



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

“LA POLÍTICA DE CERO TOLERANCIA CONTRA LOS VAGONEROS DEL METRO:

AFERRÁNDOSE A UN TRABAJO PROHIBIDO”

TESIS
QUE PRESENTA

CARLOS JUÁREZ GUTIÉRREZ
2163803229

PARA OPTAR AL GRADO DE
MAESTRO EN ESTUDIOS SOCIALES
(LINEA ESTUDIOS LABORALES)

DIRECTOR/A: DRA. LETICIA POGLIAGHI

JURADO: DR. ROGER MARIO BARBOSA CRUZ

DRA. MARÍA AZUCENA FEREGRINO BASURTO

IZTAPALAPA, CIUDAD DE MÉXICO, JULIO DE 2018

Agradecimientos

Agradezco infinitamente el apoyo recibido de parte de las y los trabajadores del vagón para la realización del presente estudio, especialmente a quienes laboran en la Línea A del Metro, su contribución implicó una profunda reflexión de su propia realidad laboral y personal; espero que este trabajo contribuya a encausar favorablemente su práctica laboral y que colabore para pensar otros trabajos realizados en espacios públicos frente a las prohibiciones gubernamentales que apuntan a su erradicación. **Archyye, Polo, Camello, Chanok, Compañero, Apolonio, Laura, Doña Rosa**; regresar a la reflexión del vagón como espacio de trabajo no habría sido posible sin sus palabras y la experiencia que las alimenta; ojalá el presente estudio corresponda a tanta vida. Muchas gracias.

A la **Dra. Leticia Pogliaghi**, directora del presente estudio y de mi tránsito por la Maestría en Estudios Laborales. Sin todo tu apoyo éste edificio intelectual no tendría tales cimientos. Tu conducción del presente estudio me enseñó lo que la disciplina, el esfuerzo constante y la pasión en la investigación social pueden aportar para la construcción de un futuro más justo. No tengo como corresponder la compartición de tus conocimientos, habilidades y saberes; ojalá este trabajo plasme un poco de tu incomparable apoyo. Gracias totales.

A los sinodales y lectores: **Dr. Mario Barbosa** muy agradecido con recibir su apoyo en la evolución del presente trabajo y de mi formación profesional. Sus aportaciones y observaciones han sido determinantes para comprender la realidad analizada y darle rigurosidad al trabajo de tesis. **Dra. Azucena Feregrino**, tus puntuales sugerencias teórico – conceptuales y el interés por el tema de investigación han favorecido a mejorar el presente trabajo. Muchas gracias por tu compañerismo y colaboración para la investigación que acá se expone.

Al **Dr. Enrique de la Garza**, quien me compartiera de primera mano su vasto y reconocido conocimiento, su solidaridad es invaluable, gracias por todas las aportaciones no solo teórico, conceptuales y metodológicas, sino también de vida, soy muy afortunado de recibir su instrucción y apoyo. **Dra. Alicia Lindón** muchas gracias por permitirme abrir esta puerta, irrumpir en esta esfera; brincar la frontera.

Al pueblo mexicano por su costear mi formación de posgrado a través de una beca por medio del **Programa Nacional de Posgrados de Calidad (PNPC)** perteneciente al **Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT)**; trabajo cada día para estar a la altura de la inversión nacional dispuesta en este cerebro.

A **Belén**, eterna compañera de mil batallas. Junco que me inspira a estar de pie. Gracias por no dejar morir mi sonrisa. Por enseñarme a dejar de perder el tiempo en vivir de prisa; por caminar juntos en terrenos inexplorados, por resucitar sueños sepultados. La hija del pueblo de la que más he aprendido, motivo para no verse rendido.

Kana y **Xuan** gracias por los místicos cuidados y su felino amor.

A mis compañeros de Maestría en Estudios Laborales (2016 – 2018). **Lalo, Ely, Adrián, Cerón** y **Santiago** la vida me ha permitido aprender de todos ustedes; juntos revalorizamos el apoyo mutuo en un mar de paranoias y en medio de desiertos de estrés. Sobrevivimos juntos a nuestras propias limitantes. **Daniel, Idalia, Lorena, Mariano, Fabiola, Rodrigo, Julio** y **Susana**, adscritos al Doctorado; gracias por compartir sus habilidades y experiencia. Entramos colegas, salimos amigos.

A quienes ya no están; a quienes ya no son.

A quien lee este trabajo. Muchas gracias.

Índice

| | |
|---|-----|
| Introducción | 1 |
| a) Incremento en la tarifa del STC - Metro: los vagoneros como moneda de cambio | 3 |
| b) Cero Tolerancia en el STC - Metro: ¿Requiem para los vagoneros? | 8 |
| c) Normatividad institucional vigente en la prohibición del vagoneo en el Metro..... | 19 |
| d) Organización de la tesis..... | 22 |
| Capítulo I Consideraciones epistemológicas y teoricas para el estudio del vagoneo | 26 |
| 1.1. Reconstrucción de la totalidad concreta de la situación de los vagoneros | 26 |
| 1.2 Estructuras, subjetividad y acciones en el trabajo del vagonero..... | 29 |
| Capítulo II Consideraciones metodológicas para el estudio del vagoneo | 38 |
| 2.1 El trabajo como relación social | 39 |
| 2.1.1 Control del proceso de trabajo..... | 42 |
| 2.1.2 Las regulaciones en las relaciones sociales de trabajo | 50 |
| 2.1.3 Construcción social de la ocupación | 54 |
| 2.1.4 Organización y relaciones sociales en el trabajo | 61 |
| 2.2 Identidad colectiva en la organización de vagoneros..... | 65 |
| 2.2.1 Acción colectiva en los trabajadores del vagón..... | 71 |
| 2.3 Estrategia metodológica para el estudio propuesto..... | 77 |
| 2.3.1 La perspectiva autoetnográfica como alternativa metodológica..... | 81 |
| Capítulo III Mejor aquí que andar robando: Las particularidades de la Línea A como espacio de trabajo del vagonero | 85 |
| 3.1 ¿Quiénes trabajan como vagoneros?Perfil del trabajador en el vagón del Metro | 85 |
| 3.2 La Línea A del STC Metro como espacio de trabajo para los vagoneros | 93 |
| 3.3 Migrantes y fundadores del vagoneo en la Línea A..... | 109 |
| 3.4 El sol sale para todos: Procesos de trabajo en un vagón del Metro..... | 116 |
| Capítulo IV El delito de subsistir: Estrategias para la realización de un trabajo proscrito | 128 |
| 4.1 Aflojando eslabones. La influencia policial en el control de los procesos de trabajo en los vagones del Metro | 129 |
| 4.2 Bien torcido, bien tronchado. La detención en la flagrancia de trabajar..... | 140 |
| 4.3 Torcido por conocido. Sancionando la reincidencia de subsistir en el Metro..... | 151 |
| 4.4 Vagonear donde se pueda: La dinamica de trabajar en un espacio en movimiento.... | 161 |
| 4.5 La flexibilización de la jornada laboral en un vagón del Metro. ¿Trabajar cuando se puede o cuando se debe? | 172 |

| | |
|--|-----|
| 4.6 La subordinación del vagonero a la política de Cero Tolerancia | 178 |
|--|-----|

| | |
|---|------------|
| Capitulo V Organización y resistencia de los vagoneros frente a la política de Cero Tolerancia | 185 |
|---|------------|

| | |
|--|-----|
| ¡Le seguimos! La decisión colectiva del aferramiento al vagoneo en el Metro..... | 186 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| 5.1 La organización de vagoneros como estructura jerarquica y como practicas objetivadas..... | 190 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| 5.2 La Unión Única Independiente de vagoneros del Metro. Organizando la alternativa | 194 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| 5.2.1 Composición de la Unión Única Independiente de vagoneros del Metro..... | 200 |
|---|-----|

| | |
|--------------------------------------|-----|
| a) Organización 1 A lo que tope..... | 202 |
|--------------------------------------|-----|

| | |
|--|-----|
| b) Organización 2 La protección del matriarcado..... | 212 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| c) Organización 3 Mano dura contra la política de Cero Tolerancia | 217 |
|---|-----|

| | |
|---|-----|
| d) Independientes: Organizados pero no dominados..... | 225 |
|---|-----|

| | |
|--|-----|
| 5.3 La organización de vagoneros y la identidad colectiva frente a la política de Cero Tolerancia..... | 231 |
|--|-----|

| | |
|--|-----|
| 5.3.1 Aferrarse al vagoneo como construcción de una alternativa de vida..... | 233 |
|--|-----|

| | |
|-------------------|-----|
| Conclusiones..... | 245 |
|-------------------|-----|

| | |
|-------------------|-----|
| Referencias | 259 |
|-------------------|-----|

| | |
|---------------|-----|
| Anexo 1 | 272 |
|---------------|-----|

| | |
|---------------|-----|
| Anexo 2 | 289 |
|---------------|-----|

| | |
|---------------|-----|
| Anexo 3 | 300 |
|---------------|-----|

Introducción

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) - Metro representa el medio de transporte de mayor relevancia en el Área Metropolitana de la Ciudad de México, contando con una amplia extensión territorial distribuida en sus doce líneas, erigiéndose desde hace casi medio siglo como un obligado referente urbano. Su extensión alcanza una cobertura casi total de sus cuatro puntos cardinales de la ciudad a lo largo de 226.30 kilómetros de vías distribuidas en 195 estaciones. (Coordinación de Desarrollo Tecnológico. STC-Metro, 2015) Este complejo sistema de transporte público a menudo suele ser homologado a “las arterias o las venas de la Ciudad de México”, sin las cuales no es posible entenderla, sobre todo por las enormes capacidades de movilidad con las cuales traslada un promedio de 5.5 millones de personas diariamente. (Gerencia de Ingeniería Nuevos Proyectos, STC-Metro, 2015).

En este intenso flujo de usuarios con destinos particulares y diversos, el STC - Metro cumple una función vital en el ritmo de la rutina de la Ciudad de México convirtiéndose en el transporte público de mayor extensión y demanda de uso. Al interior de su funcionamiento se desarrolla una vida acelerada que no está únicamente relacionada a la esencial función que tiene como medio de transporte, sino que se presenta como un espacio de situaciones tan variadas como la vida misma, convirtiéndose incluso en centro de trabajo para quienes han encontrado en él (Metro) un espacio con un enorme flujo comercial.

Tal es el caso de los vendedores ambulantes en los vagones, mejor conocidos como vagoneros, quienes instalados en los capítulos más repetitivos de la rutina de la Ciudad de México han desarrollado estrategias para hacer de este masivo medio de transporte su centro de trabajo. Sin embargo, su actividad comercial “normalizada” a lo largo de los años, se encuentra prohibida según lo estipulado dentro del Reglamento de Transporte del Distrito Federal, el cual en su artículo 13, fracción XIV: prohíbe a los usuarios ejercer el comercio ambulante, en las instalaciones y en sus zonas de acceso. (Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2003).

La aplicación de dicha normatividad en el Metro dio lugar en 2013, diez años después de su publicación, a la implementación de una estrategia enfocada en el desalojo definitivo de los vagoneros la cual ha sido operada conjuntamente entre el STC y el gobierno de la Ciudad de México como justificación del incremento en la tarifa del viaje. De esta forma se constituye

un conflicto laboral en el cual no existe una relación explícita entre empleador y trabajadores, pero sí una clara distinción de las partes en conflicto donde los vendedores tratan de seguir realizando su trabajo y las autoridades se presentan como las responsables de prohibirlo.

Para ofrecer una respuesta comprensiva y explicativa del accionar individual y colectivo con que estos trabajadores desarrollan su práctica laboral en el transporte público más utilizado en la Ciudad de México, el presente estudio se divide en cinco capítulos que ofrecen un panorama general para reflexionar la situación concreta de estos trabajadores urbanos que son objeto de persecución policial para erradicar su forma de subsistencia.

Sin pretender agotar el análisis de este fenómeno laboral ni zurcir el hilo negro de esta problemática, se procura establecer una comprensión explicativa acerca de las formas en que estos trabajadores construyen acciones individuales y colectivas para permanecer realizando su trabajo en un espacio urbano destinado a finalidades básicamente de movilidad urbana a pesar de la política gubernamental para erradicarlo. En este marco de ideas, esta tesis procura dar respuesta a la siguiente pregunta de investigación ¿Qué tipo de acciones individuales y colectivas desarrollan los vagoneros para seguir desarrollando su ocupación laboral a pesar de las políticas gubernamentales de Cero Tolerancia?

Para dar respuesta a esta pregunta, se establece como objetivo general analizar el impacto de la política de Cero Tolerancia en el trabajo de los vagoneros y las estrategias que desarrollan para la persistencia en sus prácticas laborales. Y como objetivos específicos se procura explorar las acciones individuales y colectivas con que los trabajadores del vagón continúan realizando sus prácticas laborales y analizar la organización y acción colectiva que los vagoneros generan en su ejercicio laboral. Por último se pretende indagar en torno de la influencia espacial y territorial (CDMX – Estado de México) en el desarrollo de estrategias de persistencia de los vagoneros en la Línea A.

La presente investigación se desarrolla como un estudio de caso concretado en la Línea A del STC – Metro, siendo los sujetos de estudio los vagoneros que ahí laboran. El trabajo de campo se desarrolló entre los meses de septiembre y diciembre de 2017.

a) Incremento de la tarifa en el Metro: los vagoneros como moneda de cambio

Un fantasma recorre las vías del STC – Metro, se trata del fantasma del comercio ambulante encarnado en el vagonero que aparece esporádico en la rutina de los usuarios. Han quedado en el pasado los enormes contingentes de vendedores esperando su turno de venta en los andenes de casi todas las estaciones. Han dejado de presenciarse líderes de organizaciones llevando a cabo asambleas en andenes. Los viajes en el Metro ya no están envueltos en interminables comerciales. Las enormes bocinas reproduciendo a volúmenes ensordecedores los éxitos musicales del momento parecen nunca haber acallado las sinfonías ambientadoras en el Metro.

Hoy parecemos estar presenciando la agonía de la ocupación del vagonero la cual se ha venido realizando a lo largo de tres generaciones de vendedores a pesar de la histórica existencia de operativos policiales que buscan lograr su desalojo, objetivo que está lejos de ser concretado. Con el cambio en la Dirección del STC – Metro que significó la llegada de Joel Ortega en lugar de Francisco Bojórquez, se inició una modificación en la estrategia para intentar, sin éxito, “solucionar” el problema del comercio ambulante en los vagones del Metro.

Tras un diagnóstico acerca del estado del STC, Ortega propone un incremento de dos pesos en el costo de la tarifa (70% sobre el costo que era de \$3 pesos) enfocando los recursos obtenidos (un promedio de tres mil millones anuales) al mejoramiento de la operación y servicio del sistema; específicamente en la compra y rehabilitación de la flota de trenes, remozamiento de estaciones y mejoramiento de la seguridad en el Metro, el cual funciona como empresa paraestatal, es decir, que recibe cooperación financiera del Estado sin formar parte de su administración, por lo que no forma parte de la administración pública centralizada y tiene mayor autonomía administrativa. Los recursos del incremento se canalizarían en el llamado Fideicomiso Metro (FIMETRO), creado a partir del alza en el boleto para captar recursos destinados a las obras antes mencionadas.

Dicho incremento vino acompañado de una Encuesta de Opinión efectuada por el STC (información recogida por casas encuestadoras Mitofsky, Parametría y Covarrubias)

aplicando 7200 cuestionarios a los 5 millones de usuarios diarios promedio del STC – Metro para saber si estarían de acuerdo con dicho incremento. (ALDF, 06/12/13).

Como era de esperarse, los resultados oficiales mostraban un excelente recibimiento del aumento por parte de los usuarios encuestados, quienes aceptaban sin cuestionamientos el aumento de 3 a 5 pesos por viaje. La evidente falta de mantenimiento de la Red del Metro no podía esperar otros 44 años en ser atendida, según el discurso oficial, para encontrar justificación a tal medida.

Sin embargo, la reacción de inconformidad de los usuarios produjo actos de desobediencia civil ante la medida. La realización del llamado “Metro popular” partía de la toma de torniquetes para invitar a los usuarios a través de las redes sociales a saltar los torniquetes en señal de desacuerdo al incremento de la tarifa. (Aristegui noticias, 09/12/13).

La baja inversión realizada en el mantenimiento de la Red al paso de las administraciones era injustificable, gran parte de los componentes considerados para su reparación -como ventiladores y escaleras- ya habían sido etiquetados en el presupuesto recibido en 2013 por la ALDF, el cual ascendía a 1200 millones de pesos. Los trenes a rehabilitar eran obsoletos y costosos, así como la restauración ornamental de los andenes fueron los aspectos más criticables por los críticos de la administración de este vital medio de transporte. (Proceso, 30/11/13).

Ante este contundente rechazo de parte de los usuarios, un aspecto que vino a fortalecer la justificación oficial del incremento fue la exigencia, que según el STC, los mismos usuarios le establecieron en su encuesta: terminar con el comercio ambulante en los vagones del Metro, principalmente con los bocineros.

Los bocineros eran los vagoneros más despreciados por los usuarios a causa de sus ruidosos procesos de trabajo, por lo que la sentencia emitida en contra del enemigo público del Metro terminó por convencerlos de la necesidad de un incremento de vigilancia, la cual solo sería posible con mayores recursos provenientes del incremento en la tarifa.

En enero de 2014, como parte de los compromisos adquiridos con los usuarios tras el alza en la tarifa, el STC puso en marcha un plan de capacitación a elementos de la policía que reforzarían la seguridad y las maniobras operativas en la Red del Metro con el objetivo de

garantizar que en el Metro se cumpla la normatividad en materia de Protección Civil, la cual, insiste el STC, no es compatible con el comercio ambulante.

Dentro de un comunicado de prensa emitido por el STC (STC/08/14, 15/01/14) se confirmó la incorporación inicial de 200 elementos de la Policía Bancaria e Industrial (PBI) quienes recibieron cursos de capacitación por parte del Instituto de Capacitación y Desarrollo (INCADE) del STC sobre la Técnica Metro, su funcionamiento y los procedimientos a seguir ante distintos tipos de contingencias como accidentes, fallas o interrupciones en el servicio, orientación a usuarios y acciones para evitar el comercio ambulante. En este sentido, los policías fueron capacitados en temas de derechos humanos, equidad de género y atención a grupos vulnerables, entre otras asignaturas.

Estos elementos serían reforzados por otros 300 para conformar una fuerza de reacción de 500 vigilantes que tendrían como misión primordial evitar la actividad de los vendedores ambulantes en las instalaciones del STC.

Así, las acciones inmediatas de desalojo y detención de vendedores cambiaron el orden de las prioridades operativas del STC. La campaña mediática en contra de los vagoneros agudizó el estigma que pesa sobre ellos, caracterizándolos como personas agrupadas en torno a organizaciones, las cuales se han apropiado de la Red del Metro con base del uso de violencia que para la opinión pública era la principal forma con que se oponían a abandonar el Metro y las abundantes ganancias obtenidas.

Según cifras del STC, (STC/08/14, 15/01/14) entre el 23 de diciembre y el 14 de enero, periodo en que arrancó esta medida, se detuvieron a 856 vendedores los cuales fueron remitidos al Juzgado Cívico por cometer la falta administrativa de trabajar en el vagón. De esta manera se trataba de evidenciar que la estrategia surtía efecto positivo en la remoción de los vendedores. El costoso mantenimiento de la Red sería una empresa que el STC atendería lejos de los reflectores.

Lo primero, era terminar con el comercio ambulante en los vagones del Metro. Dicho objetivo disminuía la creciente presión que ejercían los usuarios sobre las autoridades del STC por un incremento en la tarifa, que bajo las condiciones de servicio, no encontraba

justificación. A menos que se incluyera un valor agregado, como la salida definitiva de los comerciantes en los vagones esta medida parecería incoherente.

Bajo la perspectiva de Joel Ortega – ex Secretario de Seguridad Pública del Distrito Federal – la solución para el vagoneo, era su sometimiento y posterior erradicación, por lo que aumentó el número de policías en las instalaciones del Metro a través del programa de Recuperación de Espacios Públicos en el STC.

Este programa se produjo como el resultado de un convenio entre la paraestatal y la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) para entregar estímulos y ascensos a los elementos con mejores resultados en materia de remisiones. La cacería institucional de vagoneros se había iniciado. (STC/08/14, 15/01/14).

La abundante presencia policial en los andenes y vagones del Metro y la consecuente detención de vagoneros, se tradujo en enfrentamientos entre grupos de trabajadores del vagón y elementos policiales, en protestas en las que denunciaban que se les impedía la realización de su trabajo al interior del Metro. El usuario veía en los operativos la utilización de los recursos provenientes del incremento en la tarifa del Metro.

La afluencia de vagoneros en las instalaciones del Metro se vio disminuida por el desmedido despliegue policial, el cual desde el discurso de los altos mandos de los operativos, se realizaba partiendo del uso proporcional de la fuerza. Sin embargo, los abusos de autoridad se presentaban con la imposición de “mordidas” recaudadas por los mismos elementos de seguridad o por remisiones injustificadas que incrementaran las cifras oficiales -para el primer trimestre del año 2014, el STC contaba 10100 remisiones- (STC/052/2014, 27/04/14).

Como consecuencia, las roces con entre policías y vendedores han sido más frecuentes, muchas veces registrados en videos aficionados filmados por los mismos usuarios, en donde se evidencia el uso desmedido de la fuerza por parte de elementos policiales de PBI y de violentas reacciones colectivas por parte de los trabajadores para evitar las remisiones y desalojos.

Una de las movilizaciones más significativas y que se constituye en un antecedente para que hablemos de las acciones colectivas que los vagoneros han establecido contra los operativos, fue la realizada por vendedores invidentes de la Línea 2. (Animal Político. 20/02/14).

Pérez, en su artículo periodístico “Marchan vagoneros ciegos en Tlalpan”, resaltó que los manifestantes pertenecientes al Grupo Unido Independiente de Ciegos y Débiles Visuales, marcharon de Tlalpan a la altura del Viaducto con dirección al Zócalo, amagando con la realización de una huelga de hambre en caso de que no se presenten ofertas de empleo luego de que se les hubiera impedido vender en las instalaciones del Metro. (Pérez, D., 28/04/2014).

Para abril de 2014 se incorporaron 1200 policías de la PBI a los operativos en contra del comercio ambulante en el Metro, quienes en conjunto con elementos de la SSP adscritos previamente a la Red, sumaban 4900 elementos de seguridad en tal programa. (STC/052/2014, 27/04/14).

Al mismo tiempo que se realizaba una persecución abierta en contra de esta ocupación y quien la practique, el STC puso en marcha la reedición del programa de cooperativas antes practicado en la gestión de Bojórquez. A través de convenios entre la Secretarías de Gobierno y de Desarrollo Económico (SEDECO) con organizaciones de comerciantes, se intentó pactar el abandono de las instalaciones por parte de los comerciantes mediante su capacitación en actividades productivas.

