adquirido. Incluso cuando logran captar estas sutilezas lo explotan al máximo, reiterando el precio, volviendo a exhibir el producto, permaneciendo en el lugar en el que se encuentra el usuario interesado, subir más el volumen, recorrer el vagón dos ó hasta tres veces.

En el Metro te puedes encontrar una multiplicidad de usuarios, desde aquel que viaja en este transporte porque no tiene otra vía de acceso a su domicilio hasta aquel que lo ve como un centro de esparcimiento, pero de entre lo más curioso que se encontró es que hay usuarios que van coleccionando los CD's de su gusto musical, en una ocasión platique con una señora que casi todos los días viaja en el Metro, lo hace para llegar a su trabajo, pero según su relato no puede resistirse a comprar un nuevo disco de música ranchera, tiene una colección que ha ido recopilando a través de sus distintos viajes en el Metro, me contó que tiene cerca de 12 discos diferentes de música vernácula y que solo le hace falta de Pedro Infante para completar su colección, de hecho me dijo que conoce a todos los vagoneros de la línea en la que viaja y que en especial hay uno que le "surte" su pedido cada que ella lo solicita.

En esta tarde de poca afluencia en el Metro, un grupo de vagoneros se ponían de acuerdo para establecer el costo de unas gomitas de azúcar y al mismo tiempo aprovechaban la ocasión para adiestrar a

una joven vagonera para “saber” sacar más provecho a su inversión, y le decían que hay compañeros que llegan a vender más barato el producto, lo cual no está bien visto entre ellos, le pedían que tuviera cuidado esto y que lo reportara en cuanto viera o escuchara alguna irregularidad, aconsejándole que el trabajo en la venta se basa en la **competencia**.

Una de las estrategias cuando va lleno el Metro es recorrer el vagón desde la terminal, a costa de tener conflictos con los jefes de estación u otros vagoneros pertenecientes a otra línea, otra es viajar como usuario y esperar a que en alguna estación se desaloje de usuarios y se pueda vender. Los más tenaces son los últimos en entrar al vagón y los primeros en salir, en un diminuto espacio y compartiendo el poco aire van vendiendo lo que se pueda vender.

Una práctica común era vender en el andén reproduciendo sus CD's o videos, la estrategia resultaba muy útil pues podían ir vendiendo antes de entrar al vagón e ir captando a los interesados en el producto ahora no pueden hacer eso.

2008 **De cómo es la estancia en la estación del Metro**

Mucho se ha dicho de los vagoneros del Metro, sobre todo de cómo invaden el transporte público, de cómo se ha convertido en un problema que atañe tanto a los usuarios como a las autoridades, aunque hasta ahora nadie ha pensado en cómo lo viven los propios vagoneros. Así que en esta ocasión tratare de concentrarme en lo que se hace para permanecer en el Metro.

He llegado a la Línea 1, son las 9 AM, es temporada vacacional decembrina, es un día entre semana, miércoles para ser precisa. Yo abordo el tren en Pantitlan dirección Observatorio, no veo a ningún vendedor, me dirijo a las siguientes estaciones esperando encontrar alguno. He decidido no sentarme, voy parada, en la primera puerta del vagón para observar mejor. Llego a la estación Zaragoza y nada, así que voy cambiar de vagón para llegar a la punta del

tren y poder observar todavía mejor. Pasé la estación Gómez Farias y por fin, en Boulevard Puerto Aéreo dirección Pantitlan veo a uno.

Es un vendedor solitario, es joven tal vez tenga 35 años o quizá menos, al momento de verlo me asaltan las siguientes preguntas: ¿cómo entró al Metro? ¿Pide permiso, hay control de asistencia? ¿Dónde están los demás? Para averiguarlo cambio de dirección y trato de acercarme lo más posible, él se da cuenta de mi presencia pues desafortunadamente solo estamos los dos en ese lado del andén. Para evitar tanta desconfianza me siento en el andén y me pongo a escribir esto....