Según datos de Páez, en su artículo “Fracasa plan para emplear vagoneros”, en marzo de 2014, la SEDECO otorgó becas de 2018 pesos mensuales a 2419 trabajadores como un “apoyo” económico mientras realizaban cursos de capacitación para el autoempleo a realizarse en Centros de Estudios Tecnológico, Industrial y de Servicios (Cetis) y Centros de Capacitación para el Trabajo Industrial (Cecati). (Paez, A. 26/09/16).

El Programa para la Integración a la economía formal de los comerciantes al interior del STC ofrecería acciones de capacitación ya existentes en el GDF, “... a cargo de la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo y que pueden ser para el autoempleo (Mecánica, herrería, soldadura y forja, cocina, repostería, carpintería, cultura de belleza, construcción, entre otros); el Trabajo (Mecánica automotriz, preparación de bebidas y alimentos, computación, auxiliar administrativo o contable, electricidad, plomería, mantenimiento y control de archivos); el desarrollo de Microempresas (Asesoría técnica, jurídica y administrativa, capacitación en contabilidad, administración, bases jurídicas, recursos humanos, etc.) y para la creación de Asociaciones Productivas”. (STC 0276/14, 07/02/14).

En comparecencia ante la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF), Patricia Mercado, entonces Secretaria de Trabajo, precisó que de los vendedores inscritos en el programa solo 600 concluyeron el curso, mientras que 200 se encontraban en proceso, por lo que el total de vendedores no superó los 800 vagoneros. (Morelos, L. 08/10/27).

Como en la versión previa, dicho proyecto tuvo muy poco éxito. En esta ocasión, la capacitación duró tres meses sin contar con certificados probatorios, bolsas de trabajo, ni préstamos para proyectos productivos como se llegó a prometer por parte de la SEDECO.

Frente a estas circunstancias el vagón seguía siendo, para estos trabajadores, la forma más certera para buscar su sustento. Sin embargo, toda vez que la rehabilitación del Metro estaba más lejos de ser una realidad, los operativos policiales le permitían al STC ganar tiempo frente a la opinión de los usuarios, quienes toleraban el incremento en la tarifa de un servicio ineficaz a cambio de la remoción de los vagoneros.

b) Cero Tolerancia en el STC - Metro: ¿Réquiem para los vagoneros?

En agosto de 2015, tras una serie de fallas en la recién inaugurada Línea 12 -que una Comisión técnica determinara producto de la incompatibilidad entre trenes y rieles- el STC en conjunto con el Gobierno de la CDMX tomó la decisión de aplicar un cierre parcial de Tláhuac a Atlalilco (funcionando únicamente de Mixcoac a Atlalilco) mientras se trabajaba en solucionar tan escandaloso problema.

En medio de la inconformidad de usuarios que veían afectadas sus condiciones de movilidad, -estimaciones de Quevedo Torres en su artículo “Investigarán a Horcasitas y Bojórquez por fallas en línea 12” aseguran que se trataba de 435 mil usuarios afectados. (Quevedo Torres, (04/07/14)-, las especulaciones acerca de las verdaderas causas del incremento de la tarifa relacionadas a la línea 12 se propagaban en la opinión pública que exigía castigo a los responsables. Tras una ofensiva mediática acerca del estado del Metro y de las decisiones tomadas desde su dirección, Joel Ortega es destituido como su director.

Su sustituto fue el entonces diputado federal por el partido Nueva Alianza: Jorge Gaviño, quien hasta ese momento presidía la Comisión Investigadora de las irregularidades de la también llamada “Línea dorada”, posición desde la cual parecían cubrirse las espaldas de los implicados en la mega obra. Tras su nombramiento, en conferencia de prensa Gaviño

presentó un diagnóstico de las condiciones en las que tomaba la dirección del STC – Metro y de las estrategias de trabajo que tomaría su administración.

Dicha estrategia se centraba en la seguridad y calidad de servicio a los usuarios; así, señaló la necesidad de extender territorialmente el servicio con la intención de lograr conectar este medio de transporte con otros como el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la terminal del Ferrocarril Inter urbano México – Toluca, además de la prolongación de la línea A hasta Chalco. (STC/094/2015, 11/08/15)

Por lo que respecta al comercio ambulante, según Gaviño se debía actuar frente a la gran cantidad de quejas y denuncias de los usuarios, el ahora ex – diputado aludió a la colaboración de los usuarios en la permanencia de los vendedores, invitándoles a dejar de comprar las mercancías que les ofrecen en los vagones. De esta forma, la llegada de Gaviño al frente del Metro implicaría el impulso de una nueva cultura cívica de los pasajeros. Con lo que la cruzada policial contra los vagoneros se compartía con los usuarios adquiriendo un carácter moral de corresponsabilidad, en donde el consumidor contribuye directamente con la continuidad de esta ocupación en el Metro.

Una de las primeras acciones de Gaviño fue poner en marcha un programa de “Cero Tolerancia”, inicialmente contra la venta de discos pirata, impidiendo a través del cual, el STC impediría la entrada de los vendedores a las estaciones y los trenes. De esta forma, la esperanza de estos trabajadores, de que el cambio en la administración del STC se tradujera en la interrupción del plan de desalojo o en una negociación de la continuidad de su ocupación, se esfumó con el nuevo despliegue policiaco.

Así, en coordinación con elementos de seguridad de la PBI y Policía Auxiliar (sectores 54 y 70) se puso en marcha una nueva fase en la estrategia de desalojo del vagonero del Metro en la que en el fondo, el derecho al trabajo que estas personas ejercían era objeto de persecución con la inclusión 1500 elementos policiales destinados a dicho proyecto un año atrás. (STC/052/2014).

Este enfoque con que se desarrollaron los operativos contra el comercio ambulante en el Metro, implicó la agudización y contundencia de las acciones policiales con el principal propósito de contener los índices de informalidad en el marco de una agenda urbana

encaminada a resguardar el espacio público que habrá de ser modernizado a través de inversiones y proyectos desarrollados por el sector inmobiliario como lo indica Francisco Hernández en su nota periodística “Gigante y Slim quieren “conquistar” el Metro de la CDMX” para lo cual el Gobierno de la Ciudad de México tiene prevista una inversión de 17 mil millones de pesos para la remodelación de los CETRAM. (El Financiero, 04/12/17).

En este proyecto de remodelación capitalista en el Metro intervienen empresas como Carso, Gicsa y la paraestatal PROCDMX, quienes reciben el respaldo del sector empresarial que ven con buenos ojos la idea de estos desarrollos inmobiliarios comerciales con un enorme flujo de personas de por medio.

En este contexto y en otro nivel de realidad policías viajan en las puertas de cada vagón sonando un silbato en cada estación avisando la ausencia de vendedores –o la presencia policial-. De esta forma, se incrementaron los recorridos en accesos, pasillos, vagones, andenes, mezanine y escaleras. Pero sobre todo, la evidente fuerza desmedida con que actuaban en contra de los vagoneros era uno de los rasgos que caracterizaba la política de Cero Tolerancia en el Metro (proveniente de la Teoría de las “Ventanas rotas” planteada por Kelling en la década de 1980).

Este modelo de administración del espacio público, es antecedida por un experimento de psicología social llevado a cabo en la Universidad de Stanford en 1969, a cargo del Dr. Philip Zimbardo, en donde se pretendía demostrar las causas que producen la criminalidad en las calles.

El experimento consistió en dejar abandonados en las calles dos automóviles idénticos, uno en el Bronx -que entonces era una zona pobre y conflictiva de Nueva York- y otro en Palo Alto, una zona rica y tranquila de California. El objetivo, era analizar la conducta de los residentes de cada lugar. El auto abandonado en el Bronx empezó a ser vandalizado en pocas horas (robándose lo utilizable y destruyendo el resto), mientras que el de Palo Alto se mantuvo intacto. Es propio de las perspectivas ideológicas más conservadoras (ya sean de derecha o izquierda) atribuir a la pobreza el delito, por lo que el experimento se continuó después de que el auto del Bronx estaba desecho y el de Palo Alto intacto, los investigadores rompieron el vidrio del conductor de este último y como resultado se desato el mismo proceso que el del Bronx: robo, violencia y vandalismo.

Las conclusiones a las que llevó el experimento es que un vidrio roto da la impresión de deterioro, desinterés y despreocupación que va rompiendo códigos de convivencia; como una sensación de ausencia de ley, de normas o de reglas. Desde la lógica del estudio, cada nuevo ataque que recibía el auto reafirma y multiplica esa idea hasta que la escalada se vuelve incontenible desembocando en una violencia irracional.

En la década de 1980 el politólogo James Wilson y el criminólogo George Kelling desarrollaron la Teoría de las Ventanas Rotas (Broken Windows), misma que desde un punto de vista criminológico concluye que “el delito es mayor en las zonas en las que el descuido, la suciedad, el desorden y el maltrato son mayores” (Wilson y Kelling, 1982: 1). Para Wilson y Kelling, si se rompe el vidrio de una ventana de un edificio y nadie lo repara, pronto estarán rotos todos los demás: “Si una comunidad recibe muestras de deterioro y esto no parece importar a nadie, entonces ahí se generará el delito” (Wilson y Kelling, 1982: 5). Si se cometen pequeñas faltas, como estacionarse en lugares prohibidos, exceso de velocidad, o no respetar la luz roja y las mismas no son sancionadas, entonces comenzarán faltas mayores, entrando en juego delitos cada vez más graves. Si se permiten actividades violentas, como algo normal en el desarrollo personal de los niños dejamos que la conciencia se relaje y el patrón de desarrollo será de mayor violencia cuando estás personas sean adultas. Si los parques y otros espacios deteriorados, son progresivamente abandonados por la mayoría de la gente serán los delincuentes quienes ocupen esos espacios.

Este plan de acción se aplicó a mediados de la década de 1980 en el Metro de Nueva York, el espacio que según sus autoridades era el más inseguro de la ciudad. Se comenzó de lo pequeño a lo grande: grafitis, suciedad, ebriedad, evitar la evasión del pago de pasajes, pequeños robos y desordenes, logrando hacer del Metro un lugar menos inseguro.

En la década de 1990, el alcalde de Nueva York, Rudolph Giuliani, sobre la base de las Ventanas Rotas y los resultados de su aplicación en el Metro, impulsó una política de Cero Tolerancia, la estrategia consistía en crear comunidades limpias, ordenadas, respetuosas de la ley y de las normas de convivencia humanas.

Desde un punto de vista criminológico concluye que las acciones antisociales y el crimen en general, se contagian desde un entorno social y espacial degradado. Así, el modelo

neoyorquino se presenta como un remedio que se exporta al mundo como un éxito en materia de seguridad.

Sin embargo, como señalara Loic Wacquant (2010), esta estrategia forma parte de una nueva ideología *securitaria* que se basa en un nuevo sentido común punitivo neoliberal en el marco de una guerra contra el Estado de Bienestar iniciada a finales de la década de 1970 y principios de 1980 con que se predicó el desmantelamiento de las políticas de ayuda social, que tuvo gran efecto durante la presidencia demócrata de Bill Clinton en donde la ayuda social en los Estados Unidos disminuía y se reemplazaba por un programa de trabajo forzoso para los desocupados.

Este viraje del “Welfare al Workfare” que advierte el autor, en donde el trabajo forzado se daba en condiciones de incumplimiento del derecho laboral y en condiciones de remuneraciones no habituales se conjuga con la defensa de *menos* Estado en materia social y económica; mientras que la exigencia de *más* Estado en materia policial. Pasando de un tratamiento social de las desigualdades y de la inseguridad que ellas generan a un tratamiento penal y policial de las mismas.

Para Wacquant, se transita de la gestión de la fracción precarizada de la clase obrera, de la mano izquierda del Estado, como dijera Bourdieu en “La miseria del mundo”, es decir la que alimenta y educa, que brinda ayuda social, vivienda, educación y salud pública; a la mano derecha del Estado, la que castiga: la policía, los jueces, el servicio penitenciario. Así, según el sociólogo francés, la realización de la utopía neoliberal no consiste en menos Estado, ni en su desaparición, sino en disminuir su influencia en materia económica y social, “dejar hacer” y “dejar pasar” en materia de trabajo, en la regulación del mercado de trabajo, en materia de movilidad de capital. (Wacquant, 2006).

Por otro lado, para el autor francés, a mayor Estado intrusivo y paternalista que reduce e incluso en prisa de libertad a los condenados a un trabajo precario se reafirma el verdadero discurso sobre seguridad centrado en legitimar el pasaje de un tratamiento social a un tratamiento penal y policial de la miseria, cuyo objetivo es normalizar y hacer aceptable el trabajo precario.

En México, la importación del modelo neoyorkino de seguridad llegó durante el gobierno del entonces Distrito Federal encabezado por Andrés Manuel López Obrador (AMLO) quien desde la Jefatura de Gobierno afrontó el problema de justicia e inseguridad, a través de la solicitud de asesorías que hiciera Marcelo Ebrard como Secretario de Seguridad Pública (S.S.P.) en 2004 a Rudolph Giuliani, ex alcalde de Nueva York y principal defensor y replicante de esta política de seguridad.

Las recomendaciones hechas por el ex – alcalde desarrollaron una evidente inclinación por la penalización de prácticas normalizadas en la vida cotidiana, entre otras el comercio ambulante en la vía pública o en el transporte colectivo. Ésta tendencia se canalizó en la creación de la Ley de Cultura Cívica publicada en 2004 como aparato jurídico que regula la convivencia cívica en la ciudad y establece sanciones a las transgresiones de la misma que hoy son sancionadas con mayor rigidez por una política de Cero Tolerancia que ha sido enfocada principalmente en los últimos dos gobiernos capitalinos -de Ebrard y Mancera- en la recuperación de los espacios públicos ocupados por los pobres y sus negocios de pobres.

La entrada en vigor de la Ley de Cultura Cívica estipulaba infracciones a acciones que inevitablemente se llevan a cabo durante los procesos de trabajo de los comerciantes en la vía pública y otros trabajadores que realizan sus actividades en espacios no clausurados como el Metro, microbuses, camiones, trolebuses, parques, panteones, paraderos de camiones, etc.; prohibiéndolas y paulatinamente criminalizándolas. Estas infracciones son sancionadas por los artículos 24 (atentar contra la tranquilidad de las personas); 25, fracción II (obstaculizar el libre tránsito) y III (uso del espacio público sin autorización). Asimismo son aplicadas por pautas administrativas estipuladas según los artículos 32 (reincidencia); 43 (sanciones a menores); 47 (multa); 55 (condiciones para la detención); 56 (condiciones y requerimientos para la detención de menores) y 107 (Registro de infractores).

Con este andamiaje legal, la administración lopezobradorista dio un golpe de autoridad en la “recuperación” de los espacios públicos bajo la óptica de una política de Cero Tolerancia, la cual sancionaba los trabajos realizados en la calle asociándolos a los índices de inseguridad. Sin embargo, la implementación de este modelo de seguridad en el entonces Distrito Federal, encontró voces críticas que consideraban que atentaba contra los pobres y fomentaba el abuso de autoridad de los grupos policiales contra la población.

A pesar de las críticas, el modelo de Cero Tolerancia continuó siendo el eje rector de las políticas de seguridad que ejecutara Marcelo Ebrard como Jefe de Gobierno como parte de lo que llamó “Sistema Bicentenario: Ciudad Segura” iniciado en 2008 el cual comprendía, entre otras acciones, la instalación de más 8000 mil cámaras de video vigilancia. Según el reportaje publicado en la Revista Proceso por Raúl Monge y María Luisa Vivas intitulado “El “big brother” de Ebrard” (12/10/11) este proyecto fue, después de la Línea 12, el de mayor gastos en su gestión: 459 millones 431 mil 428 dólares.

Con base en este desarrollo tecnológico enfocado a la seguridad es que 3400 de esas cámaras fueron destinadas al interior de las instalaciones del STC – Metro (como en el caso neoyorkino, en donde también se instalaron cámaras) durante la administración gubernamental capitalina de Ebrard.

De esta forma, se instruyó al personal de los Centros de Monitoreo, para que reforzaran sus funciones de vigilancia a través de las cámaras instaladas en la Red del Metro, a efecto de estar pendientes de que no se cometan actos de violencia, faltas administrativas, la comisión delitos y el mal uso de las instalaciones del organismo. (Oficio STC N°. UT/001146/17).

En el primer día de aplicación del operativo Cero Tolerancia los responsables de dicha estrategia intervinieron 15 puntos estratégicos de la red: el complejo de Pantitlán, líneas 1, 5, 9 y A, Chabacano en sus correspondencias con Líneas 2,8 y 9; Hidalgo, Líneas 2 y 3; Pino Suárez, 1 y 2. De igual manera se efectuó en la línea 1, Candelaria y Zaragoza. Ermita, San Antonio Abad, Zócalo y Panteones de la Línea 2. Indios Verdes de la Línea 3, Constitución de 1917 y Coyuya de la Línea 8.

Según documentos internos del STC, durante la inauguración de esta medida, en las zonas señaladas, se remitió a un total de 382 vendedores, de los cuales 22 fueron identificados como bocineros, en tanto que 360 fueron desalojados de las instalaciones que son consideradas para el STC, de alta seguridad. Asimismo, 6 personas fueron enviadas al Ministerio Público, 5 por ultrajes a la autoridad y uno por portación de arma de fuego. Con relación a las estaciones que se encuentran dentro del territorio perteneciente al Estado de México, 105 fueron enviados al Juzgado Cívico, de los cuales 12 ejercían como bocineros (STC/SSP-DF, 17/09/15).

Las redadas policiales dieron como resultado la remisión de 109 vendedores y 110 desalojos de personas que intentaban ingresar con mercancía voluminosa a la Red. De estas 109 remisiones, 16 correspondieron a bocineros, los 93 restantes fueron vendedores de mercancías diversas (STC/100/2015, 18/09/15), lo que negaba la exclusividad de este programa para los llamados bocineros, quienes se habían visto seriamente disminuidos con el anterior programa de Recuperación de Espacios Públicos en el STC – Metro.

De acuerdo con cifras de la Agencia de Seguridad del STC, los resultados del programa en 2015, a menos de seis meses de iniciado, incrementó el número de remisiones notablemente ya que en Agosto (mes de inicio del programa) se detuvieron a 1524 trabajadores mientras que en Diciembre se reportaron 4639 presentados ante el Juez Cívico. (STC/002/2016).

Con relación a los bocineros, en agosto se presentaron 72 detenciones de este tipo de vendedores que comercian con discos pirata, en Septiembre fueron 43 y en octubre 5; mientras que para noviembre y diciembre ya no efectuaron remisiones de bocineros. (STC/002/2016, 17/09/15). Esta evidente disminución de bocineros llevó al STC a esforzarse por eliminar también a los vagoneros destinados a otro “giro”.

Frente a esta situación, los vagoneros remitidos a los juzgados cívicos enfrentaban dos alternativas: afrontar el pago de una multa de 600 pesos en promedio o en su defecto cumplir un arresto de 36 horas, lo que volvía muy costosas las detenciones. La existencia de una tercera opción en la que se evita el pago de la multa y del arresto, pagando directamente al policía que los detiene, además de encarecerse resultaba inútil cuando se presentaba el decomiso de la mercancía o de los medios de difusión de la misma como bocinas y pantallas.

Un aspecto central que diferenciaba al programa de Cero Tolerancia de los constantes operativos en el Metro, fue el decomiso sistemático de las mercancías y de herramientas de trabajo (bocinas y pantallas, pero igualmente instrumentos musicales) con el énfasis de impedir su actividad ocupacional. De esta manera, se establecía un nivel de abuso y violencia institucional por parte del STC ante el cual, no solo se impedía obtener ingresos, sino que se les arrebatava su principal medio de subsistencia. Así, con el apoyo de las cámaras de video vigilancia la flagrancia dejó de ser la situación concreta con la que podían ser detenidos los vendedores, ya que se les detenía incluso sin vender, al ser reconocidos por realizar esta actividad laboral.

En ese periodo pareciera que quienes continuaban trabajando en el vagón lo hacían de manera cada vez más aislada, en pequeños grupos que abordaban el tren y que bajaba con la sincronía de una operación militar. Era una etapa en que las organizaciones que pactaron por la salida de sus “agremiados” dejaron en el abandono a su otrora base de la estructura organizativa que dejaba de existir.

Así, más allá de las cifras proporcionadas por la paraestatal, no existen en la aplicación de este programa resultados homogéneos en cuanto a la desaparición del vagonero, ya que cada Línea del STC tiene particularidades de realidades distintas en donde en su proceso de construcción social de la ocupación del vagoneo influyen factores diversos de tipo político, económico y cultural.

Siguiendo la línea de la versión institucional, en Febrero de 2017 Gaviño encabezó un evento en las instalaciones del STC, al que acudió el Jefe de Gobierno Miguel Ángel Mancera, en que se destruyeron 162 bocinas, diversos fonogramas en formato CD, estuches y mochilas decomisadas a los llamados bocineros (STC/008/2017, 02/02/17). Con esta acción, aclaró el director del STC, sentaba un precedente en la prohibición del comercio ambulante en la Red del Metro.

En el olvido quedaban las sesiones de los talleres de derechos humanos a las que acudieron los elementos de la PBI y de la SSP durante sus cursos de “sensibilización” al iniciar el programa, previo a su ingreso a las instalaciones del STC. Ahora regresaban a sus clásicas prácticas amedrentadoras, amenazadoras, intimidatorias y violentas practicadas al amparo de la impunidad. En videos aficionados de usuarios, compartidos en redes sociales, ha quedado registrado el actuar abusivo y corrupto de policías que cobran derecho de piso con golpes o dinero a los vendedores que cometen el delito de subsistir en el vagón.

Desde la dinámica de los operativos, empezó a ser visible la disminución de esta práctica laboral, al mismo tiempo que se presenten situaciones de abusos de autoridad por parte de los elementos policiacos, mismas que desencadenan agresiones entre policías y vendedores que ven amenazada su forma de subsistencia. Esta situación contrasta con la “normalidad” con que históricamente habían desarrollado su trabajo desde su irrupción en este espacio de la rutina capitalina del cual se habían apropiado tanto en entradas y salidas, pasillos, andenes

y vagones con el desarrollo de su práctica laboral que no era impedida con tanta severidad hasta el inicio del sexenio ebrarista en la jefatura de gobierno.

En las redes sociales como Facebook y Twitter son famosos los videos difundidos por los usuarios que han captado numerosos enfrentamientos entre vagoneros y policías que realizan los operativos en el cumplimiento del objetivo de erradicar esta ocupación sobre todo en este periodo en que recientemente se echó a andar ésta medida.