Han pasado 5 minutos y escucho una voz que dice: *¿que paso guey! ¿Por qué tan temprá?...* Se trataba de otro vendedor que acababa de llegar al andén, el primer vagonero contesta: *quiero empezar temprano, ya ves que luego no sale pa'l chivo.*

Ellos se alejan al final del pasillo, dejan pasar un tren, parece que se ponen de acuerdo. De pronto aparecen atrás de un muro que se encuentra en la escalera de cambio de dirección una pareja de policías. Los vigilantes de azul parecen estar atentos, comentan tipo cuchicheo y yo me pregunto ¿habrá operativo especial? ¿Ya los habrán visto? ¿No les van a decir nada?

Los policías empiezan a caminar por todo el andén, es obvio que ya los vieron pues los vendedores se han separado y están esperando el próximo convoy, mientras llega preparan el volumen de sus bocinas, ponen sus pilas y arreglan sus cables. Por tanto los vigilantes pueden percibir la presencia de los vendedores si hay pocos o muchos pero los dejan permanecer vendiendo tal vez por soborno o por aligerar su trabajo, ya que después de que se van los dos primeros vagoneros van llegando más. Yo permanezco en el lugar, pues se han ido los que pudieran delatarme como sospechosa.

Son cerca de las 10:30 AM y se ve más movimiento en la línea, en dirección a

Observatorio se ve mas gente en los vagones, también en esta aunque un poco menos, los vagoneros cambian de dirección, del lado en que están los policías, estos los ven, lo cual puede decirse que existe un hábito de complacencias o sutilezas que de las dos partes respetan, al menos en la apariencia.

Por parte de los conductores, esto los ven salir y entrar de vagón a vagón. Hasta parece que los esperan, pues en una ocasión se asoman de su cabina para ver si ya han entrado, no solo los usuarios sino también los vendedores. En la estación Salto del Agua la conductora de un tren le hizo una señal a un vagonero, algo así como ya metete, movía la palma de la mano en dirección a la puerta, el vagonero solo asintió con la cabeza.

En todas las observaciones que he visto en esta y otras líneas no he encontrado, al menos hasta ahora un vagonero que en los tiempos fijado se retrase en los cambios de vagón, lo cual puede ser porque ya tienen bien controlado en que momento deben hacer el cambio o porque los conductores los toleran, incluso puede ser ambas cosas.

Enero 2007 Reglas de trabajo en el Metro

En una ocasión en la línea 8 presencié una disputa entre dos vendedores de CD's, el motivo fue que uno de ellos no espero su turno, entro con la música en alto, lo cual propició que su compañero preguntará primero con un gesto de asombro, levantando las manos y mirándolo insistentemente, hasta el punto de gritarle "¿qué pasó?", "ya me amolaste mi venta", pero el asunto no termino ahí pues el que había roto el ritmo de la cadena se aproximó a él para enfrentarlo, lo empujó con una mano y le sonrió en forma de súplica, lo cual dio pie a que el agredido le pidiera que se bajaran para golpearse, al bajarse comenzaron a empujarse, hasta el grado de golpearse con sus bocinas y el escándalo hizo que bajará el policía que de inmediato les dijo "¿qué paso cabrones?" y los subió a la salida.

En otra ocasión en la línea "A" vi discutiendo a dos vendedores, uno se quejaba de que el otro le estaba quemando "la merca" pues estaba vendiendo unos cacahuates a 1 peso, cuando él los estaba dando a dos, aunque no llegaron a golpes, sí se hablaron muy fuerte pues uno le dijo: "no te hagas pendejo ya sabes que aquí todo se sabe"