Lejos de los reflectores, una vez que el auge de la salida de los vagoneros dejó de ocupar los espacios centrales en los medios de comunicación masiva (prensa, radio y televisión) esta política empezó a operarse de manera distinta en donde los convenios de ascensos y estímulos a los policías guiaban la búsqueda de beneficios personales, lo que conllevó, por ejemplo, a que se presentaran situaciones como el incremento en las detenciones arbitrarias a usuarios confundidos con vendedores que trasladaban mercancía –generalmente desde la Merced o el Centro Histórico- para sus negocios familiares.

La intimidatoria irrupción de policías con equipo táctico en los procesos de trabajo de los vagoneros volvió intermitentes sus jornadas, reduciéndolas en pos de una mayor seguridad en el Sistema. Aunque el discurso oficial que giraba en torno del programa Cero Tolerancia argumentaba partir de la perspectiva de derechos humanos, los abusos de los que son producto los trabajadores callejeros –no solo los vagoneros– se vuelve evidente poniendo en contexto la situación de desalojo –a veces violento- que viven los comerciantes de los paraderos de las terminales de las Líneas del Metro, Centros de Transferencia Modal (CETRAM) (Leal, 2017), los tianguistas del Centro Histórico (Gayosso, 2012), los de la plaza Mariana en la Basílica de Guadalupe o de Coyoacán quienes en una situación de desempleo generalizado ven esfumarse su trabajo y sus fuentes de ingreso sin alternativa institucional para afrontar la contingencia.

A pesar de la existencia de protocolos concretos para la realización de las detenciones de vagoneros, establecidos por la Coordinación de Servicios Externos de Vigilancia del STC, responsable de supervisar el desempeño de la colaboración de las corporaciones policiacas; Eduardo Suárez en su artículo “Acepta Gaviño abusos contra vagoneros” documenta que entre 2014 y 2016 vagoneros de la Línea 2 interpusieron 78 denuncias ante la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) argumentando detenciones arbitrarias,

malos tratos, golpes, extorsiones e incomunicación dentro de los juzgados cívicos. (Suarez, E. 11/10/16).

A pesar de estas denuncias de abuso de poder que ha representado el enfoque de Cero Tolerancia, mismas que sientan un precedente de acciones colectivas que los trabajadores han llevado a cabo en la defensa de su ocupación; esta siguió siendo la lógica con que se controlaba este fenómeno laboral y que cuantitativamente reporta un elevado número de remisiones, como lo muestran los datos recopilados por Uriel Bahena del diario La Razón en Junio de 2017 (Bahena, U. 01/06/17), quien afirma la existencia de un aproximado de 90 mil casos en los respectivos centros de sanción (Juzgado Cívico Guerrero y el llamado Centro de sanciones administrativas el “Torito” principalmente) en el marco de dicho programa, con el cual, según el Director del STC – Metro, se ha logrado reducir sensiblemente el número de trabajadores del vagón.

Asimismo, la aplicación de esta política de Cero Tolerancia se apoya en el circuito de cámaras de videograbación distribuido a lo largo de toda la red del Metro, principalmente en torniquetes, andenes y vagones. Como se mencionaba antes, esta red de videograbación, que según cifras del STC suma 6000 cámaras, ha jugado un papel de gran relevancia para la aplicación de esta política de seguridad; por un lado para captar a los vendedores que transgreden la norma con la realización de su trabajo, pero por el otro para captar y sancionar las omisiones en la aplicación de la norma por parte de los elementos policiales. Según datos expuestos en Animal Político (31/05/17), ésta vigilancia ha dejado un saldo de 80 policías despedidos por permitir el acceso a los vendedores ambulantes conocidos como vagoneros, por lo que el endurecimiento de la norma no es unidireccional y se premia a los elementos que la siguen al pie de la letra con estímulos y reconocimientos.

Sin embargo, el trabajo en el vagón se sigue realizando, presentándose lo que podríamos llamar una “tolerancia selectiva” por parte de las autoridades en las diferentes Líneas, en donde los beneficios económicos y políticos que estos trabajadores movilizados en campañas políticas representan para el régimen político, movilizadas a través de la intermediación de los dirigentes de sus organizaciones quienes juegan un papel de enorme relevancia para su

permanencia. Lo anterior reafirma la idea de David Garland en la que sostiene que la aplicación de políticas públicas de seguridad, se compone de dos elementos: el administrativo y el político. En esta disyuntiva, “los ministros y secretarios de Estado requieren tomar una posición que simultáneamente satisfaga intereses bastante diferentes, presentando las políticas públicas frente a diversas audiencias y contrapesando continuamente la racionalidad administrativa y los beneficios políticos”. (Garland, D. 2001: 192 - 193). Los alcances de la normatividad no pueden ser establecidos sin reconocerla, a continuación algunos de los rasgos formales de la prohibición del vagoneo en el Metro.

c) Normatividad institucional vigente en la prohibición del vagoneo en el Metro

Actualmente el Programa de Mejoramiento del Comercio Popular, emitido en 1993 sigue vigente como estructura normativas que prohíbe el comercio ambulante ejercido en los espacios públicos de la Ciudad de México (DOF: 12/07/1993), el cual se hizo valer con mayor rigurosidad en el denominado Centro Histórico de la Ciudad de México, el cual en 1987 fue designado patrimonio cultural por la UNESCO.

Este programa significó el inicio de las contemporáneas estrategias gubernamentales de desalojo de comerciantes en el espacio público. Aquel programa perseguía la evidente intención de extraer un cierto valor agregado del recién declarado patrimonio cultural, en donde la desigualdad y la pobreza evidencia con la presencia de trabajadores callejeros no figuraba como atributos turísticos.

La administración de Marcelo Ebrard (2006 – 2012) en el Distrito Federal llevó a cabo una serie de desalojos de los comerciantes en espacios públicos principalmente los que trabajaban en el Centro Histórico (Olivo, 2009), en el Corredor del Peregrino (afueras de la Basílica de Guadalupe, para construir un complejo comercial llamado Plaza Mariano) (“En la Basílica desalojo de comerciantes establecidos”), el tianguis conocido como “El Nuevo Tepito” en Iztapalapa; el retiro de artesanos de la Plaza de Coyoacán y desaparición progresiva de la ocupación de franelero con la implantación de parquímetros.

El paulatino arribo de comerciantes otrora ocupantes del Centro Histórico al Metro, fue el resultado del éxito de un segundo intento institucional de desalojo de estos comerciantes en 2007 llevado a cabo desde la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal. Este programa

recuperó el principal objetivo del Programa de Mejoramiento del Comercio Popular – creación de Ebrard durante su incursión en la Regencia del Distrito Federal encabezada por Manuel Camacho Solís- que se enfocó en desaparecer todo vestigio de ambulante en el primer cuadro de la Ciudad de México. (Véase: Olivo, 2009).

Este incremento de las filas de los vagoneros, resultado de complejos mecanismos de interacción entre trabajadores no clásicos que realizan su trabajo en espacios públicos de la Ciudad de México, influyó como otro factor para que en 2009 se produjera la creación del *Programa de Regulación del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo – Metro*, con el cual el Consejo de Administración del STC encabezado por Francisco Bojórquez, planteaba convertir la actividad informal del vagonero en formal.

Este proyecto de “formalización de los vagoneros” se componía de cursos de capacitación para la conformación de cooperativas con una duración de seis horas diarias durante seis meses, tiempo durante el cual los vendedores recibirían un “estimulo” de \$2300 pesos, con los cuales las autoridades del STC estimularían a estos trabajadores a abandonar la venta ambulante para iniciar un negocio en modalidad de cooperativa. Lo que parecía poco posible, ya que el monto de las becas impedía pensar –ni albergando la mayor capacidad ahorrativa- en destinar algo de su “apoyo” a la inversión que requiere cualquier negocio (más uno establecido). (Juárez, 2015: 92).

En realidad, de lo que se trataba era de un mecanismo de otorgamiento de un seguro de desempleo especial que según un censo realizado por las mismas autoridades del Metro en 2008, sumaba 2,856 personas para las cuales había un apoyo inicial solo para 347 beneficiarios, casi 13%. (GODF, 07/2010).

En ese contexto, a donde se encausaba a estos trabajadores era a la resignación de cambiar de ocupación en un plazo no mayor de seis meses. En el fondo de la estrategia gubernamental, lo que permanecía innegociable era la desaparición misma de esta ocupación, puesto que lo que se les proponía era renunciar a sus procesos de trabajo, a las relaciones laborales desarrolladas, sus redes de confianza, sus estrategias de subsistencia, las de control de la ocupación; a su lenguaje, sus códigos morales, estéticos y normativos.

Así, se habilitaron 120 muebles expendedores o tarimas –compuestas por una silla y una mesa- dedicadas a los vendedores invidentes y débiles visuales, en las cuales comercializar con dulces u ofrecer servicios de masajes distribuidos en 56 estaciones de la Red, igualmente en la modalidad cooperativa. Para los vagoneros cooperativistas se habilitarían 310 locales con una inversión de 30 millones de pesos, mismos que serían recuperados del cobro de rentas a las cooperativas, monto –el de las rentas- que fue poco esclarecido.

A pesar de ser considerada infalible por sus creadores, esta estrategia de desalojo de vagoneros, que planteaba su salida en un periodo de siete meses, fracasó rotundamente con la permanencia de la gran mayoría de vendedores que veían en sus homólogos que aceptaron salir del vagón, la inviabilidad económica de dicha propuesta institucional.

Desde entonces, la ocupación del trabajador del vagón ha sido objeto de persecución mediática y gubernamental para lograr su desalojo, principalmente basándose en el clamor popular acerca de la eliminación del ruido producido por un sector de estos trabajadores mejor conocidos como bocineros que venden discos compactos piratas ya sea con contenido de audio o video.

Este señalamiento público ha hecho que la colusión y responsabilidad de las autoridades en el desarrollo de este fenómeno se volviera evidente, ante estas circunstancias la administración ebradista lanzó una segunda embestida con el mismo proyecto de “seguros de desempleo para vagoneros” en 2012, el cual obtuvo los mismos resultados, ya que para esa edición ya no se hablaba de los espacios comerciales sino únicamente del insumo económico mensual por su salida. (GODF, 2013).

Como base jurídica de la prohibición surgió la Ley de Cultura Cívica, promulgada en 2005 y reformada en 2014. En ella el artículo 26 establece como infracción contra la seguridad ciudadana, “Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello”. (fracc. II) La sanción que desde 2014 hasta la actualidad se aplica a la realización de este trabajo, consta de una multa por el equivalente de 11 a 22 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente o con arresto de 13 a 24 horas. (GODF, 2014).

Esta normatividad estipulada en contra del vagoneo se particulariza en cada una de las Líneas en donde éste contexto ejerce presiones en las subjetividades de los trabajadores del vagón quienes desarrollan acciones tanto individuales como colectivas para continuar realizando su ocupación. Estas acciones personales y grupales para sortear la presencia policial y torcer la norma para continuar realizando su práctica laboral, que encuentra variaciones en la forma de desarrollarlo, según las particularidades del espacio en que se enclava determinada ruta; tanto al interior de la Red del Metro como en su exterior, tal y como sucede en la Línea A en donde la colindancia entre la ciudad de México y el Estado de México complejiza la forma en que estos trabajadores transforman y acondicionan este recinto como su espacio de trabajo.

Por tal motivo el presente estudio reconstruye las tramas de sentido de los mismos vagoneros que realizan su trabajo en la Línea A (Pantitlán – Los Reyes) en donde, se muestra la existencia de una estrecha relación entre espacio de trabajo y lugar de residencia de los vagoneros de esta Línea, que en la mayoría de los entrevistados dijeron vivir en las inmediaciones, en el marco de un contexto sociopolítico en que desarrollan saberes y habilidades necesarios para la realización de su trabajo en el cruce de una frontera simbólica entre dos entidades federativas distintas.

d) Organización de la tesis

En el primer capítulo *Consideraciones teórico conceptuales para el estudio del vagoneo* se estipula una revisión epistemológica – conceptual que permita reconstruir la totalidad concreta de este fenómeno desde un análisis multiniveles en donde la realidad se encuentra en constante movimiento y lo empírico es considerado un nivel de la relación sujeto – objeto que impone, por tanto, al dato una doble determinación: la que proviene del sujeto que lo acuña con todos sus valores y conceptos teóricos y la que deriva de la realidad externa al sujeto. (De la Garza, 1998:12).

La intención de este capítulo es plantear el interés por hacer emerger las discontinuidades históricas, los momentos de ruptura, aquellas experiencias capaces de crear una imagen dialéctica que se encuentre con el ahora - tiempo de lucha mediante una constelación de

sucesos que nos permiten tener una proximidad heurística de conceptos y no a una determinación teórica de la realidad. La labor de este capítulo en el cuerpo argumentativo de este estudio, es configurar un posicionamiento crítico y reflexivo, enfocado a mirar en lo oculto, lo marginal y lo potencial, puesto que el ejercicio de la razón es subsidiario del pensamiento crítico, de la importancia de negación, del no – conformismo.

El segundo capítulo *Consideraciones metodológicas para el estudio del vagonero* se divide en dos partes: en la primera, desde la visión epistemológica antes planteada, se delinea la operativización de los campos relacionales de trabajo y organización para comprender la existencia de los trabajadores informales en los vagones del Metro; para cada uno de estos campos relacionales se han articulado conceptos ordenadores con los que se plantea la aproximación al mundo laboral y organizacional de estos sujetos laborales.

En la segunda parte de este capítulo se plasma la estrategia metodológica que guio el presente estudio, el cual parte de los testimonios de los propios trabajadores del vagón, recuperados a partir de entrevistas, conversaciones, grupos focales surgidos espontáneamente y de la participación en asambleas de sus organizaciones. Por otro lado, la palabra de dichos sujetos laborales se complementa con la testificación de acontecimientos producidos de mi propia experiencia como vagonero desarrollada en otro momento histórico.

En el tercer capítulo: *Mejor aquí que andar robando: Las particularidades de la Línea A como espacio de trabajo del vagonero* se exponen las condiciones concretas en las que se encuentra el espacio de trabajo de los sujetos laborales en cuestión dentro de la Línea A del Metro. Asimismo se establecen algunas generalidades de las características sociales de estos trabajadores, de su perfil educativo, trayectoria laboral, composición de género y familiar que tiene esta ocupación. Se enfatiza en reconocer los procesos en los que esta ocupación inicialmente incursionó en esta zona oriental de la urbe metropolitana del Valle de México, en la que intervienen el Gobierno de la CMDX y del Estado de México, y como se ha ido configurando un proceso de recepción de vagoneros de otras Líneas que paulatinamente han visto impedida su posibilidad de trabajar en el Metro. Para cerrar el capítulo se expone un panorama general de los procesos de trabajo que desarrollan los vagoneros resaltando los

principales cambios y continuidades que prevalecen en el contexto de una política de Cero Tolerancia que amenaza cotidianamente su ocupación.

En el capítulo cuatro *El delito de subsistir: Estrategias para la realización de un trabajo proscrito* se aborda de lleno el aspecto del hostigamiento policial a los procesos de trabajo del vagonero y la construcción de formas de hacer su trabajo enfocadas en el disimulo de sus procesos de trabajo y otras estrategias colectivas para evitar las detenciones y remisiones a los Juzgados Cívicos. Se establecen las diferencias entre el tipo de detenciones que se producen y la legitimidad que adquieren para los trabajadores del vagón, lo que determina su aceptación o posible confrontación. Así mismo se exponen algunas de las principales estrategias que los trabajadores del vagón desarrollan para permanecer en su trabajo utilizando los recursos geográficos que tiene la Línea A dentro de la Red del STC – Metro y su colindancia con el Estado de México en dos estaciones (Los Reyes y la Paz).

Asimismo se despliega una reflexión en torno a la territorialización que trabajos como los del vagonero implican para el trabajador quien encuentra en el espacio urbano su lugar transitorio de trabajo; condición que impacta en el tipo de jornada de trabajo que se construye por parte del trabajador quien le atribuye significaciones y sentidos distintos a la jornada y a la distribución del tiempo de trabajo. Por último, el capítulo finaliza con una reflexión que los propios vagoneros tienen acerca de la subordinación de su ocupación a la política de Cero Tolerancia como estrategia de seguridad que plantea la eliminación de este trabajo informal en el Metro y de la interacción con la voluntad de los policías para poder continuar realizando su trabajo.

En el capítulo cinco *Organización y resistencia de los vagoneros frente a la política de Cero Tolerancia*; se parte de analizar el momento de la toma de decisión colectiva de rechazar los ofrecimientos gubernamentales para consensuar su salida del Metro, este suceso acontecido en el marco de una asamblea informativa de la organización 1 conformador de la Unión Única Independiente de vagoneros A.C. (U.U.I) es analizado como un mito fundacional del actual despliegue de estrategias que se oponen a la deconstrucción de su ocupación propuesta por la Dirección del STC y respaldada por el Gobierno de la CDMX como una solución

institucional a este conflicto por el uso comercial del espacio público que representa el Metro. Se analiza la composición de la U.U.I. como organizaciones de representación de estos trabajadores y de sus principales prácticas a las que aluden para permanecer en el vagón a partir de convenios y negociaciones con instituciones políticas con una red de funcionarios del gobierno capitalino y mexiquense.

Por último se presenta una revisión de la constitución identitaria de estos sujetos laborales y de la influencia de las organizaciones en dicho proceso de adscripción social en el contexto de la aplicación de una política de Cero Tolerancia a esta ocupación, para concluir con la exposición de la disposición del vagonero organizado para permanecer en el Metro como espacio de trabajo y de trabajar bajo la presión constante de la persecución policial e institucional para desalojarlos definitivamente. A continuación, a manera de prefacio se establece una revisión coyuntural en el STC – Metro y que ha venido a reconfigurar la práctica laboral de los vagoneros del Metro como objeto de supresión identificándolo como un rasgo más que afecta la cuestionada calidad de servicio del masivo transporte urbano.

Capítulo I

Consideraciones epistemológicas y teóricas para el estudio del vagoneo

En el presente capítulo se explica la perspectiva epistemológica que guía ésta investigación, partiendo de recuperar algunos fundamentos acerca de la configuración como la estrategia con que nos aproximamos a la realidad conceptual y metodológicamente, lejos de la idea de la defensa de perspectivas teóricas a ultranza como sistemas abstractos que se reafirman en la realidad empírica sino como una guía heurística que permita desentrañar el conocimiento que los mismos sujetos laborales producen de su propia situación.

Así pues, el presente capítulo cimienta a los sucesivos plasmando los rasgos teóricos que serán recuperables para la investigación planteada y exponiendo las articulaciones entre ellos para conformar un cuerpo analítico que da cabida a la contradicción en la realidad de los propios sujetos sociales y se aleja de la idea de construcciones hipotéticas que habrán de ser aceptadas o rechazadas en la contrastación con la vida social, abonando a la producción de estudios desde una visión de una epistemología crítica que apunta a la transformación y no a la contemplación de los fenómenos y problemas sociales.

1.1 Reconstrucción de la totalidad concreta de la situación de los vagoneros

Para comprender los procesos de acción y organización colectiva que se desarrollan en la trama ocupacional de los trabajadores del vagón, como se lo propone la presente investigación, resulta conveniente establecer un análisis que reconstruya diferentes niveles de la realidad que intervienen en la conformación de cambios y continuidades establecidos por los vagoneros en el desarrollo de su ocupación laboral.

Esta idea de la reconstrucción de niveles de la realidad que aparece en Hugo Zemelman implica el seguimiento de las posturas que planteaban la existencia de una epistemología crítica interesada en la transformación de la realidad viable para construir un mundo más justo y equitativo. (Adorno, 1975). Investigar la realidad partiendo de una epistemología crítica implica un modo de enfrentar el problema de complejidad social no desde la simplificación y el desmembramiento, sino desde una visión de totalidad como complejidad de articulaciones y determinaciones contextualizadas y respondiendo a características que son propias a los sujetos sociales allí ubicados. (Zemelman, 1996).

Zemelman propone una reconstrucción articulada de la dinámica realidad social a partir de un recorte que contemple la multiplicidad de vínculos, relaciones y contradicciones propias de la misma. Esta reconstrucción articulada es posible gracias a lo que denomina conceptos ordenadores, los cuales son entendidos como parte de un esquema conceptual asociado a una teoría determinada. Para el autor, los conceptos ordenadores:

Cumplen la función de abrirse hacia el horizonte empírico sin sujeción a contenidos a priori pero constituyen la posibilidad de contenidos teorizables. Esta profundización de lo empírico y la consiguiente formulación de los conceptos es en lo que consiste la construcción del objeto. (Zemelman, 1994: 14).

Naturalmente, esta perspectiva no niega la importancia de la teoría, sino que exige su ampliación, o directamente la formulación de más teoría para dar cuenta de las nuevas especificidades y de lo inédito en la realidad. De esta forma, una reconstrucción articulada delimita la realidad como contexto del problema para, dentro de su marco, definir un campo de opciones a partir del cual sea posible elegir la o las alternativas viables que concreten el interés de un sujeto social.

En un orden de ideas similar, de la Garza propone el establecimiento de una articulación entre diferentes teorías y de la cotidianeidad de los sujetos, esto con la finalidad de abrir el campo heurístico en busca de lo indeterminado. Frente a la reconstrucción articulada que delimita la realidad, Enrique de la Garza propone una reconstrucción de la totalidad concreta, estableciéndose desde una:

Configuración de conceptos en lugar de teoría estándar como sistema hipotético deductivo; configuración de relaciones sociales; configuración de estructuras; configuración de códigos subjetivos para dar significados, que conduce a ver las relaciones entre estructuras - subjetividades y acciones como configuración de configuraciones. (De la Garza, 2001: 119).

Así, partiendo de la propuesta metodológica de configuraciones es posible reconstruir la totalidad concreta de una situación como la que prevalece con los vagoneros; estableciendo las bases epistemológicas para comprender la forma en que se articulan estructuras de diferentes niveles de abstracción, subjetividades –como proceso de construcción de significados para la situación concreta- y acciones que los sujetos realizan para influir en las estructuras que los presionan para actuar.

Epistemológicamente, el problema central reside en cómo captar a la realidad en transformación, impulsada por factores estructurales y a la vez subjetivos que se manifiestan en las acciones de los individuos, como en los significados que les dan a éstas.

Por otro lado, tomar postura frente al problema social a investigar desde esta perspectiva metodológica, como dice de la Garza ofrece la posibilidad de “superar las premisas de la ciencia contemplativa, la cual, simplemente da cuenta de procesos por la observación, lo que implicaría cambiar sus metas hacia una ciencia de la transformación de esa realidad por parte de los sujetos investigados, para esto dichos sujetos no deben simplemente aprender, sino ser parte del proceso de conocerse y transformarse a sí mismos”. (De la Garza, 2012)

Con base en este planteamiento epistemológico se pretende constituir una alternativa a los estudios concebidos desde los lineamientos tradicionales de la investigación social, los cuales parten del establecimiento de hipótesis que sean confirmadas o rechazadas con base en los parámetros lógicos de un aparato teórico estandarizado dentro de un sistema hipotético – deductivo. Asimismo partir desde este puerto epistémico ofrece la posibilidad de superar la comprensión de la realidad nacida de las consideraciones interpretativas de la subjetividad de los individuos, como lo proponen las posturas puramente hermenéuticas.