Anexo de fotografías

Foto 1. Esperando al proveedor para la entrega de la mercancía



Foto 2-3 Preparando la mercancía para la venta



Formas de venta y dinámicas de trabajo Fotos 4-5



Imagen 6

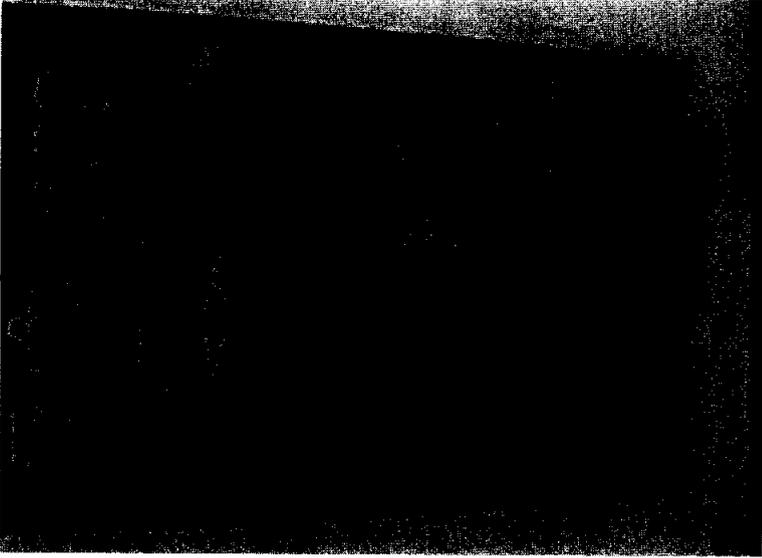
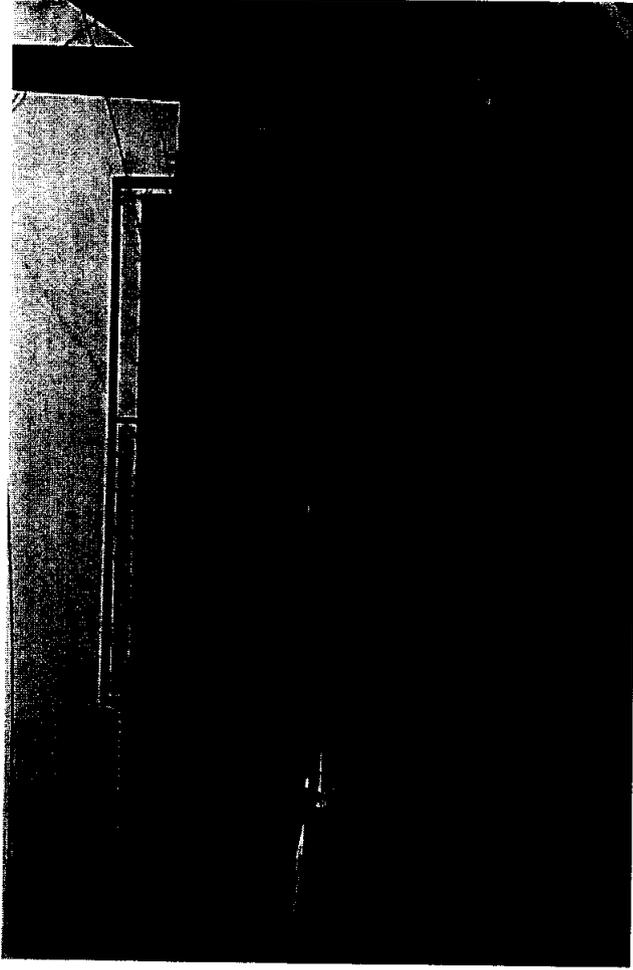


Imagen 7 Organización de vendedores



BIBLIOGRAFIA

Abril, Gonzalo (1995) "El análisis semiótico del Discurso" en *Métodos y Técnicas Cualitativas de Investigación social*. Madrid, Síntesis.

Aguilar, Miguel Angel; Seville, Amparo y Vergara, Abilio, Coord. (2001) La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli. UAMI, CONACULTA, Miguel Angel Porrúa, México

Álvarez, Galván, José Luis y Tilly, Chris (2006), "Trabajadores en el comercio y los servicios en México: trabajo marginal", en Enrique de la Garza, E. y Carlos Salas, (coords.), *La situación del trabajo en México, 2006*, México, UAM, IET, AFL-CIO, PLAZA Y VALDES, pp. 355-373.

Augé, Marc (1998) "El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro" Segunda edición. Barcelona, España, pp.117.

_____ (1998) "Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad." Segunda edición. Barcelona, España, pp.123.

Baca, Tavira Norma (2005) "Mercado de trabajo e informalidad. Apuntes en torno a la dinámica y heterogeneidad del mercado de trabajo urbano". En Quivera, año/vol. 7, número 001. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca, México. Pp. 264-276.

Bolton, Sharon (2006) "Una tipología de la emoción en el lugar de trabajo" en *Sociología del Trabajo*, nueva época, núm. 57, primavera de 2006, pp. 3-29

Bordieu, P. (1997) Las reglas del Arte, tercera parte. Barcelona: Anagrama
____ (1990) Sociología y cultura, México, D. F., CONACULTA, Introducción.
____ (1991) La distinción, Madrid: Taurus. Capítulos, 2,3 y 4
____ (1999): *Razones Prácticas*. Barcelona, Anagrama.

Bordieu, P; Passeron, Jean Claude (1981) La reproducción. Ed. Laia. España, pp. 39-108

Bruyn, Severyn Ten Aut., (1972) La perspectiva humana en sociología, Buenos Aires: Amorrortu, 318 p.

Burawoy, Michael (1979) *Manufacturing consent*, Chicago University Press, Chicago, pp. 1-120.

Castel, Robert, La gestión de los riesgos (1984). De la anti-psiquiatría al post-análisis, Barcelona, Anagrama, p-153.

Cornfield, Daniel (2006) "Tendencias mundiales recientes en la sociología del trabajo", en Enrique de la Garza (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología*, México, Anthropos-UAM, pp. 122-132.

Cortés, Fernando, 2000 "La metamorfosis de los marginados: la polémica sobre el sector informal en América Latina", en: De la Garza, Enrique, Coordinador, *Tratado*

Latinoamericano de Sociología del Trabajo, México, FCE/UAM-I/COLMEX/FLACSO, pp. 592-618.

Crozier, Michel; Friedberg, Erhard. (1990) El actor y el sistema. Ed. Alianza México. México

De la Garza, E (2007a) Trabajo atípico, ¿Identidad o Fragmentación?: alternativas de análisis, *s/f.* _____ **(2007b)** Los Estudios Laborales en América Latina al inicio del siglo XXI, *s/f.*

_____ **(2005)** “Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto laboral ampliado” en De la Garza (comp.) *Sindicatos y nuevos movimientos sociales en América Latina*, Buenos Aires, CLACSO, pp. 9-17.

_____ **(2006)** “Introducción. Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto laboral ampliado” en *Teorías Sociales y Estudios del Trabajo: Nuevos enfoques*, México, Anthropos -UAM-I, pp. 7-22.

_____ **(2003)** “La configuración como alternativa del concepto standard de la teoría”, en H.

Zemelman, Epistemología y sujetos, México, UNAM-Plaza y Valdés.

_____ “La epistemología crítica y el concepto de configuración”

_____ **(2000)** “El papel del concepto de trabajo en la teoría social”, en *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo*, Fondo de Cultura Económica, México, pp. 15-38.

_____ **(1988)** *Hacia una metodología de la Reconstrucción*, México, UAM-Porrúa. De la Garza, Enrique, *Subjetividad, Cultura y Estructura* <<http://docencia.izt.uam.mx/egt>>

Denker, Rolf (1971) “Elucidaciones sobre la agresión”, Amorrortu, editores, Buenos Aires, Argentina pp. 223.

Díaz, Cruz Rodrigo (2002) “La creación de la presencia. Simbolismo y performance en grupos juveniles” en Alfredo Nateras Domínguez (coord.), Jóvenes, culturas e identidades urbanas, México, UAM-I, Miguel Ángel Porrúa, pp.19-42.

Diccionario de política, 1982, Siglo XXI, México, pp. 1671-1680.

El Comercio en vía Pública (1993), La Economía Informal en la Ciudad de México, en *Revista Distrito Federal No. 54*, Mayo, Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México.

Escobar, Agustín y De la Peña, Guillermo (1990) “Introducción”, en De la Peña, Guillermo; Durán, Juan Manuel; Escobar, Agustín; García de Alba, Javier, (compiladores), *Crisis, conflicto y sobrevivencia. Estudios sobre la sociedad urbana en México*, México, Universidad de Guadalajara, CIESAS, pp. 9-22.

Favela, Alejandro y Calvillo Miriam (1997) “El papel de la violencia en un mundo cambiante” en *El Cotidiano* 82, marzo-abril, pp.15-21.

Friedman, George y Pierre Naville, *Tratado de sociología del trabajo*, Fondo de Cultura Económica, México, Tomo I,

Galtung Johan (1998): *Tras la violencia, 3R: reconstrucción, reconciliación, resolución*, Bakeaz/ Gernika gogoratzuz, Bilbao.

Galtung Johan (2003) *Paz por Medios Pacíficos. Paz y conflicto, desarrollo y civilización*. Bilbao.