Desde la perspectiva configuracionista se plantea una visión que tiene detrás la concepción de sujetos no sujetos, es decir limitados por estructuras más no determinados por ellas, en donde la relación del sujeto y su voluntad en las transformaciones de los procesos sociales objetivos debe ser analizada en las repercusiones que imprimen a las mismas estructuras.

De esta manera, para trazar la reconstrucción de una realidad compleja es necesario tomar en cuenta una configuración de conceptos que encuentra su fundamento en el método de lo concreto – abstracto – concreto. Este método está conformado por dos procesos, la investigación y la exposición, mismos que entrañan:

[...] problemas clásicos como el histórico o los puntos de partida de la investigación y la exposición, el papel de lo lógico y lo histórico de ambos métodos, la función de la teoría acumulada en la reconstrucción; la función metodológica de la totalidad. (De la Garza, 2012:247).

De la Garza desarrolla su propuesta a partir de la discusión de las ideas de Gramsci, Adorno, Thompson y Benjamin en las cuales, a pesar de las diferencias de concepciones, esbozan

coincidencias con relación al punto de partida de las investigaciones sociales; el cual encuentra su fundamento en la relación entre sujeto y objeto. Entre investigación y exposición. (De la Garza, 2012).

En términos operativos esta propuesta define el punto de partida desde la categoría más simple a la más abstracta, lo que importa es su relevancia lógica de las sucesivas categorías y conceptos. Así ésta postura metodológica considera que la fase de investigación trata de transformar intuiciones y representaciones en conceptos que prevalecen en la particularidad de lo concreto. Por otro lado, el método de la exposición reconstruye categorías y conceptos, desde los más simples hasta los más complejos pasando por diversas etapas conceptuales.

Como dice Enrique de la Garza (1988) la reconstrucción teórica de la situación concreta tiene un flujo de desarrollo conceptual incremental, sin embargo, la totalidad concreta no es el todo, es articulación entre aspectos de lo real que expresan articulaciones entre procesos. Desde este punto de vista metodológico no es un modelo teórico sino un conjunto de criterios epistemológicos.

La advertencia de una acumulación de conceptos y acepciones teóricas que conformen una aglomerada y desfigurada propuesta, puede ser superada con las consideraciones de los procesos históricos (génesis y apocalipsis) como suposición por reconstruirse en cotejo de lo empírico, como dato que “verifica” hipótesis adjuntas a las que guiaron el punto de partida.

Asimismo, según de la Garza (1988), en un proceso reconstructivo es posible encontrar procesos de “verificación interna” y “verificación externa” que en nuestro caso, por ejemplo puede dar cuenta de los procesos organizativos de los trabajadores del vagón internamente y que por otro lado permita comprender como afrontan los operativos con que pretenden desalojarlos, verificando externamente la situación laboral de los vagoneros.

1.2 Estructuras, subjetividades y acciones en el trabajo del vagonero

En términos de la realidad concreta, realizar una reconstrucción articulada de los procesos de resistencia que los vagoneros del Metro generan frente a los programas institucionales (STC- Metro) que plantean su desalojo definitivo, implica identificar la imbricación entre niveles de realidad. Como dijera de la Garza (1989), la acción no solo interesa en sus resultados, sino que puede ser explicada – comprendida a partir de las estructuras, que

presionan a los actores influyendo en sus subjetividades e interacciones en contextos multiniveles.

Estas estructuras en lo social resultan de prácticas anteriores objetivadas, de las cuales los actores pueden tener o no conciencia, pueden ser también estructuras discursivas, pero la realidad no se limita al discurso, ni tampoco al sentido que el ser tiene para el ego.

Por tal motivo, el configuracionismo posee un concepto de realidad social donde se reconoce la relación dialéctica entre objetividad y subjetividad; esta relación objetiva- subjetiva da cuenta del desarrollo de procesos de objetivación generados por los sujetos y sus interacciones, los cuales adquieren vida propia (De la Garza, 2012a). Además, incorpora la existencia de sujetos capaces de significar su experiencia concreta, su relación con el otro y su entorno, dotando al mismo tiempo la significación a su acción.

En este sentido, para el estudio planteado las estructuras son entendidas como configuraciones objetivadas en normas, instituciones, subjetividades y símbolos en diferentes niveles de abstracción que presionan en la construcción de las subjetividades y acciones de los sujetos. En este contexto estructural, el poder y su desigual distribución juegan un papel relacional de carácter central en donde entran en juego correlaciones de fuerza en medio de un contexto conflictivo que representa la disputa de los vagones del Metro como lugar de trabajo de los vagoneros y los planes institucionales para impedirlo, como sucede en la situación concreta que se plantea estudiar.

Así, el concepto de estructura refiere una influencia mutua (dialéctica) entre estructuras y acciones desarrolladas en un determinado espacio y un tiempo ya sea presente, pasado o futuro. De este modo, las acciones son concebidas como prácticas ya sean rutinarias o extraordinarias pero en las cuales se producen interacciones ya sean cara a cara o por otros medios, como escritos, auditivos o audiovisuales. Así, estas prácticas implican relaciones sociales, dándoles igualmente un carácter social.

Las estructuras que intervienen en el estudio planteado se manifiestan tanto en las políticas implementadas por el Sistema de Transporte Colectivo (STC- Metro) que controlan dicho espacio público en un contexto de remodelación y modernización; como en las propias a las

organizaciones de estos trabajadores, en el establecimiento de mecanismos de negociación o en la estructura jerárquica con que controla los procesos de trabajo.

Otras estructuras se manifiestan en la conciencia, en códigos morales, estéticos, emocionales y cognitivos que estos trabajadores tienen de su trabajo, en convenciones y reglas no escritas entre usuarios para el uso del transporte colectivo; las estructuras políticas que se entretajan en los mecanismos del clientelismo electoral con las organizaciones de vendedores o la misma estructura urbana en la que se encuentra distribuida la red del Metro.

Del mismo modo, seguir la perspectiva epistemológica configuracionista, como se ha explicitado previamente, implica establecer un análisis de los procesos en los que se produce los significados de la acción, ya que como menciona de la Garza (1983), entre estructuras que presionan y acciones que los actores llevan a cabo, están los significados que auxilian en la decisión de la acción.

Este proceso de construcción de significados para la situación concreta, según de la Garza, está conformada por estructuras subjetivas cognitivas, valorativas, de personalidad, estéticas, sentimentales, discursivas y formas de razonamiento en diferentes niveles de abstracción y profundidad; las cuales se reconfiguran para la situación y decisión concreta. (De la Garza, 1997: 86). Esta es una forma de dar significado a una situación específica teniendo en cuenta las múltiples estructuras parciales que se articulan.

La subjetividad se construye a partir de la articulación de códigos culturales que se expresan como símbolos para el sujeto, ya sea un objeto, una persona, una actitud o acción, que comunica algo que debe ser interpretado en base de códigos culturales acumulados social e históricamente y que dotan de significación cuando el sujeto asocia el signo a ese algo. Esta asociación no se presenta solo como el resultado de las capacidades cognitivas de los individuos, sino que forma parte de un proceso social, dentro de un determinado contexto en que entran en juego una cultura particular y una compartida donde existen significados diferentes, limitados por la cultura.

Ya Marx (1974) había advertido en el *Dieciocho Brumario de Luis Bonaparte* la existencia de condiciones sociales en las que los individuos desarrollan su vida bajo circunstancias que no han elegido, lo que abre la posibilidad de pensar esas “circunstancias” como el espacio

posible de intervención de los sujetos en la historia, lo que conlleva un rebasamiento de las necesidades materiales de existencia.

Antonio Gramsci, alejado de la visión determinista y estructuralista del marxismo ortodoxo, distinguió la actuación de los individuos en un contexto de conflicto desde el cual entienden la realidad a través de la visión del mundo y de la vida en donde la influencia de las relaciones económicas repercute en las relaciones sociales (Gramsci, 1975).

En este sentido, frente a la presión o influencia de las relaciones económicas sobre las sociales, el autor distingue que las objetivaciones de conductas morales permiten a los individuos dar sentido y orientar sus acciones para formar parte de un flujo histórico y generacional que precede a los mismos sujetos. Así, Gramsci resalta la existencia de conocimientos acumulados ante los cuales los individuos no se presentan totalmente receptivos, ya que cuentan con una capacidad creativa que les permite contribuir en su acumulación, dialécticamente.

De esta forma, en los planteamientos gramscianos existía la intención de establecer la idea de que las estructuras condicionan pero no determinan las acciones ni a los sujetos; que éstos pueden moverse con un cierto margen de maniobra que les permite interpelar a las estructuras, modificándolas.

Las llamadas teorías de la agencia, que han encontrado en Giddens, Habermas y Bourdieu sus principales exponentes, retomaron en alguna medida esta premisa, centrando sus esfuerzos explicativos en concebir al actor como producto y productor de las estructuras que enmarcan su vida; estableciendo puentes conceptuales entre los supuestos dualistas de sujeto y estructura; proponiendo una integración analítica vinculatoria entre ambas.

Estos planteamientos vienen a abreviar, a la epistemología reconstructiva de la realidad y de las cuales se retoman ciertas ideas para el presente estudio, tal es el caso de Bourdieu (1997), quien ofrece una perspectiva teórica de la cual recuperar algunos aspectos para la presente investigación, sobre todo al discutir la articulación de estructura y agencia por medio de la comprensión de prácticas entendidas no como acciones racionales sino razonables, polisémicas y contradictorias que se desarrollan al interior de campos. (1997:11-26).

La idea de campos que representan las configuraciones de clases o relaciones sociales donde los grupos se unen o se relacionan: como sucede en el campo universitario que reúne académicos, el laboral que reúne trabajadores y patronos, el legislativo a legisladores, etc y que en el caso de vagoneros son el escenario en donde las acciones individuales y colectivas para permanecer en su trabajo, son realizadas en oposición y colaboración de una multiplicidad de actores.

Los campos son dinámicos y producen una jerarquización entre quienes detentan el poder y aquellos que aspiran a tenerlo, situación que se replica con los trabajadores del vagón y las organizaciones en torno a las que administran su trabajo frente a las estrategias gubernamentales dispuestas para controlar el espacio público a partir del desalojo definitivo de éstos comerciantes.

Todos los campos y las formas de capital están relacionados a formas de poder, al conflicto y la dominación. Desde este orden de ideas, el Estado tiene el monopolio de la violencia física y simbólica, esta última explica la dominación en sociedades de clases y la del colonialista sobre el colonizado, del hombre sobre la mujer, la de la escuela sobre el estudiante y la de la vida urbana sobre la rural. El Estado ejerce esa violencia simbólica en la mente creando estructuras mentales y formas de percepción y de pensamiento (ideas que era posible encontrar en Gramsci con el concepto de hegemonía). (Bourdieu, 2009).

La violencia simbólica más la física, en conjunto con la economía contribuyen a que las desigualdades se reproduzcan, puesto que la violencia simbólica garantiza la continuidad de la diferenciación social de las que son objeto los vagoneros del Metro. Este aprendizaje de la violencia inicia a partir de la infancia en donde se presenta un proceso de incorporación paulatina a la sociedad, lo que incluye un proceso de socialización y aprendizajes diversos: hábitos corporales, reglas de cortesía, lenguaje, patriotismo, el amor al prójimo, etc. proceso que también se hace visible en el desarrollo del saber hacer del vagonero, no solo para su práctica laboral, sino para el establecimiento de planes a futuro y de expectativas de vida.

La idea de concebir campos relacionales resalta la existencia de relaciones de condicionamiento, en donde, como se mencionaba antes, estructuran el habitus en una interconexión que considera, la influencia de la historia y el tiempo en la situación actual, precedente y futura. Estas situaciones futuras, entrañan la noción de cambio social como

visión social dinámica a través del concepto de “espacio de posibilidades para la acción”, en donde el cambio es explicado por la lucha de clases cuando una adquiere más poder que otra, o porque cambió el contexto en un campo específico dentro de las posibles líneas de acción que ofrece el campo.

Por otro lado, puesto que la realización del trabajo del vagonero implica una interacción directa entre los diferentes actores que intervienen en el STC – Metro ya sean usuarios, trabajadores de la Red, personal de limpieza y policías, resulta pertinente retomar algunas ideas del interaccionismo simbólico que plantea que la subjetividad se ve inmersa en un contexto con una gran cantidad de símbolos que favorecen el replanteamiento de significados propios (Blumer, 1982), y con otros sujetos, lo que permite la relación entre individuos y mundo social a nivel cara a cara.

Con la intención de complementar esta perspectiva enfocada en la comprensión de los procesos de interacción cotidiana simbólica, la postura de Goffman (1986) afirmaba que los símbolos entrañan sentidos sociales y no solo individuales, con lo que implícitamente suponía la presión de la estructura al proceso de interpretación del individuo al dar significado a los eventos de la vida cotidiana. Especialmente el análisis dramático de la vida cotidiana resulta pertinente para el estudio realizado ya que permite comprender tanto el nivel macro (institucional) como el micro (el de las percepciones, impresiones y actuaciones de los individuos) y por lo tanto, el de las interacciones generadas y generadoras de la vida social a partir de la interpretación dramática auxiliada del enfoque metafórico en que los actores acunian un determinado papel de la dinámica social entendida como un acto teatral en que convergen un escenario (situación social), sus actores y un público.

Para Goffman los actores desarrollan una fachada personal (dotación de expresiones) con la cual lleva a cabo una representación y adopta expresiones (verbales o gestos corporales) con el fin de controlar las impresiones de ese público (Goffman, 1956:35). En el caso de los vagoneros, al tener la necesidad de interactuar según la situación concreta de la persecución en su contra, es notable la intervención de la dimensión simbólica e interactiva en el proceso de significación que desarrollan en la realización de acciones individuales y colectivas para permanecer en su trabajo.

En ese sentido, para nuestro caso de estudio, el rasgo interactivo de la realidad centra la visión en cómo significan vagoneros y dirigentes las decisiones tomadas por el director del STC Metro Jorge Gaviño, quien ha desarrollado estrategias de eliminación de los vagoneros más estrictas con relación a sus homólogos precedentes y que recursos empeñan para enfrentarlas.

Asimismo, los vagoneros y sus canales de representación objetivados en organizaciones, personificadas por líderes, proyectan rasgos particulares de su subjetividad a estas colectividades en las que se comparten símbolos y significados comunes, construidos y transmitidos socialmente. De esta manera los dirigentes y los vagoneros miembros de las organizaciones pueden decidir actuar colectivamente aferrándose a dicho espacio de manera agresiva confrontando la medida de seguridad encarnada en los policías o con mecanismos menos confrontativos que implique alguna negociación con los elementos policiales o jueces cívicos, enmarcada de una actitud colaborativa ante las detenciones.

De igual forma, la subjetividad de los trabajadores del vagón también está presente en la forma en la que acatan o ignoran determinadas órdenes de la lógica gremial, la representación que tiene del recinto en que desarrollan su ocupación laboral o la valoración subjetiva de los mecanismos de control y sanción tanto organizativa como gubernamental. Por ello, se producen formas de *saber hacer* su trabajo adaptadas a la situación concreta decididas por el propio vagonero cuando se presenta la contingencia principalmente producida por los operativos policiales, las detenciones y remisiones que se decide al margen de la organización en base de sus propias construcciones subjetivas de esta situación adversa en su jornada de trabajo.

Por tanto, lo que habrá que considerar en el análisis de la subjetividad de los trabajadores del vagón, es el proceso por medio del cual dan sentido y deciden el curso de la acción en relación a la política de seguridad de Cero Tolerancia y los espacios posibles de la acción para hacer valer su derecho al trabajo. Por lo anterior, este nivel de realidad alude al proceso de significación que hacen los vagoneros de los operativos policiales como dispositivo de control de la Red del Metro y del sentido mismo de trabajar bajo constante represión.

Por último, con relación al análisis de las acciones de los sujetos laborales aludidos y la relevancia de las presiones estructurales que influyen en ellas, se retoma la perspectiva weberiana (Weber, 2008) que comprende la acción social desde el análisis de los fines, por

lo que incorpora la dimensión de los motivos, sentidos y significados por los cuales los actores accionan. En clave de la perspectiva de Max Weber la concepción de acción social es la de un acto individual motivado socialmente, mientras que la relación social es la respuesta de varias acciones sociales cohesionadas por sentidos correspondidos.

Complementariamente, la postura de Clifford Geertz desarrolla una perspectiva en donde la acción social de los individuos es situada dentro de dimensiones de la vida social que la promovían o la limitaban, principalmente al interior de una estructura cultural. Geertz sugiere que los símbolos que apelan al significado desempeñan tareas que, en conjunto, crean un sistema cultural; convirtiéndose en una fuente de orden colectivo. El modo de desempeñar estas tareas, está afectado por las más mundanas consideraciones psicológicas, políticas y económicas.

Una postura hermenéutica como ésta no aísla el análisis de la cultura, relacionándola con la contingencia y las restricciones materiales, lo permite desarrollar una antropología desde una posición que no abandonara un marco multidimensional como en que están insertos los vagoneros del Metro al considerar que los símbolos transmiten un conjunto de normas que rigen el comportamiento de un grupo organizado en función sus tradiciones, costumbres, hábitos, creencias, ubicación geográfica y experiencias. (Geertz, 1973: 56).

Por tanto, para la presente investigación la acción social no será entendida como el resultado causal de un individuo reaccionando a los estímulos de la estructura normativa y menos únicamente como el resultado interactivo del contexto laboral, sino como una acción social simbólica que puede interpelar a las estructuras que lo constriñen reconstruyendo el sentido que guía la acción.

De esta forma, las acciones producidas en el nivel interactivo, son las prácticas de los sujetos quienes presionados por las estructuras actuando en relación con otros; en interacción con otros que comparten su situación concreta. En el caso de estudio que nos ocupa, se pondrá especial atención en la acción de resistencia que desarrollan los vagoneros en busca de permanecer en su ocupación y no ser expulsados de su lugar de trabajo. Una acción inmersa en un campo de fuerzas que se necesita reconstruir y analizar como la irrupción de políticas de seguridad que atienden los trabajos en los espacios públicos –como el de los vagoneros– desde un enfoque punitivo que castiga su práctica.

Frente a esta situación, un estudio que pretenda realizar una reconstrucción de la totalidad concreta de la situación, implica considerar en la explicación de dicho fenómeno los procesos por medio de los cuales interviene la capacidad de agencia de los sujetos para modificar la relación que tienen con las estructuras e incluso transformarlas.

Así, cabe cuestionarse: **¿Qué tipo de acciones individuales y colectivas desarrollan los vagoneros para seguir desarrollando su ocupación laboral a pesar de las políticas gubernamentales de Cero Tolerancia?**

En estos términos, y a tono con la lógica epistemológica configuracionista, en el próximo capítulo se exponen los campos relacionales de trabajo y organización y sus respectivos conceptos ordenadores, sin la intención de verificación teórica sino como reconstructivos y amplificadores de la realidad.

Capítulo II

Consideraciones metodológicas para el estudio del vagoneo

Éste capítulo se divide en dos secciones: en la primera se establece una exposición de los campos relacionales con que se realiza el estudio de los sujetos laborales que desarrollan su ocupación en vagones del Metro. Al mismo tiempo se presentan conceptos ordenadores emanados de ellos; los cuales han sido extraídos como fragmentos de realidad que se articulan entre sí y que son parte de su actividad laboral así como para las estrategias que desarrollan para permanecer realizando un trabajo que es objeto de políticas institucionales para impedirlo.

Para lograr una aproximación más pertinente a la realidad de estos sujetos de estudio y de las estrategias que enmarcan la realización de su trabajo, en el primer apartado se establece una exposición acerca de la concepción del trabajo como elemento relacional de la vida social, constituido histórica y espacialmente a lo largo de una trayectoria generacional, enmarcada en relaciones sociales donde las fuerzas y poderes de distintos actores se correlacionan para permitir o impedir una forma de trabajo en el donde el control del espacio público que representa el Metro entra en disputa.

Se reflexiona en torno de tres conceptos ordenadores: control del proceso de trabajo, las regulaciones en las relaciones sociales de trabajo y la construcción social de la ocupación.

Por otro lado, se presenta una exposición de la organización como un campo en el cual los vagoneros se relacionan y en el cual se crean y recrean los planes de acción colectiva de los cuales valerse para permanecer en su trabajo a pesar de las prohibiciones crecientes. Para ello se retoman dos conceptos centrales identidad y acción colectiva.

En la segunda sección se presenta la estrategia metodológica que guio el presente estudio, las técnicas metodológicas con las cuales nos aproximamos a los sujetos laborales, así como la perspectiva de análisis de la información de la que no auxiliamos para presentar los resultados.

2.1 El trabajo como relación social

Partir de considerar al trabajo como espacio de relaciones sociales, se vincula a la epistemología crítica desde la que se basa este estudio la cual comprende la realidad en un movimiento dinámico, y que vinculada a la perspectiva teórico – metodológico de la reconstrucción articulada se explica la realidad en un marco de relaciones multidireccionales entre estructura, subjetividad y acción. Partir de considerar el trabajo como un campo relacional se debe a que las estructuras y subjetividades que prevalecen en la ocupación del vagonero provienen de ámbitos externos a la acción de laborar.

Estos ámbitos complementarios se materializan en la organización a la que están agremiados para poder realizar este trabajo y la complejidad de la naturaleza del espacio transitorio en que lo realizan –considerando al vagón del Metro como un lugar dentro de un recinto que no está completamente clausurado – como lo es éste masivo medio de transporte en donde las personas pasan determinado tiempo de su rutina.

Considerar un análisis del trabajo como relación social, apunta a superar las ideas de oposición presentes en muchas de las concepciones de las “formas de trabajo no asalariadas” contrapuestas al trabajo que depende de un salario en los términos clásicos del empleo: ya sea que se trate del “trabajo precario” el cual no cuenta con las condiciones básicas del empleo asalariado (en cuanto a prestaciones laborales como servicios de salud, ahorro para la vivienda, contratación directa en las empresas, salarios competentes o estabilidad laboral entre otros), o del “trabajo atípico” como forma opuesta al trabajo típico, es decir, el asalariado. Este enfoque, proveniente del contexto europeo, implicaba el incumplimiento en los estándares laborales contenidos en la regulación de un país determinado, principalmente en términos salariales y contractuales.

Sin embargo, en el contexto latinoamericano, es más común encontrar relaciones laborales desarrolladas en condiciones que manifiestan el incumplimiento empresarial y gubernamental de dichos estándares. Esta endeble regulación hizo que el concepto de informalidad tuviera mayor eco en nuestra región.

En este sentido, una perspectiva ampliada del trabajo ofrece una explicación alternativa a la postura del trabajo informal como contrario del formal con la que se suele comprender la situación laboral de los vagoneros. (Véase: de León, 2009; Hernández Castellan, 2014;

Sánchez Correa, 2008). Esta explicación alternativa evita el encasillamiento de un fenómeno laboral de raíces complejas a la relación causal de los trabajadores frente a la influencia de mercados de trabajo segmentados (Pries, 2000: 517 – 519).

Por tanto, no se trata de diferenciar el “posicionamiento” de los trabajadores dentro de un mercado de trabajo (compra – venta) desbordado de mano de obra que ha originado la existencia de “otro” externo y desregulado, como lo insinúa la perspectiva de los mercados de trabajo duales (formal – informal) preocupada en desarrollar mediciones más exactas que delimiten este fenómeno, envuelta en un debate constante. (Cortés, 2000; Pacheco, 2014).

A pesar de la heterogeneidad del concepto de trabajo informal producida desde su creación por la OIT y Hart (1973), continuada por la visión de Victor Tokman (Sector Informal Urbano) (1995), o las perspectivas de De Soto (1986) por un lado y las de Portes y Castells (1989) por el otro; se reconoce que la discusión adquiere relevancia en la medida en que, - bajo los parámetros que se defina- desde la década de los años ochenta del siglo pasado produjo transformaciones en el mundo de trabajo, sobre todo en América Latina. (Rendón y Salas, 2000).

Al margen de estos debates y recuperando su postura central, parece más que evidente la existencia de condiciones de trabajo principalmente diferenciadas a partir de la distinción de la remuneración; sin embargo, considerar trabajo o no trabajo a las actividades laborales a partir exclusivamente de esa condición (salario), deja fuera del análisis al trabajo por cuenta propia, al autoempleado, al no remunerado, al comunitario o al doméstico que realizan las amas de casa y les da un carácter residual. (De la Garza, 2012).

Por lo tanto, es prioridad partir de una perspectiva de trabajo ampliada en la que:

[...] las interfaces entre trabajo y no trabajo y la nueva importancia de los trabajos no industriales, implica una producción de un objeto de trabajo que puede ser material o inmaterial, en particular la revalorización de objetos simbólicos de trabajo; una actividad laboral que no solo implica lo físico y lo intelectual sino que más analíticamente las caras objetiva y subjetiva de dicha actividad y supone que el producto existe, como decía Marx, dos veces una en la subjetividad y otra objetivada, aunque las objetivaciones pueden serlo también de los significados y en los significados. (De la Garza, 2005: 21-22).

Desde una visión como la propuesta entran en juego todos los campos de la subjetividad y no solo los de carácter cognitivo, ya que la interacción social juega un papel de gran relevancia en los “componentes físicos y subjetivos” de los trabajadores.

Frente a esta ampliación del concepto de trabajo, resulta pertinente recuperar el concepto de trabajo no clásico ya que rompe con la idea del trabajo industrial –no como la expresión clásica del trabajo que este representa, sino como la única- en el cual se generaba un producto material separado del trabajador y de su subjetividad, en el cual no intervenía el cliente.

Estos trabajos no clásicos implican:

[...] que las interacciones, la generación de símbolos o el trabajo del cliente puedan generar o ser productos útiles al hombre, que se puedan volver mercancías en ciertas condiciones de producción. Estos símbolos pueden ser subjetivados –depositarse en la subjetividad del público, como en la obra de teatro, sin posibilidad de ser reinventados bien objetivados existen como producto al margen de la subjetividad del diseñador o del cliente. (De la Garza, 2012: 9).

Así, el trabajo no clásico hace referencia a formas de trabajo que pueden presentarse en separado o combinadas con el clásico:

“...a) Trabajo interactivo. Todo trabajo es interactivo, aquí de lo que se trata es de aquellos trabajos en los que se genera y eventualmente se vende es la interacción misma [...] b) La otra forma es la producción de símbolos sin intervención del cliente [...] c) El tercer tipo serían los trabajos que requieren del trabajo del cliente para que éste reciba el servicio, [...] en donde una parte del proceso lo tiene que efectuar el cliente [...]”. (De la Garza, 2012: 7-8).

Centrando el análisis del trabajo del vagonero como campo en donde se produce una multiplicidad de relaciones sociales, la perspectiva del trabajo no clásico permite vislumbrar la intervención del usuario del Metro en su práctica laboral, en donde, por ejemplo la conversión del usuario en cliente no se limita a un mero acto comercial, sino que impacta directamente en los procesos de trabajo que desarrolla el trabajador del vagón a partir de la compartición del Metro como espacio en movimiento.

Todos los trabajadores no clásicos (capitalistas) ponen en el centro de la actividad la subjetividad de los actores laborales, que en sus tres dimensiones incluyen tres sujetos y no a dos como en el trabajo clásico (empresario o manager, trabajador asalariado y cliente). (De la Garza, 2012: 8).

Por otro lado, la relación de subordinación no directa –que contradice la autonomía o independencia ilusorias- se genera con las autoridades responsables de la administración del espacio en que realizan su trabajo, –STC – Metro y gobierno de la CDMX – vienen a constituir un mecanismo externo de control de los procesos de trabajo de los vagoneros.

Al interior de su ocupación, esos mismos procesos de control se materializan en prácticas específicas para la producción de ingresos como los turnos de venta, la espera de ese turno o la duración de la exhibición de los productos; las cuales conforme los mecanismos de control externo –operativos- se recrudecían, se sufrían modificaciones contingentes en el lugar de trabajo.

Considerando lo expuesto, se puede afirmar que el desarrollo del trabajo de los vagoneros es producto de múltiples relaciones sociales, con dimensiones económica, políticas y culturales que enmarcan las acciones e interacciones a través de los cuales se intercambian significados que pueden ser negociados, impuestos o rechazados.

De esta manera, la perspectiva teórico conceptual del trabajo no clásico ofrece la posibilidad explicativa para indagar las estrategias de acción y organización colectiva que los trabajadores llamados vagoneros construyen para permanecer en su trabajo, aun cuando éste representa una falta administrativa que amerita una sanción. A partir de considerar al trabajo como campo relacional en el que no solo interviene la acción de trabajar sino espacios del mundo de vida del trabajador, se han abstraído los conceptos ordenadores de control del proceso de trabajo, regulaciones sociales del trabajo y construcción social de la ocupación que a continuación se detallan.

2.1.1 Control del proceso de trabajo

Con la Administración Científica del Trabajo como modelo productivo aparecido a finales del siglo XIX por la autoría de Winslow Taylor, se abrió un nuevo panorama en la forma en la que el proceso de trabajo es administrado con una clara misión de la racionalización de los medios de producción enfocadas a establecer una economía del tiempo en donde la eliminación del ocio y la vagancia sistemática maximice la productividad.

Como una guía para la dirección de las empresas, Taylor plantea una estrategia de recolección de conocimientos tradicionales de los obreros proveniente de su experiencia en

el trabajo para hacer una síntesis y extraer reglas, leyes y formulas a partir de ellos una única mejor manera de hacer el trabajo –one best way-. (Neffa, 1990).

Esta incesante búsqueda por eliminar los tiempos muertos con una economía de movimientos –intentando eliminar los movimientos inútiles- produjo una aguda intensificación del control por medio de técnicas para la medición del trabajo durante la jornada laboral. Esta idea de optimización de la productividad sería complementada por la cadena de montaje instaurada en la fábrica de automóviles de Ford con la que las piezas a ensamblar sean repartidas a distancias convenientes; estableciendo una organización secuencial de la producción. Habría de lograr reducir a casi nada la autonomía que aún le restaba al trabajador.

Desde la sociología del trabajo francesa, que encuentra en George Friedmann y Pierre Naville a sus principales exponentes, se tenía una visión optimista de la automatización ya que preludiva la liberación del hombre respecto al trabajo, pues de tener una relación de alienación con la maquina pasaría a ponerse al margen de la producción directa para cumplir un rol similar al del ingeniero o técnico; ello habría de permitirle al trabajador desarrollarse integralmente, dando curso a su capacidad creadora (Carrillo e Iranzo, 1999).

Dentro de la perspectiva anglosajona, la tesis que adquirió mayor fuerza en los años setenta, fue la que veía la técnica concebida como instrumento de control social y de la polarización de las calificaciones. Sus exponentes pueden ser catalogados como deterministas con respecto al contexto social, pues para ellos la tecnología responde a los requerimientos de la sociedad y en esa medida resume los cánones bajo los cuales ha sido creada: las necesidades del capital, el control de la fuerza de trabajo y la reducción de los requerimientos de calificación obrera.

Harry Braverman actualizó el análisis del proceso de trabajo y de las transformaciones de su control, que supuso el llamado taylorismo, como forma específica de organizar el trabajo por medio de una medición estricta entre el incremento de la producción y la disminución de la ineficacia, el cual lleva a la descalificación.

Según el autor, junto con este proceso de expropiación patronal del “saber hacer” de los trabajadores se desarrollaban medidas que los descalifican, dejándolos en una situación de

despojo del saber obrero con relación al proceso de producción integral. Pero con ello, se posibilita el ingreso de mano de obra no calificada a la industria, mientras que los trabajadores tecnificados debían asumir las responsabilidades del trabajo especializado.

En el fondo de la discusión aparece esta disputa por el saber hacer obrero, un forcejeo por el poder dentro de los procesos de trabajo en donde la división del trabajo establece las bases para una estrategia empresarial de control concebida en la separación entre concepción y ejecución del trabajo. Pero como se mencionaba antes, la noción de control y de poder también es importante para entender las adaptaciones y resistencias de los trabajadores sometidos a esta disciplina laboral.

Como se mencionaba, las premisas de Braverman suscitaron distintas discusiones y críticas entre las que resaltaba la visión evolucionista que tenía del desarrollo capitalista de los procesos de trabajo y la perspectiva determinista desde la que no es posible distinguir la influencia de la subjetividad de los trabajadores en cuanto al proceso social e individual de oposición a los intereses de los empresarios entorpeciendo los procesos de trabajo impuestos por el capital.

Burowoy, por su parte resaltaba la existencia de consentimiento del control por parte de los trabajadores, y que por tanto no solo existía una imposición por parte de los empresarios sino que puede ser aceptado a pesar de no tener legitimidad. (Burowoy, 1984). La existencia de un acuerdo se basa en la necesidad mutua entre empresarios que requieren de la producción y trabajadores que precisan un salario. Ésta implícita relación de poder da lugar para pensar en el proceso de toma de decisión de los trabajadores para aceptar el control de la producción, y asimismo de cómo las empresas consiguen coordinarla a través del consentimiento y la cooperación en el ámbito productivo.

Sin embargo, esta capacidad de reacción de los trabajadores identificada por Burowoy puede desembocar, además en cooperación, también en resistencia que se oponga al control y que genera situaciones de conflicto y negociación en el centro de trabajo para alcanzar su solución.

Si bien los estudios sobre el control del proceso de trabajo estuvieron pensados en relación al trabajo industrial y concretamente en el trabajo asalariado, en donde la producción era el

medio para lograr la intensificación de la coordinación capitalista de la fuerza de trabajo; para el estudio de nuestros sujetos laborales abonar con la idea de la existencia de reglas y sanciones como formas de control (que en nuestro caso se materializan en organización y las acciones implementadas por la Dirección del STC y el gobierno de la CDMX contra su ocupación) con las cuales se institucionaliza la dominación en el trabajo, aunque ésta sea consensuada asumiendo al control no solo como coacción o coerción.

En este sentido, lo que nos interesa recuperar de estas posturas conceptuales con relación al control, es que en el fondo lo que podemos identificar es que el control configura un conflicto más allá de la dominación de la fuerza de trabajo por el capital. Además, implica relaciones sociales entre compañeros de trabajo frente a condiciones similares de control; y que también puede existir un control más subjetivo todavía, uno que es impuesto por el mismo trabajador a sí mismo. Así para el caso de estudio de los vagoneros habrá que cuestionarse de qué manera se opera el control de sus procesos de trabajo, la forma de ejercerse y quienes lo hacen y sobre todo bajo qué estrategias lo realizan en un contexto de prohibiciones institucionales crecientes a su ocupación.

Tomar en cuenta estas visiones teóricas relacionadas al control del trabajo resulta pertinente para situar al trabajo de los sujetos de estudio lejos de la idea ilusoria de autonomía e independencia con que suele asociárseles a simple vista. Sin embargo, para afinar más la mirada del control del proceso de trabajo de sujetos laborales como los vagoneros del Metro, es pertinente recuperar una perspectiva ampliada del concepto que permita considerar, como señala de la Garza:

Que el cliente puede estar implicado en el propio proceso de producción, y por tanto, el control sobre el proceso de trabajo introduce un tercer agente que no es obrero ni empleador en el propio proceso de trabajo. Además aparte del cliente pueden intervenir intencionada o inintencionadamente otros muchos actores, provocando consecuencias tanto deseadas como no deseadas para el control del trabajo, por ejemplo en la venta callejera la emergencia de vecinos, transeúntes no clientes, policías, inspectores entre otros. (De la Garza, 2012: 2).

Retomando el paradigma configuracionista, es posible pensar en algunas dimensiones de control para el caso de estudio planteado en tres niveles: a nivel estructural se encuentra el

control del espacio público que representan las instalaciones y vagones del Metro por parte de las autoridades que administran la paraestatal y las del gobierno de la Ciudad de México, en donde estos trabajadores desarrollan su actividad laboral.

Este control se ejerce por medio de una política de seguridad denominada Cero Tolerancia basada en operativos policiales en contra del comercio ambulante dentro de las instalaciones del STC – Metro, el monitoreo de cámaras de video vigilancia ubicadas el cual, en el marco del programa Cero Tolerancia capta en tiempo real la actividad comercial de los vagoneros (ya sea en el andén como en los trenes) y al mismo tiempo capta actos de corrupción o de omisión de policías frente al trabajo de los vagoneros.

Otro elemento estructural enfocado al control se personifica en la figura del usuario del Metro que viene a ser el tercer agente (vagonero y policía), quienes sancionan o legitiman el trabajo de estos comerciantes con su consumo o su abstención del mismo.

Asimismo, siguiendo la línea del análisis por niveles interrelacionados, el segundo nivel de control tiene que ver con los procesos de significación de los operativos policiales como dispositivos simbólicos de gobernabilidad en el Metro, ya sea por parte de los elementos policiales en la valoración que tienen de los vagoneros, el conocimiento de rasgos de sus procesos de trabajo, el tipo de personalidad que consideran tienen éstos trabajadores, la estética que les asocian, etc.; así como la percepción que tienen los vagoneros del trabajo de los policías.

Para los vagoneros, se puede distinguir el proceso de legitimación o de cuestionamiento a la ilegitimidad de los operativos en su contra como acción institucional que pretende recuperar el espacio público en que trabajan, lo que puede influir en la decisión de disimular los procesos de trabajo o esconderse del operativo, dando la posibilidad de que existan acciones de oposición al control impuesto por la presencia policial; por otro lado se pueden presentar configuraciones subjetivas de los vagoneros que pueden intervenir en el concilio con policías para la permanencia en el trabajo, el desalojo o incluso la detención que tienen implícita la aceptación del control de los procesos de trabajo por parte de los policías.

A su vez, se pone en juego la significación que los mismos vagoneros tienen de estos operativos y la modificación de las máximas de su “saber hacer”, que implica una

resignificación de su trabajo. En ese sentido, al no existir la figura del patrón en su ocupación, el control subjetivo sobre su propio proceso de trabajo, ya sea en la intensidad de la jornada o en función de un determinado monto en sus ingresos juega un papel central.

Asimismo el control que ejercen los operativos sobre los vagoneros repercute en la percepción que tienen los usuarios de las medidas institucionales para desalojarlos, del trabajo que desarrollan los vagoneros y de la relación de su consumo de los productos que comercializan estos vendedores con la prohibición de su labor.

En el ámbito de las interacciones, el control se manifiesta en la forma en la que los operativos se desarrollan, es decir en el tipo de ejercicio de acciones policiales que los elementos llevan a cabo para lograr detenciones y remisiones de vagoneros en base de la existencia de bonos y reconocimientos en las corporaciones policiacas.

Estos operativos como práctica social también se desarrollan a partir de una estrategia trazada por los altos mandos policiales frente a las cuales los elementos ven limitada su autonomía en el ejercicio de su trabajo. Por su parte, los trabajadores del vagón encuentran en lo que denominan *campaneo* formas de sigilo y cautela para ingresar a los vagones y no ser detectados, tanto por las cámaras de seguridad como por los policías. A través del *campaneo* los vagoneros controlan sus procesos de trabajo partiendo de una revisión visual de cada tren al que ingresan y en cada vagón por donde se desplazan; esta acción de disimulo se complementa por una práctica de ocultamiento de la mercancía de venta a la que llaman *entuse*.

Otra de las prácticas de control que dependen de la interacción entre compañeros vagoneros es la de permitir el flujo de información de la llegada de los operativos, esta puede realizarse cara a cara a través de silbidos o gestos; o a través de canales virtuales como What's app, lo que supone determinados requisitos cognitivos vinculados a la utilización de artefactos que forman parte de la innovación tecnológica.

Una práctica que resulta común en las Líneas en que existen estaciones enclavadas en terreno mexiquense, como son la A y la B, es la denominada como *brinco* y representa un cruce territorial a estaciones ubicadas en el Estado de México con la cual se evita las detenciones

a través del cruce de una frontera más política que administrativa que los policías de los operativos (*boinas*) no cruzan.

Este elemento relacionado al entorno amplía el concepto de control de proceso de trabajo en la situación en que se produce una alteración de la jornada de trabajo relacionada al espacio productivo (De la Garza, 2005: 2), el cual en el caso de los vagoneros del Metro, se constituye a partir de la noción de “dentro y fuera” con que conciben su estancia dentro de un recinto que, como sostiene De Castro (1997), funciona como un espacio circulatorio en donde las personas permanecen cierto lapso del tiempo cotidiano y a pesar de no residir en él, forma parte de sus espacios de vida cotidiana y terminan por habitarlos.

De Castro diferencia entre lo *indoor* y *outdoor* para distinguir lugares constituidos dentro de un recinto y otros configurados fuera de todo recinto, lo que permite superar la dicotomía entre lo público y lo privado por la emergencia de lo público dentro de lo privado y también cada vez que en lo privado se presenta lo público. (Ostrovetsky, 2001). Entender las formas de habitar lo que está dentro y fuera de un recinto, permite ir más allá de la desgastada dicotomía entre lo público y lo privado que suele usarse como sinónimo de espacio público y privado.

Como aclara Lindón, no se trata de una simple sustitución de la expresión espacio privado por *indoor* y espacio público por *outdoor*, más bien se privilegia la idea de “una red topológica de habitantes que integra lo *indoor* y lo *outdoor*, que articula visibilidades e invisibilidades, cierres y aperturas, y que adquiere unidad a través de la propia biografía del sujeto en el cual la red toma vida y se encarna, se retrotrae al pasado y se proyecta al futuro”. (Lindón, 2014: 69).

Como dice Bachelard (1992) en relación a las experiencias espaciales en recintos, los sujetos que en él convergen establecen una experiencia espacial en la que recrean una experiencia primigenia en lo que respecta a la calidez, la seguridad, la protección, el sentido de lo confortable, el descanso e incluso, la apropiación del lugar y la identificación con el mismo. Situación que se replica en la Red del Metro por los actores que la habitan cotidianamente, incluidos los vagoneros.

Partir de identificar el Metro como un lugar en que se presentan determinadas prácticas cotidianas siempre asociadas a los significados (Stock, 2004; Lussaut y Stock 2010; Giglia, 2012) contribuye a considerar las diversas formas en que los individuos practican los lugares y los cargan de significados cambiantes.

En este sentido, es posible interpretar la resignificación que los vagoneros hacen de su desplazamiento en el Metro en que basan su trabajo, en consonancia con la idea de espacio – movimiento de Thrift (2004) o la ciudad practicada propuesta por Delgado (1999), perspectivas que coinciden en el señalamiento de la existencia de coreografías desarrolladas en la configuración del flujo vital de determinado lugar, a pesar de haber sido manufacturados para el desarrollo de ciertas prácticas y no de otras.

Este elemento del control del territorio productivo, es decir del espacio en que los procesos de trabajo se producen, permite comprender la ocupación del vagoneo y las acciones individuales y colectivas para seguirla desarrollando, como una particularidad del acontecer de cada Línea del Metro y a los vagoneros como habitantes de un espacio en movimiento, destinado al desplazamiento, situando por delante del análisis la complejidad de dimensiones que se entrecruzan en el habitar de un lugar por parte de un sujeto: materializadades, procesos sociales, estructuras socio espaciales, haceres, interacciones, actos comunicativos, percepción, procesos de significación, de rememoración y de simbolización. (Lindón, 2014: 61).

Por otro lado, la toma de decisión de vender en determinado tramo de la Red del Metro, más allá de las limitaciones organizacionales y administrativas –la política de Cero Tolerancia-, es antecedida por una proceso subjetivo en el que intervienen códigos – socio culturales compartidos entre quienes ahí trabajan exponiéndose a sanciones económicas o jurídicas al ser detenidos, situación que varía en relación de determinada zona de la ciudad.

La variación del territorio de venta puede implicar un riesgo en tanto la disposición del trabajador a burlar los operativos en tramos en donde hay presencia policial, lo que supone la posibilidad de negociación en una eventual detención.

En relación con los compañeros de trabajo, la distribución del espacio de venta representa un conflicto al trabajar en tramos “no autorizados” en los que se modifican los ritmos de venta y confronta a los trabajadores de distintas organizaciones.

De igual forma, hay elementos formales de control que provienen de la normatividad del propio Metro que también impactan en los procesos de trabajo de los vagoneros, por ejemplo el horario de operación y la calidad del servicio hacia el usuario en la transacción comercial, lo que condiciona la extensión de la jornada de trabajo, el flujo de usuarios dentro de los vagones que impida o permita trabajar, los cierres parciales por mantenimiento, entre otros.

2.1.2 Las regulaciones en las relaciones sociales de trabajo

Este aspecto tradicionalmente se vincula a la regulación de la relación capital trabajo que se enmarca con las condiciones de contratación, los convenios por medio de los cuales se llega al acuerdo en las relaciones laborales, o la manera en la que se canaliza el conflicto ya sea que se trate de uno que se manifiesta abiertamente o que permanece encubierto.