García Canclini, H. (1990) Introducción: la sociología de la cultura de Pierre Bourdieu, *Sociología y cultura* (pp. 9-50). México: CONACULTA/Grijalbo.

García, Brígida, (2006), La situación laboral precaria: marcos conceptuales y ejes analíticos pertinentes, UAM-OIT-Plaza y Valdés, México, Año2, núm. 3, julio-dic.-Tercera época, pp.23-51.

Geertz, Clifford (1987) *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa.

Giddens, A. (1987) Las nuevas Reglas del Método Sociológico. Crítica Positiva de las Sociologías Interpretativas, Amorrortu, Buenos Aires. Introducción, Capítulo 1. *Algunas Escuelas de Teoría Social y Filosofía*; Cap. 2. *Actividad, identificaciones de actos y propósito comunicativo y Conclusiones: Algunas nuevas reglas del método sociológico*.

Giddens, Anthony (1998) La constitución de la sociedad. Buenos Aires: Amorrortu. Capítulos 1, 2, 4, 5 y 6

Giménez Montiel, Gilberto (1989) *Poder, Estado y Discurso*. México, UNAM.

Girola, Lidia "Schütz y la pérdida de la inocencia en el análisis sociológico" en *Sociológica* Homenaje a Alfred Schütz, Mayo-agosto de 2000, UAM-Azcapotzalco, pp35-58.

Godelier, Maurice (1989) *Lo ideal y lo material*, Taurus, Madrid, pp.153-208.

Granovetter, Mark S. "Economic action and social structure: the problem of embeddedness", en en *AJS*, vol. 91, num. 3, nov. 1985, pp. 481-510.

Granovetter, Mark S. "The strength of weak ties". en *AJS*, vol. 78, num. 6, pp, 1361-1380.

Guadarrama, Rocío (2003). "Las paradojas actuales de la investigación cualitativa en ciencias sociales". Canales, Alejandro I. y Sigal, Susana Lerner, *Desafíos teórico-metodológicos en los estudios de población en el inicio del milenio*, México, Colmex, Universidad de Guadalajara, SOMEDE., pp. 162-176.

Guba, E. y Lincoln, Y. (2000). "Paradigmas en competencia en la investigación cualitativa". Denman, Catalina y Haro, Jesús Armando, *Por los rincones. Antología de métodos cualitativos en la investigación social*, Sonora, México, Colegio de Sonora, pp. 113-145.

Habermas, Jürgen (1996). *La lógica de las ciencias sociales*, Madrid-España. Parte I, Cap. 1-3, pp. 19-77

Halliday M.A.K. (2001): El lenguaje como semiótica social. La interpretación social del lenguaje y del significado. México, FCE.

Heller, Agnes, (1999) *Teoría de los sentimientos*, Ed. Fontamara, Barcelona.

Hempel, Carl G. (1986). "Problemas y cambios en el criterio empirista del significado". Ayer, A.J (comp.), *El positivismo lógico*,. México, Fondo de Cultura Económica, pp. 115-136.

Hernández, R. Marcela (2003) Subjetividad y cultura en la toma de decisiones empresariales. México, P y V /UAA. Cáp. II y IV

Huesca, R. Luis, (2006) "La distribución salarial formal-informal en México 1990-2002" Ponencia presentada en el V Congreso Nacional de la Asociación Mexicana de Estudios del Trabajo, 17-19 DE Mayo, Oaxtepec, Morelos.

Huisman, Denis, (1973) *La estética*, Editorial Universitaria de Buenos Aires (EUDEBA), Buenos Aires,

Ira J. Cohen (1989) Teoría de la Estructuración. México, DF.: UAMI, Introducción y Capítulo I.

Jiménez José., *Teoría del arte*, EDITORIAL TECNOS (GRUPO ANAYA S.A.), Madrid, 2002

Klimovsky, Gregorio e Hidalgo, Cecilia (1998). *La inexplicable sociedad. Cuestiones de epistemología de las ciencias sociales*, Buenos Aires, Argentina, A-Z Editora. Caps. 1, 2 y 5, pp. 15-25, 27-49, 101-119.

López Linares, Israel E., "Discrepancias *administrativas*", Notas Precisas, México, 11 de Febrero 2007.