Desde la visión del Sistema de Relaciones Industriales de Dunlop (1978) estas se desarrollan como un sistema homogéneo y coherente de reglas diseñadas para normar la relación entre obreros, empresarios y Estado; conformados como grupos que comparten contextos y que poseen determinada ideología mediada por las reglas para normar el piso de trabajo. En palabras del autor, para comprender los sistemas de relaciones industriales, es necesario:

[...] estudiar las interrelaciones entre los actores que son: los obreros y sus organizaciones; b) los empresarios y sus organizaciones; y c) los organismos gubernamentales que se ocupan del lugar de trabajo y de la comunidad laboral. Así, estos actores se ven influidos por tres contextos ambientales que son la tecnología y el modo de producción, las relaciones de poder y el status que tiene cada uno de los actores ocupa. Del mismo modo, para estudiar los sistemas de relaciones laborales se debe entender que éste se mantiene unido por una ideología compartida por todos los actores y en función ella se establecen ciertas reglas. (Dunlop, 1978: 122).

Sin embargo, a pesar de que se trató de las primeras aproximaciones sistemáticas al estudio de las relaciones industriales, esta explicación de tendencia estructural funcionalista, elimina de su análisis la innegable dosis de conflicto que las relaciones laborales contienen.

En este sentido, la perspectiva marxista de Hyman considera vital estudiar las relaciones industriales partiendo del análisis de:

[...] los procesos de control sobre las relaciones de trabajo. La relación laboral -que se concreta en las cláusulas del <<libre>> contrato de trabajo- concede una autoridad preponderante en las relaciones de trabajo cotidianas al empresario y a sus agentes directivos. El poder económico concentrado del capital, reforzado por diversas sanciones legales, tiene su origen de derecho de iniciativa por parte de la dirección a través del cual el empresario manda mientras que los trabajadores se espera que obedezcan. [p. 79]

Lo que cabe resaltar para el caso de estudio en relación a estas dos posturas en las relaciones laborales, es la consideración de la existencia de reglas para normar el piso de trabajo como dice Dunlop; pero que esta regulación como dice Hyman resulta de una relación de control. En el caso de estudio, esta regulación se centra en el espacio público, por lo que es relevante plantear como es que se vuelve conflictiva la regulación de estos trabajadores en el espacio público que representa el Metro. Y además, resulta relevante explorar las regulaciones partiendo de la idea de la temporalidad de las mismas que son aplicadas en determinados espacios. Por último, es importante tener en cuenta la existencia de reglas formales e informales (Pogliaghi, 2012: 109).

Como menciona de la Garza, para ampliar este eje ordenador en el ámbito de los otros trabajos, es necesario establecer un análisis que se complica en los casos en los que “[...] el espacio de trabajo no es sino el urbano con su multiplicidad de agentes, no todos ellos interesados en la generación de bienes o servicios y en su compra venta que implican regulaciones no laborales que impactan al trabajo [...]” (de la Garza, 2005: 4).

En el caso de los vagoneros, intervienen otro tipo de regulaciones, las cuales no emergen directamente de la actividad laboral en sí, sino de ámbitos sociales más amplios, como regulaciones sanitarias que exigen la comercialización de productos no caducos o que consigna la venta de piratería, los vagoneros ven regulado su trabajo principalmente por una política de seguridad en donde entra en juego la normatividad vigente del uso de espacios públicos plasmada en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, la cual establece las sanciones administrativas a la realización de esta ocupación a través de multas y horas de arresto dictaminadas por un Juez Cívico en un juzgado cívico.

También intervienen otras regulaciones no escritas basadas en el disimulo de vender ocultamente o en la simulación de encarnar un usuario que solo se traslada en dicho medio de transporte respetando normas informales acerca del uso del Metro. Asimismo pueden contarse las establecidas desde una lógica de clientela política entre organizaciones de trabajadores del vagón con candidatos de elección popular, partidos políticos, con funcionarios de la misma paraestatal o del mismo gobierno de la CDMX. Sin dejar de mencionar las disputas internas entre dirigentes por los espacios de venta o la nutrición numérica de sus organizaciones con agremiados.

Éstas regulaciones impactan en la subjetividad de los vagoneros s en donde se replantea la visión de sí mismos en base de la significación de su trabajo como falta administrativa de la que deviene su relación con jueces cívicos en el contexto de galeras de detención de los juzgados a los que son remitidos. En esta relación con los cuerpos de seguridad y con la ley en particular, se presenta un proceso en que los trabajadores resignifican la detención y el espacio destinado para su encierro lo que puede influir en la interiorización de las sanciones jurídicas que se aplican contra el ejercicio de su trabajo.

En el ámbito interactivo, estas regulaciones se basan principalmente en reglas informales que se objetivan en prácticas con que operar y administrar la ocupación de vagonero. Primeramente, resulta pertinente considerar las reglas que un vagonero debe respetar en la acción de invertir en el producto de venta respetando a los otros vendedores y a sus mercancías o siguiendo la recomendación de otro producto por parte de los compañeros. Esta regla no escrita implica una interacción directa con otros vendedores y la construcción de la jornada colectivamente, transmitiéndose información acerca de los otros dos agentes con los que interactúan: los policías y las formas de desarrollar los operativos en su contra; así como con los usuarios y sus tendencias de consumo, sus emociones (mal humor o estrés), prejuicios acerca de su trabajo y de algunos productos con que comercian, entre otros.

Con relación al policía como un agente que interviene directamente en el trabajo del vagonero, la interacción se produce a partir de las detenciones que se presentan en mecanismos formales e informales. Desde el primer momento en establecer contacto – incluso visual- con los policías existen reglas informales de cómo afrontar esta situación de ser descubierto trabajando, momento que coloquialmente es conocido, no solo por los

vagoneros, como *torzón*. Ya sea que sean detenidos flagrantemente en su actividad o que se haga sin estar vendiendo, la reacción será distinta siguiendo un protocolo no escrito tanto por los policías y trabajadores, de esta reacción depende que la detención signifique una amonestación o la presentación al juzgado cívico.

Otras de las reglas informales que privan en los procesos de trabajo de los vagoneros a nivel interactivo es la utilización de la violencia física como recurso con que enfrentar los abusos de poder que se presentan en los operativos frente a los elementos policiales. Esta indignación colectiva que generalmente puede ser encausada en agresión, suele operar ante circunstancias muy específicas y consideradas inaceptables como el uso y abuso de la fuerza por parte de los operativos, sobre todo frente a sectores de vendedores considerados vulnerables como mujeres, niños, ancianos o personas con alguna discapacidad.

Otra dimensión reguladora en la interacción y de carácter informal, es el trato respetuoso al usuario quien representa el cliente, en otros términos, la relación cara a cara regula el quehacer en el vagón. La regla no escrita de respetar al usuario, que es sancionada por los mismos compañeros de trabajo y los dirigentes de las organizaciones no es inquebrantable, limitándose en ocasiones solamente al cliente –a quien le consume- sin contemplar al usuario que no lo representa, quien ha sido objeto de robos, insultos o agresiones por parte de estos trabajadores.

Estas dimensiones de las regulaciones existentes en donde no hay una legislación laboral específica para este sector de trabajadores sino una política de seguridad en los espacios urbanos; nos permiten concebir algunas características de las estrategias que los vagoneros establecen para su continuidad las cuales se construyen y reconstruyen, con normas para situaciones concretas, sometidas continuamente a una correlación de fuerzas. Así, es posible comprender que la regulación de esta ocupación laboral es el resultado de una construcción social.

2.1.3 Construcción social de la ocupación

En México, la situación laboral es adversa para enormes volúmenes de la población económicamente activa; que a pesar de la promulgación de reformas estructurales aprobadas en años recientes, han debido enfrentar el problema del bajo crecimiento y precarización laboral que se ha recrudecido en el país en las últimas tres décadas. La preocupante situación no solo está presente en la creación de empleos, sino también en la calidad de los mismos, de la que depende el nivel de ingreso, la seguridad social e incluso la estabilidad familiar.

El modesto crecimiento económico ha marcado el contexto bajo el cual las oportunidades laborales con plenos derechos se han reducido, al mismo tiempo que las ocupaciones con menores salarios y en condiciones poco favorables o de informalidad han despuntado.

Según datos de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) correspondientes al tercer trimestre de 2017, todas las modalidades de empleo informal sumaron 30 millones de personas, lo que significa un aumento de 0.4% respecto al mismo periodo en 2016, representando el 57.2% de la población ocupada, es decir conformando una tasa de informalidad laboral superior a la mitad de la población económicamente activa (PEA) y que posiciona a México en el 8° lugar de mayor informalidad laboral en el mundo.

A pesar de que estas mediciones presentan una descripción de la condición de ser informal apegada a la lógica de los mercados de trabajo duales, también evidencia un innegable fenómeno laboral que apunta a la intensa modificación del mundo de trabajo en donde además de la existencia de nuevas formas de informalidad como las de los trabajadores con relaciones informales en negocios formales; también hay nuevas formas de trabajo que el concepto de formalidad parece no considerar y para las cuales no hay una adaptación de las leyes laborales.

Al respecto del espinoso concepto de informalidad, resulta pertinente aclarar tres grandes ejes analíticos con que se suele estudiársele. En primer lugar, está la visión de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) que hace referencia a un modelo de producción caracterizado por la existencia de establecimientos con facilidad de acceso que no cuentan con requisitos formales de ingreso, que funcionan con escasos recursos y que a menudo son de propiedad familiar; en pequeña escala, que utilizan mano de obra intensiva y tecnologías arcaicas o

adaptadas; en los que la calificación de la mano de obra se obtiene en la práctica y no en el sistema educativo formal, calificación que funciona en mercados no regulados y competitivos. (Hart, 1976). Esta perspectiva marcaría la pauta de las definiciones actuales y abriría la posibilidad de entender las ambigüedades de las formas de acceso a dichos trabajos como decisión y no solo como el resultado de la exclusión de mercados de trabajo formales.

Por otro lado, con la intención de cuantificar y medir estas formas de trabajo se estudió al conjunto de negocios de producción de bienes o servicios que no pagan impuestos al fisco o que no están registrados en el sector formal. Este viraje en el enfoque analítico del modelo de producción al sector productivo, aludía a la necesidad analítica por medir y cuantificar, precisa y representativamente este fenómeno que presentaba la posibilidad, bajo esta única premisa, de incluir tanto a micronegocios como grandes empresas no registradas –o caracterizadas por el impago de impuestos- sin considerar la forma en la que generan sus productos y servicios. (Cortés, 2000).

La tercera veta analítica se centra en el estudio de las relaciones laborales informales, es decir en las que presenta el incumplimiento de las leyes laborales vigentes, principalmente de los derechos de salud y de pensión. Esta visión definía la existencia de formal e informal como si se tratase de un todo o nada, en donde la informalidad es el terreno de la desregulación total sin considerar que existen ocupaciones laborales en las que no existe un salario como sucede con los autoempleados o cuantapropistas quienes a su vez, no cuentan con los derechos que las leyes laborales definen y defienden. Por otro lado, estaban las formas ocultas de asalariamiento como son el pago por honorarios o por comisión, para las cuales tampoco existe un pleno cumplimiento de las leyes laborales.

Una cuarta acepción de la informalidad, nacida de la fusión de las premisas planteadas entre la segunda y la tercera, fue producida por la OIT en 2002 con la intención de actualizar la propuesta de los setentas en su misión a Kenia. Esta actualización comprendía una sumatoria de los trabajadores en negocios no registrados o incumplidos en tanto a pagos de impuestos y los que se encuentran en relaciones laborales en las que no se cumplen con los estándares legales laborales suprimiendo sus derechos, lo que evidenciaba la idea errónea de considerar los derechos laborales en relación de los derechos que se establecen en los llamados trabajos típicos. (Portes, 1995).

Partir de estas formas de análisis sería dar una lectura a las cifras de informalidad laboral sin tomar en cuenta las relaciones sociales de producción y de circulación que expliquen alternativamente ocupaciones tanto asalariadas en las que existe un control del proceso de trabajo por parte de las gerencias, tanto en las que no existe una relación de subordinación entre capital y trabajo.

Para tales ambiciones analíticas, el concepto de mercado de trabajo nos permite reflexionar una situación en la que no solo hay trabajadores dispuestos a ser contratados por cierto salario y empleadores que ofrezcan puestos de trabajo con determinadas remuneraciones; sino que existe un proceso de búsqueda de empleo que es mediado por el uso de redes sociales, preferencias laborales, disponibilidad hacia determinados trabajos o percepciones subjetivas de lo que es trabajar.

Un elemento de enorme relevancia para la ampliación del concepto de trabajo lo constituyen los procesos por medio de los cuales los trabajadores se incorporan a una actividad laboral. Enrique de la Garza (2010) parte del concepto de construcción social de la ocupación para establecer una alternativa analítica a los enfoques con que tradicionalmente se les ha estudiado.

Varias han sido las perspectivas que han abordado el tema del mercado de trabajo, sin embargo, la acepción que ha obtenido mayor aceptación entre los especialistas es la de Edwards (1983) que lo asume como contexto en el que se compra y vende la fuerza de trabajo, y en donde se le atribuye un precio a los servicios laborales.

Por otro lado, pero sin apartarse demasiado, la perspectiva de Becker (1976) consideraba que el mercado de trabajo se trata del libre encuentro entre ofertantes y demandantes individuales en donde la diferencia salarial es producto de una acumulación desigual del capital humano (1983) en los trabajadores. Esta explicación sostenía la idea neoclásica en donde los agentes se comportan como actores económicos racionales orientados a la maximización de sus utilidades. Para el autor, los agentes trataban de conseguir una multiplicación de los beneficios, por lo que necesitan disponer de la información del mercado al que desean acceder para poder establecer una evaluación de los costos y beneficios de su ingreso. Esta ecuación entre mercado de trabajo y capital humano suponía un equilibrio entre

distintos factores de producción y en la oferta y demanda de trabajo. Sin embargo, en la realidad –por lo menos la mexicana- la situación parece más compleja.

Por otro lado, el enfoque sociodemográfico sostiene que más que de la dependencia del equilibrio del mercado de trabajo y de la racionalidad de los agentes que intervienen, la oferta del mercado de trabajo se establece a partir de condiciones sociodemográficas como el ciclo de vida, las unidades domésticas, estructuras familiares y de parentesco, la edad o el género. Desde esta perspectiva la familia es responsable de movilizar fuerza de trabajo –en menor o en mayor medida- conforme a las estrategias de empleo trazadas en el núcleo familiar. Esto supone una visión de la familia como suma de subjetividades interconectadas, que posibilita que la fuerza de trabajo no solo se moviliza en el contexto del trabajo asalariado, sino a formas diversas de trabajo no asalariado. Esta idea tiene implícita una cierta ampliación del término de mercado de trabajo, no restringiéndolo a aquel que está determinado por oferta y demanda, sino que puede incluir a las ocupaciones que significan recursos económicos inmediatos con que las familias complementan sus estrategias de sobrevivencia.

A pesar de esta última consideración, esta postura resulta limitada al considerar que la inserción al mercado de trabajo no se ve determinada por el individuo, sino por las variables sociodemográficas y dando un lugar demasiado central a la familia que profundiza el cuestionamiento de la influencia de la oferta sobre la demanda de trabajo y de la familia o de la empresa al mercado laboral.

Por lo anterior, partir de alguna de estas perspectivas es no tener en cuenta la influencia de la subjetividad en la inserción al mercado de trabajo por parte del individuo y asumir la determinación irreversible que las estructurantes de la oferta y demanda de fuerza de trabajo le imponen.

De esta forma surgieron perspectivas sociológicas como la de Osterman (1988) que sintetizaba de alguna manera ambas posturas distinguiendo entre mercados “internos” y mercados “externos” de trabajo en donde las empresas abren convocatorias para el escalafón de personal como consecuencia de las formas y normas de capacitación, de reclutamiento, de asignación y remuneración; mientras que existe un mercado de trabajo de primer ingreso para acceder a la empresa abierto al exterior. Piore y Doeringer (1971, 1983) llevaron el análisis a una visión macroeconómica de los mercados de trabajo segmentados en sectores primario

(en donde las empresas estables ofrecían empleos atractivos con carreras laborales ascendentes) y secundario (en donde se presentan condiciones de mercado inestable, condiciones laborales precarias y baja capacitación); con el cual enfatizar la existencia de normas e instituciones con que se interrelacionan puestos y trabajos.

Esta perspectiva abre la oportunidad de incluir elementos de carácter social en la conformación de un mercado de trabajo en el que no solo se compra y se vende fuerza de trabajo sino que intervienen instituciones e individuos interrelacionados.

Hasta aquí, los argumentos presentados han sido específicamente destinados para el análisis del mercado de trabajo asalariado, salvo al sociodemográfico, en el cual se sostiene la idea de un supuesto equilibrio entre oferta y demanda. En estas perspectivas se sostiene una relación de actores racionales (patrones y trabajadores) cuentan con el conocimiento total del mercado de trabajo, por lo que no habría ni monopolios ni acuerdos ni actores.

Acuñar una visión que comprenda el trabajo desde una perspectiva ampliada no se reduce a la oferta y demanda de trabajo, sino en la construcción del mismo mercado de trabajo en donde intervienen instituciones (leyes laborales), procesos de información incompletos y escasa capacidad de cálculo de la relación costo beneficio de los actores, y sin embargo, los actores buscan de alguna manera empleo y otros lo ofrecen, toman decisiones en cuanto a emplearse y a quien emplear. Al mismo tiempo, recurrir al concepto ampliado de trabajo atiende las numerosas formas ocupacionales existentes estudiando el proceso de su construcción.

En este sentido, se construye socialmente un mercado de trabajo, en donde la decisión de acceso no se toma como actor racional en pos de obtener el máximo beneficio y la optimización de los recursos dispuestos a su alcance, sino que “[...] entran en juego la construcción de sentidos, del trabajo, del trabajador y del futuro, que no es un simple cálculo racional sino que se nutre de valores, creencias cognitivas, emociones, estética, formas de razonamiento cotidianas, junto a otras de carácter científico” (De la Garza, 2012: 5).

Si entendiésemos a quienes buscan empleo en el mercado de trabajo como actores, se debe considerar que éstos no están en condiciones de establecer un equilibrio entre remuneraciones y la fuerza de trabajo que ponen a disposición de los empleadores a partir del cual optimizar

sus beneficios, por lo que se presentan como actores que incluyen valores culturales que pueden influir en sus decisiones, ya sean de carácter estético, discursivos y formas de razonamiento que no están enfocadas solo en el máximo beneficio (en este caso económico). (De la Garza, 2001b).

Por tanto, los actores no deciden de manera individual sino que aparecen acotados por estructuras diversas frente a las cuales su acción es encausada o limitada implicando una construcción de la decisión en el plano subjetivo y en el práctico, que como dice Granovetter (1992) que puede poner en juego a la familia, las redes de amistad, parentesco, paisanaje.

Así pues, el encuentro de los actores que intervienen en la construcción social de la oferta y la construcción social de la demanda de trabajo constituye lo que de la Garza (2010) denomina construcción social de la ocupación. En el caso de los trabajadores del vagón también construyen socialmente el mercado de trabajo de su ocupación, no necesariamente en el marco de una relación capital – trabajo, sino en función de mecanismos –informales- de acceso al trabajo basados en la construcción de redes de intercambio recíproco que permiten a los marginados la obtención de bienes, servicios y apoyo social que garantizan su supervivencia. (Lomnitz, 1998).

En el nivel estructural naturalmente que intervienen factores sociodemográficos como el género, la edad y la escolaridad a partir de los cuales los individuos consideran entre otras ocupaciones la del vagonero principalmente por las condiciones que oferta esta ocupación: flexibilidad de la jornada laboral, la posibilidad de producir ingresos de subsistencia con poca inversión o la eliminación de la figura de patrón frente a la posibilidad de trabajar autónomamente.

Pero más que nada, para que un actor pueda insertarse en dicho trabajo requiere de un significativo capital social expresado en redes de parentesco y de amistad de personas que se encuentran en dicha ocupación. La estrecha vinculación con las redes de quienes se encuentran al interior de este espacio es la que permite que las solicitudes de trabajo sean presentadas ante un líder o dirigente que organiza la ocupación quien dará el visto bueno de su ingreso o el malo para su rechazo.

Asimismo esas relaciones sociales les permiten a los vagoneros de nuevo ingreso, conocer los requerimientos para obtener el “permiso” de los dirigentes para poder desarrollar dicha práctica laboral, que aunque no se trata de un contrato de trabajo en los términos convencionales, sin él no es posible trabajar en el vagón. Igualmente este “permiso” conlleva la aceptación de una amplia gama de normas prácticas con que funcionan los procesos de trabajo, la intermediación con las autoridades y partidos políticos con quienes se establecen convenios de uso de suelo, los apoyos políticos que conlleva o el pago de multas o cuotas por trabajar. La forma de relacionarse con otros vagoneros, con las autoridades y los usuarios, entre otras.

Un elemento que puede ayudar a comprender el crecimiento, estancamiento e incluso la disminución de trabajadores en el vagón, es la lógica comercial de la oferta y la demanda de productos por parte de los usuarios, la cual se construye socialmente. Este aspecto se relaciona a que un comerciante aprenda, desde el ejercicio cotidiano de esta práctica, la lógica de la clientela a la que atienden, las estrategias de venta, la atención a los hábitos y necesidades sociales de consumo: ya sea productos más económicos, de moda, desechables, durables, etc.

En el terreno subjetivo de la decisión de ejercer una ocupación que representa una falta administrativa, que está prohibida por las normatividades jurídicas de la CDMX, entran en juego aspectos que tiene que ver con el sentido que tiene para los sujetos de esta ocupación y de su realización como el hecho de “eliminar la figura del patrón”, la utilización del día incluyendo otras prácticas que no sean propiamente laborales, libertad y autonomía con respecto a las inasistencias al espacio de trabajo, la sustitución del salario por ingresos los cuales pueden variar según las habilidades con que desarrollen su trabajo.

Por otro lado, habrá que considerar las causas o motivos que influyen en que un trabajador abandone esta ocupación, y en un contexto como el actual en primer lugar habrá que considerar el desalojo del espacio de trabajo por parte de las autoridades, pero como toma de decisión voluntaria podríamos ubicar el hartazgo de las persecuciones, apoyos a partidos políticos, detenciones, extorsiones o conflictos con compañeros de trabajo, o de la incertidumbre de los ingresos. En estas circunstancias la inserción a un trabajo asalariado

sigue ejerciendo un peso importante para la toma de la decisión de abandonar esta ocupación; además está también la posibilidad de emprender un negocio o comercio establecido.

En este sentido la construcción social de la ocupación del vagonero es resultado tanto de presiones estructurales pero también de inclinaciones subjetivas relacionadas a la pertenencia a una tradición familiar dedicada a dicha actividad laboral; pero también a la multiplicidad de interacciones entre actores sociales, en muchos casos de carácter familiar que permiten la permanencia del trabajo en el vagón a pesar de las prohibiciones institucionales crecientes. Por ello planteamos un análisis del sentido otorgado por los sujetos a la ocupación que desempeñan; teniendo en cuenta la influencia de una construcción de códigos de significado que pueden expresar emociones, sentimientos, sentido de lo estético, formas de razonamiento instrumental y cotidiano.

2.1.4 Organización y relaciones sociales en el trabajo

Un aspecto de gran relevancia para el trabajo que desarrollan los trabajadores del vagón y de las relaciones sociales que de él emanan es el campo organizativo. De este campo surge el tipo de organización en torno a la que se agrupan y las prácticas organizadas que desarrollan como mecanismos de permanencia en sus espacios de venta contruidos para los fines de movilidad urbana.

Estas organizaciones de vagoneros suelen ser incorporadas por sus líderes a la estructura corporativa y clientelar del partido gobernante en turno en la Ciudad de México y en el Estado de México, principalmente con la intención de fundar una estrategia para garantizar la actividad comercial de los vagoneros representados en la organización que encabezan con miras a obtener beneficios económicos y políticos de su intermediación.

La forma en la que se estructuran las organizaciones de comerciantes informales en los vagones del Metro es un asunto que, para los fines de la investigación propuesta asume un carácter estratégico para comprender el tipo de identidad individual y colectiva que desarrollan sus integrantes al interior y la posibilidad de producir acción colectiva para permanecer en su trabajo; así como identificar los espacios viables para la acción que reivindique su derecho al trabajo frente a la situación prohibitiva institucional prevaleciente contra su ocupación y sancionadora para quien la realice.

En general una constante en la concepción teórica de las organizaciones es que son organismos estructurados y jerarquizados cuya actividad implica el cumplimiento de cierta normatividad para el logro de los objetivos que son fijados y consensados por la colectividad. De manera más específica, las diversas corrientes teóricas que abordan la cuestión organizativa suelen verla en función de las siguientes premisas:

1. Como sistema integrado y diferenciado únicamente por los roles y funciones de cada una de sus partes, que están vinculadas entre sí por medio de imbricaciones normativas que evitan el conflicto por medio de su funcionamiento como menciona Mayntz (1972), citado a través de Gayosso (2012:203).

2. La propuesta de la elección racional concibe a la organización como una suma de voluntades individuales que buscan maximizar sus beneficios personales, en donde la organización se explica como un simple vehículo, un instrumento para la satisfacción de las necesidades materiales individuales. (Olson, 1992). Desde esta perspectiva los actores formarán parte de la acción colectiva si el beneficio que van a obtener es mayor al costo de participación.

3. La organización como una estructura de representación política integrada por grupos de individuos profesionalizados en torno de cuadros capacitados, política, técnica e ideológicamente para desarrollar la conciencia en las masas dirigidas siguiendo ciertas tácticas y estrategias establecidas por el organismo (Lenin, 1979).

4. Organización como estructura contenedora de relaciones sociales de carácter formal e informal que delinear las actividades y los objetivos de la misma. De estas relaciones sociales emergen prácticas cotidianas que dotan de un poder dual a la organización.

En estas posturas lo que está implícito en el análisis de las organizaciones está en el estudio de los motivos de la organización y de los individuos por formar parte de ellas. Dichos motivos se traducen en una meta a la que los miembros les otorgan significados para poder alcanzarla. Sin embargo, es difícil pensar que no existan otro tipo de motivaciones que no sean únicamente de carácter económico, sino que se entrelacen motivaciones ideológicas, morales, altruistas o de gestión social de beneficios sociales.

Así, para comprender de manera más amplia las organizaciones y las motivaciones con que se configuran, éstas deben ser pensadas, como dice Knights, no como estructuras independientes del complejo de relaciones sociales y por tanto no solo limitando el análisis a sus operaciones internas; sino como parte de un entramado de relaciones sociales e institucionales que entrañan relaciones de poder. (Knights, 1997 citado en Pogliaghi, 2012).

En este sentido, para la investigación planteada se recupera el desarrollo de la acción colectiva desarrollado por Melucci (1985) en el planteamiento analítico en torno al motivo, entendido como decisión de actuar por parte de los integrantes de la organización y como meta de la organización, reside entre individuos con un interés común. A partir de esa reflexión, el objetivo común no se presenta como una suma de intereses particulares ya que nace del beneficio común y compartido entre los miembros.

En relación a la estructura de las organizaciones es pertinente recurrir a las ideas de Weber (2008) relacionadas a la centralización de la representación encarnada en los líderes y sus cuadros administrativos como estructuras burocráticas. Este rasgo analítico permite entender la existencia de más de una organización y más de un líder (que no siempre se rodea de cuadros administrativos) en un mismo espacio como el Metro. La complejidad que Weber distingue en el seno de las organizaciones, abre la reflexión de la construcción de facultad de representación cedida por los miembros de la organización y de los grupos policiales, políticos y administrativos que le otorgan la facultad de intermediación.

En el caso de las organizaciones de los trabajadores del vagón, los dirigentes y el cuadro administrativo generalmente no ascienden a esos cargos por medio de mecanismos formales establecidas en estatutos ni a través de elecciones, sino en función de normas no escritas, de usos y costumbres. En este sentido, el hecho de que sus representados no manifiesten su inconformidad por la prolongada permanencia en el cargo o que incluso nunca los abandonen, no siempre son expresiones de alguna coerción despótica o autoritaria, sino que puede tratarse de manifestaciones de legitimidad al considerar que su labor es cumplida cabalmente, por la existencia de afinidad, afecto, por la costumbre o incluso la apatía o el desinterés.

Por otro lado, resulta pertinente recuperar la visión de las estructuras burocráticas para hacer referencia a la articulación de relaciones de poder, en donde entran en juego la dominación,

y el acatamiento impuestos por una ideología dominante al interior de la organización centrada en la capacidad de operar en las formas de pensar de sus miembros. En este punto, la idea Weber de los tipos ideales de dominación legítima puede ser recuperada para la investigación planteada, sobre todo el de carácter carismático que descansa en la entrega extracotidiana a la santidad, heroísmo o ejemplaridad de una persona y a las ordenaciones por ella creadas o reveladas, llamada autoridad carismática.

En el terreno del estudio planteado, los cuadros de jerarquías no están siempre relacionados a fuentes de legitimidad democráticas surgidas de algún mecanismo estatutario a elección de la mayoría de los miembros organizados, sino que se basan muchas en los vínculos personales, morales, políticos, valorativos o ideológicos con los dirigentes.

En este sentido no es posible entender la conformación de la estructura burocrática solo observando el interior de la organización, sino que es importante no perder de vista que ésta se encuentra inserta en una realidad social particular en la que sus miembros le dotan de un sentido particular a partir de códigos morales, éticos, estéticos y emocionales que provienen de la cultura, y que sus dirigentes operan con rasgos carismáticos.

Con base en estas ideas, la organización compone un campo de relaciones sociales en donde se debe considerar un análisis de la identidad generada en su interior a partir de un proceso subjetivo de dar significado que pudiera explicar la posible acción colectiva gestada a partir de organizarse. Estos conceptos serán de relevancia como ordenadores de la realidad organizacional de los sujetos laborales en los vagones del Metro y abren a posibilidad de considerar la organización como un sujeto social con una identidad colectiva que tiene un proyecto común y una idea de futuro compartidas (De la Garza, 1992b).

Por lo tanto, desde la articulación de los conceptos ordenadores de identidad y acción colectiva se pretende dar cuenta el proceso por el que la organización se objetiva como una configuración entre estructuras, subjetividades e interacciones sociales que se encamina a la obtención de metas y objetivos planteados desde una estructura más o menos formal, la cual, entraña relaciones de poder en las que interviene la figura del dirigente y las jerarquías directivas de un grupo cercano que administra la fidelidad de los miembros.

En el caso de los vagoneros del Metro, no podemos perder de vista la existencia de reglas y procedimientos particulares que estructuran la organización y que al mismo tiempo existe un proceso subjetivo dentro del cual los integrantes a la misma generan significados e interpretan los que son provenientes de ella, dándole un carácter de actor colectivo que desarrolla sentido de pertenencia y la idea de “otredad” de los sujetos ajenos a la agrupación en particular y al gremio en general.

A continuación se desarrollan los conceptos ordenadores de identidad y acción colectivas a partir de los cuales analizar la organización como un campo relacional en donde la interacción es creada y recreada por las acciones de sus miembros, con las estructuras de la misma y el contexto en que opera frente a situación coyuntural que establece un conflicto frente al cual, los vagoneros desarrollan acciones individuales y colectivas para impedir la desarticulación de toda organización que obstaculice la desaparición de su ocupación.

2.2 Identidad colectiva en la organización de vagoneros

Para los fines de la presente investigación, nos apartamos de la concepción de identidad colectiva surgida desde la perspectiva estructuralista de las ciencias sociales que afirma que la posición que el sujeto ocupa en el sistema social o bien en las relaciones sociales de producción, determina en gran medida el tipo de sujeto social que se conforma. Desde esta visión la estructura económica, social y cultural, determinaba el tipo de subjetividad y la acción social de los sujetos.

Tanto el marxismo ortodoxo que consideraba que la identidad estaba determinada por el lugar que los sujetos ocupan socialmente, como el funcionalismo que la considera un atributo asignado y condicionado social y culturalmente, ofrecen una visión muy reducida de dicho concepto.

Así, nos proponemos recuperar la perspectiva de las posturas hermenéuticas y fenomenológicas, que han aportado una visión distinta que concibe la identidad de los sujetos como resultado de una construcción social a partir de la interacción entre los sujetos y el significado otorgado por ellos en las diversas colectividades de las que forman parte y en los diferentes mundos de vida en los que se desenvuelven, pero sin desconocer que las estructuras también influyen en los significados que los sujetos configuran.

A diferencia del determinismo, la visión subjetivista de Mead (1993) propuso que la identidad es el resultado de la forma en la que los sujetos significan y dan sentido a lo que son de manera individual y colectiva a través de sus interacciones sociales cotidianas. Según el autor, este proceso refiere a la búsqueda de sentido para definirse a sí mismos (Self), diferenciando el Yo del “Mi”, o el conjunto organizado de actitudes de los demás asumido por el actor, del sentido que le otorgan a su pertenencia en el conjunto de sujetos con los que interactúan en sus mundos de vida cotidiana y con los que establece una relación social, intersubjetiva y simbólica.

Este esquema analítico abre la posibilidad de considerar que la identidad se comparte tanto en las relaciones cara a cara en donde se presenta una interacción surgida de una situación social caracterizada por la inmediatez temporal y espacial, pero también con quienes lo han precedido interactuando indirectamente. (Schutz, 1973).

En ese sentido, para la investigación planteada, recuperamos la idea de que un proceso subjetivo de dotación de sentido fundamenta la identidad, por lo que se trata de una construcción social surgida de la interacción simbólica de los sujetos. Sin embargo, se toma distancia de la visión voluntarista que entraña la idea de que los sujetos definen el sentido de lo que son y de pertenencia de acuerdo con cómo significan su experiencia social. Partir de esa afirmación es resaltar la existencia de restricciones e influencias estructurales en el proceso de generación de sentido de pertenencia, considerando la identidad como algo dado y funcional sin ningún margen de opción para que ella sea transformada o alterada por las condiciones experimentadas por los sujetos.

Por otro lado, hablar de un proceso de identificación conlleva una construcción subjetiva que le da sentido y en la cual se recurre a elementos de carácter cultural. Esta construcción se basa en un proceso de comparación social que sirve para dotar de valoración a las categorías sociales establecidas, (Turner, 1990) aspecto que puede ser rescatado en la investigación prevista.

Así pues, el proceso de identificación de un individuo se produce principalmente en relación de la pluralidad de sus pertenencias sociales, que para Giménez implica “la inclusión de la personalidad individual en una colectividad hacia la cual se experimenta un sentimiento de

lealtad [...] mediante la apropiación e interiorización al menos parcial del complejo simbólico – cultural que funge como emblema de la colectividad en cuestión”. (1997: 18).

Sin embargo, esta identificación que se sitúa en el terreno cognitivo, en donde el proceso subjetivo de identificación se logra cuando el individuo ha interiorizado las normas de conducta del grupo y en donde solo interviene su subjetividad sin presiones estructurales, impide considerar que la identidad colectiva también se construye constreñida por las condiciones económicas y políticas, por ejemplo, al limitar o facilitar su libre elección de afiliación y sentido de pertenencia.

Para de la Garza (1992b), la identidad colectiva puede definirse como una parte de la subjetividad que se basa en el sentido de pertenencia otorgado por los sujetos en los diversos ámbitos de experiencia social dentro de una colectividad. Este proceso de construcción de identidad no puede hacerse en abstracto, sino en relación a un proceso resultante de la conjunción de procesos simbólicos y de distinciones significantes construidos por los propios sujetos en ciertos ámbitos situados.

De esta forma, la identidad no se entiende en términos abstractos sino que hay que tomar en cuenta el contexto en que subsisten los individuos, en este caso los vagoneros, por el tipo de relaciones sociales que establecen en su entorno social, por el conjunto de interacciones sociales en las que desarrollan su actividad, por las limitaciones sociales que le amplían o disminuyen el espacio de posibilidades para la generación de su identidad, sean estas materiales o subjetivas, y también por lo que *hace*.

La identidad se construye en medio de situaciones de conflicto y tensión ya sean latentes o manifiestas existentes entre grupos y clases sociales. Puede ser que existan conflictos que aún no han logrado cristalizarse en disputas concretas y que a pesar de ello, tengan mayor potencialidad de condicionar la construcción identitaria que los que si la hayan visibilizado.

En este sentido, y desde la perspectiva epistemológica configuracionista, la identidad colectiva de los vagoneros del Metro, desarrollada al interior de sus organizaciones, se manifiesta a través de un sentido de pertenencia que puede definirse por la interacción entre los compañeros de trabajo, con usuarios de carácter muy variado, con los policías destinados a los operativos, con los representantes de la organización, con los vigilantes del STC, entre

otros actores que intervienen en su trabajo que pueden ser concebidos por los vagoneros como “aliados” o “adversarios”.

A su vez, el estudio de las identidades colectivas es clave en nuestro análisis, ya que éstas pueden tener un papel fundamental en la articulación de voluntades y acciones, y por lo tanto en la conformación de sujetos colectivos, en donde el proceso de identificación de un *nosotros* y un *ellos* en torno al conflicto que representa la permanencia de los vagoneros en el Metro frente a las políticas públicas para eliminarlos, abre las puertas a la acción y a su vez otorga visibilidad a la trama conflictiva existente en el masivo medio de transporte urbano en la ciudad de México.

La externalización del conflicto por el control de las instalaciones del Metro que supone la política de Cero Tolerancia, reconfigura la construcción de su identidad colectiva relacionándola, como dice Retamozo, a la voluntad colectiva, a cierta capacidad organizativa y de movilización de los recursos materiales y simbólicos que disponen, de los liderazgos o modos de coordinación así como una justificación ideológica que sustente una visión del mundo y un proyecto a futuro. (Retamozo, 2006).

Esta pertenencia puede ser materializada por la conformación de grupos de afinidad al interior de la organización, los cuales pueden expresar el tendido de redes de colaboración organizacional entre líderes o dirigentes. Estos grupos de afinidad se establecen más allá de categorías de personalidad como amistad o simpatía, es decir en función de su capital político y social y sobre todo en su capacidad de convocatoria.

Es posible distinguir que los grupos de afinidad entre dirigentes se forman a partir del respaldo numérico con que los miembros de la organización disponen de la capacidad del líder “para juntar gente”, de este elemento es que la formación de grupos de afinidad entre líderes de vagoneros o incluso con dirigentes de organizaciones populares, se puede presentar principalmente para notificarse mutuamente la existencia de convocatorias institucionales de beneficios sociales como vivienda, becas educativas, campañas de salud, inscripciones a programas asistenciales como “Prospera”, apoyos económicos para adultos mayores o personas con discapacidad, etc. Naturalmente, en muchos de los casos estos grupos de afinidad también se forman por la relación entre partidos políticos y candidatos que

establecen un vínculo entre ellos y protección política para acciones relacionadas a la ocupación de terrenos, invasión de predios o desalojo de inmuebles.

Así, esta capacidad de convocatoria hace que los vínculos interorganizacionales sean más estrechos, sin embargo hay que advertir que esta vinculación desarrollada por la afinidad no solo se sustenta en la finalidad práctica de los mismos sino que intervienen aspectos subjetivos que propician su formación. Estos grupos de afinidad se logran a partir de la compartición de significaciones de la organización, del sentido de pertenencia y de otredad con respecto al trabajo que realizan frente a los policías, usuarios y otros vendedores que se desempeñan en el espacio público y los cuales padecen de la persecución policial.

Igualmente, estos sentidos de pertenencia permiten a los miembros de la organización trabajar colaborativamente, formar parte de un grupo a partir de percepciones morales, valorativas, estéticas o éticas que son llevadas al terreno laboral y son auxiliadas por la construcción y reconstrucción de un aparato lingüístico como recursos para la elaboración de justificaciones verbales de su permanencia del trabajo en el vagón frente a los policías.

En el sentido de los procesos de trabajo, por ejemplo estos recursos lingüísticos verbales son trasladados a los estilos de ofertar sus productos de una manera más específica y reducida o general o extensiva dependiendo de la presencia policial o el flujo de usuarios en el vagón.

Así, estos grupos de afinidad son considerados como colectividades formadas al interior de la organización por miembros que se distinguen a sí mismos en otros, por ello el proceso de interacción lingüístico verbal es vital en la identificación de las similitudes personales y laborales, iniciado a través de la profundización del conocimiento del otro, de la confianza y la solidaridad mutua para construir convenios con los policías que realizan los operativos. Estos convenios concebidos como estrategias tienen una naturaleza eventual y son llevados a cabo de manera individual o colectiva pero siempre operados en función de rasgos de una identidad colectiva.

En el contexto de los operativos policiales en su contra, estos grupos de afinidad se establecen en función de la forma en la que significan la presencia policial, ya sea que se afronten reconstruyendo los pactos con los policías que pasan por alto la presencia de vagoneros mientras éstos paguen una cuota informal o que disimulen su actividad comercial

frente su presencia; o que por el contrario distingan en este pacto una legitimación a la autoridad y decidan oponerse al sometimiento de su ocupación que ella supone, desarrollando cierta disposición para la confrontar la remisión.

La identidad colectiva de estos trabajadores se manifiesta en la aceptación que hacen las organizaciones de ellos y de la adscripción del vagonero a las organizaciones en donde se desarrollan formas de interacción aceptadas y rechazadas por los grupos de afinidad formados al interior de ella. Ya sea en función de sus procesos de trabajo, en tanto las convenciones lingüísticas y verbales en la venta, el respeto o irrespeto por los tramos de venta o en función de los operativos o el turno de venta; hasta las acciones que ponen en riesgo la reproducción de sus prácticas y la imagen colectiva del “nosotros” que representan: consumo de drogas o alcohol, irrespeto hacia el usuario, agresividad frente a los operativos, etc.

Esta identidad colectiva también se ve reafirmada por una memoria colectiva como ejercicio que se confronta permanentemente con la historia. Recuerda los sucesos a través de los significados que los acontecimientos han tenido para un grupo social dado, los cuales pueden ser objetivados por el lenguaje para ser comunicados y transferidos a generaciones venideras.

Ya que se basa en la historia oral, la memoria colectiva depende de la interpretación que el relator haga del acontecimiento, enfatizando o minimizando, es decir seleccionando y configurando los hechos pasados a partir de la significación que ha tenido para los sujetos. (Giménez, 1994).

Las tradiciones también conforman parte de la identidad colectiva de un grupo social, en el caso de los vagoneros, el festejo anual de la organización o de la línea en la que trabajan, alguna confrontación contra la policía, apoyo político, o alguna situación prolongada de emergencia y alerta del desalojo por parte de las autoridades administradoras del espacio público son muestras de ella.

Igualmente pueden existir ciertos rasgos que permitan una identificación particular y que podría estar referida, por ejemplo al hecho de compartir los rasgos distintivos del desempeño de su actividad de trabajar en el vagón, pero sobre todo por la antigüedad en el trabajo. Este rasgo distintivo reconoce entre vagoneros viejos y nuevos los cuales tienen percepciones distintas de la pertenencia a una agrupación, ya que los viejos tienen la posibilidad de trabajar

autónomamente, y sin embargo no suprimirse su sentido de pertenencia al gremio; mientras que por otro lado, a pesar de que el vagonero nuevo esté obligado a pertenecer a una organización no siempre existe ese sentido de pertenencia al considerar esta ocupación de tránsito, es decir momentánea en donde resguardarse del desempleo y la carencia.

Otro elemento de la identidad colectiva se establece en la decisión de acatar las decisiones de la dirigencia o de no acatarlas; lo que puede conllevar a la creación de nuevas organizaciones como resultado de la disidencia al interior de las ya existentes. Del mismo modo, el cambio de agremiados de una organización a otra supone un proceso particular de identidad colectiva en donde se reconstruyen normas y modelos de comportamiento que proceden de sus antecesoras.

De esta forma, la identidad puede configurarse de forma heterogénea y atendiendo a las diversas dimensiones en las que los sujetos interactúan y le dan significado a sus prácticas. Por ello, la definición de una identidad colectiva existente en los sujetos solo se puede lograr a partir del estudio concreto de cada uno de los campos de relaciones sociales que le son significantes para cada situación concreta y no a partir de planteamientos demostrativos carentes de contenido empírico.

2.2.1 Acción colectiva en los trabajadores del vagón

El complejo proceso de formación de una subjetividad colectiva está vinculado a la posibilidad de pensar grupalmente en un futuro común, en el cual los individuos se organizan frente a la estructura social para modificarla en función de su integración.

La acción colectiva, como posibilidad de los sujetos de intervenir creativamente en la vida social, se trata de un proceso de desarrollo de acciones de los individuos que operan una praxis social la cual contiene rasgos reflexivos e intencionales que hacen del contexto en que se generan susceptible de ser modificado; transformándolo a partir de cambios reivindicativos en favor de los agentes que impulsan las modificaciones.

Para Melucci la acción colectiva debe analizarse en tres dimensiones: la primera es que se desarrolla en base de la solidaridad como la capacidad del actor para desarrollar identidad colectiva, esta es la capacidad de reorganización del sistema de relaciones sociales. Otra dimensión la compone el conflicto que conlleva una relación opuesta entre actores luchando

por los mismos recursos, cada uno con sus respectivos valores; y por último lo representa una ruptura de límites del sistema una vez que la acción ocurre.