Lukács, George, 1972. *Estética. La peculiaridad de lo estético*, Ediciones Grijalbo, S.A., Vol. 2, México,

Márquez, Covarrubias Humberto; □□ Delgado, Wise Raúl y Pérez, Veyna Óscar, Precarización de la fuerza de trabajo mexicana bajo el proceso de reestructuración productiva estadounidense, pp. 92-109. <http://www.revista-theomai.unq.edu.ar/numero14/ArtCovarrubias.pdf>

Maza, Díaz Cortés Octavio Martín (2000) Análisis de las formas de trabajo no asalariado y su relación con los diversos espacios de la vida cotidiana. Un estudio de caso la vendedoras de JAFRA COSMETIC'S en Morelia, Michoacán. TESIS DE MAESTRIA

Montaño, Hirose Luis (2006) "Nuevos modelos organizacionales y violencia en el trabajo" en "Mobbing y Salud. Repercusiones Negativas en los trabajadores y en los

espacios laborales” *Cuando el trabajo nos castiga* (2006), Ravelo Blancas, Patricia; Peña Saint Martin, Florencia y Sánchez Díaz, Sergio G (coords.) versión electrónica. Pp. 63-79.

Peña Saint Martín, Florencia y Sánchez Díaz, Sergio G. en “*Mobbing y Salud. Repercusiones Negativas en los trabajadores y en los espacios laborales*” *Cuando el trabajo nos castiga* (2006), Ravelo Blancas, Patricia; Peña Saint Martín, Florencia y Sánchez Díaz, Sergio G (coords.) versión electrónica.

Mora y Rodríguez, :10 El Cotidiano, 135

Morawski, Stefan., *Fundamentos de Estética*, Ediciones Península (EP), Barcelona, 1977.

Neffa, Julio Cesar (1982) Proceso de trabajo, división del trabajo y diversas formas de organización del trabajo. INET.

Olvera Serrano, Margarita “Horizontes de lectura. A propósito de la resignificación del legado fenomenológico de Alfred Schütz” en *Sociológica* Homenaje a Alfred Schütz, Mayo-agosto de 2000, UAM-Azcapotzalco, pp. 11-34

Organización Mundial de la Salud (2003) pp. 6-7

Palacios, Juan José (1990) “La economía subterránea de América Latina: ¿alternativa obligada de supervivencia o mecanismo ilegal de producción”, en De la Peña, Guillermo; Durán, Juan Manuel; Escobar, Agustín; García de Alba, Javier, (compiladores), *Crisis, conflicto y sobrevivencia. Estudios sobre la sociedad urbana en México*, México, Universidad de Guadalajara, CIESAS, pp. 119-138.

Peña Saint Martín, Florencia y Sánchez Díaz, Sergio G. (2006), en “*Mobbing y Salud. Repercusiones Negativas en los trabajadores y en los espacios laborales*” *Cuando el trabajo nos castiga*, Ravelo Blancas, Patricia; Peña Saint Martín, Florencia y Sánchez Díaz, Sergio G (coords.) versión electrónica.

Perrons, Diane (1994), “Measuring equal opportunities in European employment”, *Environment and Planning, A*, vol. 26, pp.1195-1220.

Portes, A. (1995) En Torno de la Informalidad. México, DF.: Miguel A. Porrúa.

Pujadas, Joan (coord.) (2004) Etnografía. Barcelona: Editorial UOC.

Rendón, Teresa. Salas, Carlos (2000) “El cambio en la estructura de la fuerza de trabajo en América Latina” en Tratado Latinoamericano de sociología del trabajo, Enrique de la Garza Toledo (coord.) COLMEX. FLACSO, UAM, FCE, pp. 540-566.

Reygadas Luis (2002) “Producción simbólica y producción material: metáforas y conceptos en torno a la cultura del trabajo”, *Nueva Antropología*, núm. 60, pp. 101-120.

Ritzer, G. (1993). *Teoría Sociológica Clásica* (M.T. Rodríguez Casado, Trad.). Madrid, España: McGraw Hill Interamericana.

Ritzer, G. (2002). *Teoría Sociológica Moderna* (M.T. Rodríguez Casado, Trad.). Madrid,

Rojas, García Georgina y Salas, Páez Carlos (2008) “La precarización del empleo en México, 1995-2004”, en *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, Segunda época, Año 13, No. 19, pp. 39-78. Versión electrónica.

Salas, Carlos, (2006) “El sector informal: auxilio u obstáculo para el conocimiento de la realidad social en América Latina”, en: Enrique de la Garza, coordinador, *Teorías sociales y estudios del trabajo: nuevos enfoques*, Anthropos/UAM-I, p.130-148.

Salas, Carlos, Reporte laboral de México, 2001-2006, Global Policy Network, www.gpn.org , marzo de 2007, 12 + 16 p.

Salas, Carlos y Eduardo Zepeda, (2003) “Empleo y salarios en el México contemporáneo”, en: Enrique de la Garza y Carlos Salas, coordinadores, *La situación del trabajo en México*, p.55-75.

Sánchez, Vázquez A. *Las ideas estéticas de Marx*, Biblioteca Era, México, 1981.

Schütz Alfred/ Luckmann (1973) *Las Estructuras del mundo de la vida*, Buenos Aires: Amorrortu.

Silva, Londoño Diana Alejandra (2007) “*Conflictos por el espacio público urbano y el comercio en vía pública: percepciones acerca de la legitimidad sobre su uso*” en *El Cotidiano* 143. Mayo-Junio, año 22.

Soto, Hernando de (1987) *El otro sendero*. Editorial Oveja Negra, Bogotá-Colombia.

Strati, Antonio, *The aesthetic Approach in Organization Studies*. The aesthetics of organization. Edited by Stephen Listen, SAGE Publications, London, 2000, pp.1-34.

Svampa, Maristella, (2003), *Desde abajo*. La transformación de las identidades sociales, Biblos, Buenos Aires.

Taddei, Emilio (2000) “*Prólogo*” en de la Garza Toledo Enrique (comp.) *Reestructuración productiva, mercado de trabajo y sindicatos en América Latina* <<http://www.clacso.org> >

Taylor F. (1911) Conferencia Los principios de la administración científica, pp. 193-206

Tokman, V. (1987) *El Sector Informal Hoy*. Chile: OIT.

Van Dijk, Teun A. (comp.)(2001): *El discurso como estructura y proceso*. Barcelona, Gedisa. pp. 21-63 y 107-169.

___ (1980) *Estructuras y funciones del discurso*. Madrid, España: Siglo XXI.

Alexander, Jeffrey (1992) *Las teorías sociológicas desde la segunda guerra mundial. Análisis multidimensional*. Barcelona, Gedisa.

Zemelman, Hugo (1987) *Conocimiento y sujetos sociales. Contribución al estudio del presente*. México, El Colegio de México, Jornadas 111. Capítulos IV y V.

_____ (1992) *Los horizontes de la razón. I. Dialéctica y apropiación del presente*. México, Anthropos, CRIM, UNAM.

_____ (1997). "Sujetos y subjetividad en la construcción metodológica". Emma León y Hugo

_____ (coord.), en *Subjetividad: umbrales del pensamiento social*. México, Anthropos, CRIM, UNAM, pp. 21-35

PAGINAS ELECTRONICAS

Alberto Carbot Caos, si el Metro parara: Fernando Espino Arévalo. Entrevista realizada al líder del SNTSTC, el 15 de Marzo de 2001 num. 66

<<www.gentesur.com.mx/articulos.php?id_sec=7&id_art=333 - 44k>>

<<<http://docencia.izt.uam.mx/egt>>>

<www.df.gob.mx/indicadores/rapid0s>

<www.Lajornadaonline.com>>

<<www.metro.df.gob.mx>>

<<www.ENEWSPAPER-gayinfo.com>>

<<www.vivirmexico.com>>

<<www.exonline.com.mx>>

<<<http://www.acosomoral.org>>>

<<ElUNIVERSAL.com.mx>>

HEMEROGRAFIA

"Enfoque" Número 689, 10 de junio del 2007, hace un seguimiento puntual y documentado de los lazos entre la política y este sector.

Gómez, Nayeli "La inseguridad en el DF también viaja en el Metro; el robo con violencia subió 44% de 2006 al primer semestre de 2008" *Crónica*, México, 18 de Agosto de 2008, Ciudad.

López, Linares, Israel E. "Discrepancias administrativas" Notas precisas, México, 11 de Febrero de 2008.