Para la investigación que actualmente nos ocupa, la acción colectiva se materializa en las acciones de resistencia individuales y las estrategias colectivas con que los vagoneros continúan desarrollando su trabajo a pesar de las prohibiciones crecientes que la paraestatal opera para eliminarla. Hablar de acción colectiva por parte de los trabajadores en el vagón es hablar de los códigos culturales que estos trabajadores han desarrollado para primeramente subsistir y posteriormente tratar de sembrar algún plan a futuro lo que supone un heterogéneo objetivo común el cual se fundamenta en realizar el trabajo que la necesidad les ha impuesto.

Asimismo es preciso tener en cuenta la separación que hiciera Melucci entre estructura y voluntad, es decir entre la prohibición normativa de esa ocupación en el Metro y la decisión de realizarla oponiéndose a la norma establecida lo que han sido catalogados como un malestar en la Red del Metro; pero que sin embargo se han establecido como un actor central en este masivo transporte urbano normalizado en la rutina urbana.

En el marco de la aplicación de una política de Cero Tolerancia enfocada en eliminar ésta ocupación, la acción colectiva que desarrollan estos trabajadores para persistir en su ocupación viene a oponerse a una visión hegemónica de administrar dicho transporte en donde la aplicación unilateral de la norma prohibitiva, intenta posicionar a la autoridad por encima del legítimo derecho constitucional al trabajo.

Frente a esta situación, la acción colectiva, que parece respaldada de rasgos culturales que previamente han definido una identidad grupal - no totalmente homogénea- es canalizada a través de organizaciones que a su vez son representadas por un líder que define y encausa el rumbo de la misma con el objetivo común de desarrollar su ocupación laboral.

Así, para lograr un análisis de la acción colectiva que desarrollan los trabajadores del vagón para continuar realizando su ocupación a pesar de las prohibiciones en su contra por parte del gobierno de la Ciudad de México y las autoridades del STC – Metro, habrá que explorar la intencionalidad de estas acciones y la estructura valorativa con que se operan.

De igual forma, para vincular la acción colectiva con la posibilidad de desarrollar o inscribirse en un movimiento social más amplio en la defensa no solo de su ocupación frente

a los desalojos sistemáticos, sino en uno que busque reivindicar el derecho al trabajo que ejercen, habría que tomar en cuenta que la visión del mundo hace que los sujetos signifiquen los conflictos en la estructura de forma subjetiva, por lo que la subjetividad no puede ser desvinculada del desarrollo de movimientos sociales ya que igualmente tiene rasgos de un fenómeno colectivo desde lo simbólico.

En el sentido de lo simbólico, se recupera la idea de Melucci (1985) en la que plantea que la acción colectiva puede ser ubicada en dos modelos polares: La latencia, en la que se crea nuevos códigos culturales, es decir cambios en los códigos culturales dominantes y produce nuevas prácticas sociales; y por otro lado la visibilidad cuando un grupo social pequeño emerge y confronta políticamente la autoridad en un tema específico, demostrando visiblemente una oposición subyacente a la construcción con respecto a la toma de decisiones de la política pública.

De esta forma, se pretende establecer un análisis de la acción colectiva del vagonero desde sus posibilidades de constituirse como sujeto social, lo que ofrece elementos para entender el proceso de creación de significado que, como dijera Gramsci (1974) ponen en juego estructuras diversas que están más allá de lo individual, o que mejor dicho “traspasan” a los individuos sin agotarlos en estructuras valorativas, estéticas, de razonamiento, discursivas; pero que sin embargo la subjetividad no puede ser entendida como una suma de estructuras que entran en juego para dar significado.

Con base en esta lógica, la identidad, la voluntad y la toma de decisiones colectivas de estos trabajadores para persistir en su ocupación, les permite reconocer oponentes, conflictos y proyectos que pueden darse en diferentes niveles de especificidad y de totalidad, remitiendo a la trascendencia que estos tienen en la formación de movimientos sociales.

Sin embargo, como aclara De la Garza, (1992b) no basta con tener una identidad colectiva para que esta se vuelva acción colectiva, ya que requiere además de una identidad específica de otros requisitos. El primero de ellos es un punto de ignición, es decir, un agravio sentido colectivamente, una injusticia evidente, una acción del otro, “flagrantemente ilegítima”. En el caso de los trabajadores del vagón, este punto de ignición se presenta cuando los elementos policiales que al momento de su detención en el marco de la política de Cero Tolerancia abusan de su autoridad a través de la prepotencia, detienen a personas de la tercera edad o

con alguna discapacidad, realizan decomisos o hacen uso de la violencia como recurso para realizar sus funciones.

Estos agravios o injusticias colectivamente sentidas, causan indignación social y adquieren significación inicialmente en función de identidades ambiguas, no derivadas todavía del movimiento sino de situaciones y prácticas cotidianas; lo que en los vagoneros puede generar cierta solidaridad que impida las remisiones.

Otro requisito para la acción colectiva radica en la comunicación, ya que sin ella el punto de ignición puede no producir acción colectiva y quedar en la indignación individual. La forma en la que la información fluye entre los trabajadores del vagón quienes -comparten una identidad colectiva- en una situación que represente un punto de ignición, tendrá la posibilidad de desarrollar acción colectiva contra un operativo, en donde el número de vagoneros que intervenga puede hacer la diferencia en la efectividad de dicha acción.

En tercer lugar como requisito de la acción colectiva está la organización como canal de interacción grupal de los fenómenos que empiezan a encadenarse de influencias. Este encadenamiento de influencias se establece a partir de la estructura jerárquica en la que los vagoneros se organizan y a través de la cooperación cotidiana en su trabajo con la cual identifica enemigos y moviliza la identidad (De la Garza, 1992).

Esa movilización de la identidad requiere en sus inicios de un umbral de identidad en combinación con un punto de ignición y posiblemente un catalizador que permita movilizar esa identidad. Un problema, para la construcción de la acción colectiva es el de la decisión. La construcción de la decisión da inicio a la acción colectiva, al mismo tiempo que comienza un proceso complejo de reconfiguración para la identidad; pero este proceso puede ser analizado a partir de un conocimiento y sobre todo una forma de razonamiento de elementos valorativos (cultura e ideología) y emotivos (estructuras de personalidad) que pueden desarrollarse durante el movimiento, pero que parten de estructuras preexistentes.

De esta forma, la intencionalidad con que los trabajadores del vagón actúan colectivamente, posibilita la significación que le dan al conflicto que se produce en el uso que hacen del espacio público que constituye el Metro para la realización de su ocupación y las acciones gubernamentales para hacer valer la administración que hacen de este espacio. Así pues, se

produce una tensión constante en esta disputa por el uso que se hace de este lugar como espacio de trabajo, que se convierte en uno de conflicto cimentado en situaciones históricas concretas. Así pues, la acción colectiva no puede estar determinada a una forma de actuar, sino múltiples formas de acción dependiendo de la interpretación del momento y del mundo del que se trate.

Para los fines de la presente investigación es importante mantener una noción que nos permita alejar la reflexión de determinismos y tampoco parta de la in-determinación, sino que considere la importancia de las estructuras materiales y culturales en la acción y los significados subjetivos que los sujetos producen y reproducen en su interacción social cotidiana y también en situaciones concretas coyunturales.

Efectivamente, la acción colectiva que los vagoneros desarrollan tiene intereses esencialmente materiales enfocados en su subsistencia, ésta los motiva a movilizar recursos económicos, sociales y políticos para establecer planes de acción estratégicos operados desde un análisis previo de entorno social que la política de Cero Tolerancia ha modificado para su actuar.

De esta manera, para el análisis de los sujetos de estudio mencionados la acción colectiva y la movilización social se materializan en las maniobras a las cuales aluden para evadir los desalojos, detenciones y remisiones policiales que forman parte de un proceso de conversión de su ocupación laboral en un acto delictivo.

Para ello nos enfocaremos en analizar los modelos centrados en las formas de solidaridad y redes de apoyo que desarrollan las acciones colectivas de los vagoneros desde la perspectiva accionalista acuñada desde las ideas de Touraine (1984), Melucci (1980) y Alberonni (1984) que aportan una visión que complementa la perspectiva la de acción colectiva y los movimientos sociales en donde el aspecto de la identidad colectiva ocupa un lugar central. Esta construcción supone la influencia de la historia en el funcionamiento social en que se desarrolla dicho conflicto. Sobre todo, resulta pertinente recuperar la idea de movilizaciones sociales como redes de formación de identidades que favorecen el reconocimiento de movimientos en donde se comparten identidades y prácticas comunes.

En el caso de los vagoneros del Metro frente a las prohibiciones crecientes que dificultan la permanencia de su ocupación, es importante hablar tanto de acción colectiva en tanto su posibilidad y potencialidad de desarrollar un proceso de movilización colectiva en la defensa de su derecho al trabajo, y del espacio público que representa el Metro como lugar de su labor. Lo que da lugar a referir acerca de experiencias de movilización colectiva por parte de las generaciones pioneras de esta ocupación como configuración subjetiva en la que interviene la reconstrucción de una identidad colectiva que le ha permitido establecer ciertos grados de cohesión en la definición de aliados y enemigos a los cuales oponerse, en este caso los administradores del espacio que usan de lugar de trabajo.

De esta forma, la acción colectiva puede ser entendida como parte de una movilización social que encuentra cohesión a partir de una identidad colectiva que configura subjetivamente un sentido de oposición que se inscribe en un proceso de correlación de poderes en una coyuntura política marcada por la implementación de una política de Cero Tolerancia en el STC en contra de la ocupación del vagonero.

En el caso de estudio que nos ocupa, la acción colectiva es presionada por estructuras como la relación clientelar entre Estado o partidos políticos con organizaciones de vagoneros en donde se re articulan la estrategias en la apropiación del espacio público como lugar de trabajo en medio de la disputa por los espacios de venta entre dirigentes y Estado, ya sean institucionales o no.

Por otro lado, existen estrategias de resistencia emanadas desde las dirigencias de las organizaciones de vagoneros para permanecer en su ocupación a pesar del control que les imponen los operativos policiales en su contra que van enfocadas a las que acciones organizacionales para permitir el acceso al trabajo que desarrollan, cuestión numérica que termina por favorecer los procesos de intermediación y negociación con los agentes detentores de dicho control.

Como se decía antes, la experiencia de resistencia permite pensar en la constitución subjetiva del vagonero como ser social a través de la conciencia social de formar parte de una minoría excluida o marginada formada a partir de oponerse al desalojo a través de la permanencia. En esta trayectoria de resistencia está latente la construcción de la decisión de la acción colectiva en donde la agresividad y la violencia física para defender su ocupación frente a los

intentos de eliminación de su trabajo manifiestos en los operativos policiales en su contra, adquieren diversas formas subjetivas de significación ya sean emotivas, morales o valorativas.

2.3 Estrategia metodológica para el estudio propuesto

Pretender lograr un acercamiento investigativo acerca de la acción y organización colectiva de los vagoneros del Metro, desde una perspectiva epistemológica crítica, implica un posicionamiento metodológico en el cual se tome en cuenta un análisis articulado de hechos sociales, de discursos y motivaciones en donde la posición del individuo adquiere un lugar de enorme relevancia.

De esta forma, en el presente estudio se parte de una visión metodológica para la construcción del objeto de estudio que integre acontecimientos fácticos y no fácticos el cual se distancie de explicaciones causales sustentadas en hipótesis verificables o refutables.

Por ello, la inquietud por comprender los procesos de producción y reproducción de significados, tanto de la ocupación de vagonero como de la conformación de acciones y organización colectivas para su defensa frente a los programas gubernamentales enfocados en su eliminación, requiere ser auxiliada por técnicas de investigación social interpretativas.

De esta forma, la estrategia metodológica que nos planteamos seguir se propone una aproximación al objeto de estudio (acción y organización colectiva de vagoneros) solo comprensible desde el rescate de la percepción que tiene el sujeto de estudio (vagoneros) de su realidad y del sentido que adquieren sus acciones influenciadas por un discurso (como trama de sentido) que las motiva y reproduce.

En este sentido, las acciones e interacciones son el núcleo a partir del cual, se puede obtener la comprensión profunda de los símbolos y significados que posibilitan la existencia y persistencia de la ocupación laboral de los vagoneros del Metro.

Por tanto, hacer referencia a la investigación de corte cualitativo, es hacer explícita la utilización de un enfoque de estudio centrado en lo humano, en lo interior y subjetivo, en la producción de significados y sentimientos de los sujetos de estudio (Ruíz Olabuénaga, 1996). La perspectiva hermenéutica, desde la que se plantea la presente investigación, se centra en el entendimiento e interpretación; con lo que se orienta a captar el origen, el proceso y la

naturaleza de estos significados que brotan de la interacción simbólica entre los individuos (Schutz, 1974).

En el caso concreto que nos ocupa, desde un razonamiento inductivo se establece la propuesta de analizar las particularidades de la situación de los vagoneros de determinada Línea, para arribar a posibles generalidades efectivas para los comerciantes que trabajan en cualquier otra Línea de la Red.

Así, la presente propuesta de estrategia metodológica parte de inmersión en el mundo de vida y de trabajo de los vagoneros que trabajan en la Línea A del Metro, los cuales persisten en su ocupación organizados en torno de la Unión Única Independiente de Vendedores del Metro A.C. (U.U.I) como organización del trabajo.

Para lograrlo, se plantea un acercamiento de inmersión en que se retomen perspectivas que den cuerpo a la discursividad de los vagoneros a través de la entrevista, lo que permitirá el acceso a rasgos de la historicidad en que estos trabajadores desenvuelven sus interacciones.

Pero el simple hecho de realizarse en un contexto urbano como lo es el Metro de la Ciudad de México, merece una serie de distinciones acerca de los retos que conlleva el trabajo de campo en espacios públicos desde una visión de observación flotante.

A estos espacios Manuel Delgado los denomina:

“...*espacios transversales*, es decir, espacios cuyo destino es básicamente el de traspasar, cruzar, intersectar otros espacios devenidos en territorios... en los espacios transversales toda acción se platearía como un *a través de*. No es que en ellos se produzca una travesía, son una travesía en sí, cualquier travesía... [Estos espacios] No es nada que no sea un irrumpir, interrumpir y disolverse luego. Son espacios transito... se limitan a traspasar de un lado a otro, sin detenerse”. (Delgado, 1999: 36 - 37).

Delgado distingue que la idea del trabajo de campo en espacios públicos debe realizarse bajo la consideración de ciertas discusiones acerca de la noción de un espacio como lugar que puede ser ocupado y que a su vez está en posición de ser un lugar practicado (Certeau, 1992). De la concepción que considera una distinción entre espacio geográfico / espacio antropológico, en donde la espacialidad geométrica es un espacio existencial, que constituye un espacio indiscutible (Merleau – Ponty, 1975). Y de las visiones en las que estos espacios

públicos son considerados no – lugares como “un ningún sitio” que es un punto de pasaje entre los itinerarios cotidianos (Augé, 1993).

Pero sobre todo, lo que advierte Delgado es que el asunto de la antropología urbana “tiende a comportarse como una entidad resbaladiza, que nunca se deja atrapar”, que está imbuida en una secuencia de formas sociales delicadas que discurren entre espacios diferenciados y que constituyen sociedades heterogéneas, de ahí su complicación.

Por ello, Delgado establece la recomendación que ofrece una doble radicalización de la observación participante en la que el etnógrafo urbano es “totalmente participante” cuando se mezcla con sus objetos de conocimiento, sin necesidad de pedir permiso y sin explicar su misión, convirtiéndose en uno más que puede conformar un ser “totalmente observador”.

Esa idea puede ser complementada por perspectivas literarias en las que también se tomen en cuenta las emociones de los sujetos observados y del observador que registra todo lo que ve con percepción aguda. Asimismo las técnicas periodísticas de crónicas de la realidad también establecen un aporte a la “observación flotante”.

Estas puntualizaciones serán guías en la presente estrategia metodológica, en la cual se considera realizar el trabajo de campo con los sujetos sociales desde la perspectiva de coinvestigación en donde se recuperen relatos de vida a través de su discursividad (de su narración) con técnicas particulares de entrevista individual que son interpretadas desde la descripción densa. (Rowles, 1978).

Para la realización del trabajo de campo se tomó en cuenta la perspectiva de la entrevista a profundidad y la historia de vida (oral), que terminó redimensionando la noción de profundidad hasta el grado de considerar el enfoque biográfico como técnica que contiene elementos de una historia de vida, pero que se centra en momentos cruciales que al momento de ser verbalizados resignifican la experiencia vivida. (Piña, 1989).

Por ello, este discurso proviene de un hablante que en determinadas condiciones, construye, proyecta y sostiene una imagen particular de sí mismo que el narrador construye en términos de un personaje. Ante esta premisa Piña afirma que:

“...la naturaleza y especificidad del relato autobiográfico, es la de un discurso particular, de carácter interpretativo, y no la reconstrucción vernal de acontecimientos pasados” (Piña, 1989: 135).

De esta forma, realizar un acercamiento autobiográfico con los vagoneros en diferentes momentos y etapas puede ofrecer evidencia de procesos de re significación de su ocupación y de sí mismos como trabajadores. Pero sobre todo, lo que se pretende, es identificar en el fondo de su discurso la significación que construyen de la organización y las acciones que pueden desarrollar para la defensa de su ocupación frente a las estrategias institucionales que tienen por objetivo eliminarla.

Así, bajo estas consideraciones es pertinente un replanteamiento de las aproximaciones a los relatos de vida de los trabajadores vagoneros de la Línea A, en donde en lugar de partir de la concepción de informante, se parte de la colaboración de interlocutores que participan en el ejercicio narrativo de sus propias vidas compartiendo la idea de lo que hacen y lo que son. (Catani, 1990)

Maurizio Catani exhorta tomar en cuenta que los discursos no pueden ser relatos con lógicas internas perfectamente establecidas, de hecho es en la contradicción entre relatos en los que hay que prestar especial atención para identificar procesos diferenciados de memoria y recuerdo; crónicas y cronologías que establecen mitos fundacionales que dan sentido al discurso. (Catani, 1990: 161-162).

Para lograr una interpretación que no establezca coordenadas fuera de la realidad de los sujetos de estudio, se considera pertinente auxiliarnos del análisis de contenido pero no en su versión tradicional, más tendiente al análisis cuantitativo del documento, sino en donde la producción del mismo documento forma parte del contenido mismo.

De esta forma los procesos de memoria y de lenguaje de los vagoneros de la Línea A, que se pretenden rescatar a partir de relatos de vida tienen latentes aspectos de la vida que han quedado en el olvido o en la censura. Por ello, analizar el contenido pretende analizar la experiencia como vivencia y como relato organizado secuencialmente por la voz de quien narra.

Navarro y Díaz (1995) proponen que ese análisis debe realizarse partiendo de observaciones de hechos y observaciones de acciones que se cristalizan en textos como resultado de un

proceso de comunicación lingüística (verbal) entre los sujetos, operando en un determinado contexto.

Para lograrlo, diferencian elementos de análisis y estrategias de investigación de un texto como manifestación de un fenómeno comunicativo subyacente frente al cual el investigador debe definir componentes esenciales para su análisis, partiendo según los autores de "...al menos cuatro niveles, distintos y sin embargo fuertemente relacionados: el nivel pragmático, el teórico, el metodológico y el de las técnicas concretas a emplear" (Navarro- Díaz, 1995: 183).

Lo que un análisis de contenido establece es un corpus nacido de una codificación del fenómeno comunicativo producido más no recopilado, del cual se extraerán unidades básicas de relevancia que el investigador se propone extraer del corpus, en palabras de Navarro y Díaz:

Estas unidades de registro, tendrán unas características y una amplitud que será mayor o menor según los objetivos de la investigación y el método específico de tratamiento de las mismas que se pretende utilizar. El proceso de análisis arranca en cualquier caso, de la definición de estas unidades. (Navarro- Díaz, 1995: 192).

Con base en lo anterior, parece pertinente partir de un análisis de contenido como auxiliar cualitativo en la comprensión de los elementos discursivos recuperados de los relatos de los vagoneros articulado de las interpretaciones y las observaciones realizadas en su espacio de trabajo, así como de situaciones compartidas con los mismos sujetos que colaboran en la investigación; con lo cual se logra establecer una comprensión amplia que recupera significaciones cambiantes y persistentes que nos permitan afrontar los intereses que fundamentan la presente investigación.

2.3.1 La perspectiva auto etnográfica como alternativa metodológica

La objetividad científica ha sido una de las mayores preocupaciones epistemológicas y metodológicas en ciencias sociales. El dilema entre la investigación valorativamente orientada y la sujeta a las normas de la "objetividad" resulta una discusión permanente. Sin embargo, pretender que el pensamiento abstracto no sea contrastado por la realidad "objetiva" sería pensar que esta última se encuentra ajena a la mente humana.

Esta complementación entre modelos conceptuales y esquemas metodológicos, es uno de los principales argumentos de las ciencias sociales para producir la coherencia acumulativa de la construcción del conocimiento y de los resultados de la investigación frente a los hechos.

En ese sentido, los supuestos de realidad propuestos por Zemelman, en donde la articulación entre procesos estructurales y los determinados por la intervención de la praxis de los sujetos sociales se entrecruzan, implican que los juicios de las teorías y los significados de los métodos de investigación también pasen por un filtro del investigador, quien produce interpretaciones subjetivas frente a la posibilidad de desarrollar condiciones objetivas del conocimiento.

Dejar fuera del análisis la subjetividad del investigador y simular que sus intereses ideológicos y políticos no intervienen en la producción de conocimiento que genera, sería considerar que las estructuras mentales del sujeto cognoscente no influyen en la concepción de la realidad “objetiva” que se estudia. Para no pasar por alto esta imbricación subjetiva - objetiva, la investigación cualitativa ofrece técnicas que posibilitan reflexionar desde las llamadas investigaciones experimentales que recuperan la trascendencia de los aspectos literarios y retóricos, aportando elementos epistemológicos que dan un “giro narrativo” integrando al investigador como sujeto de estudio.

El cambio de interés de la antropología enfocada en estudiar a “los otros” a “lo muy diferente” en sus “mundos exóticos” abre la posibilidad de analizar “lo muy semejante” al “nosotros” los “mundos comunes”, en donde el investigador también se incluye partiendo de la observación participante, en este caso, de las estrategias que los vagoneros del Metro desarrollan para persistir en su ocupación a pesar de las prohibiciones crecientes estipuladas por una política de Cero Tolerancia para eliminarlo. La autoetnografía aporta una perspectiva epistemológica que sostiene que la vida individual puede dar cuenta de los contextos en los que le toca vivir a una persona, así como de las épocas históricas que recorre a lo largo de su existencia.

En sus inicios, la perspectiva autoetnográfica se aplicaba al estudio de un grupo social que el investigador consideraba como propio, estableciendo una distinción entre la investigación de grupos afines y estudios autobiográficos. Fue con Carolyn Ellis y Artur Bochner (1996) que la autoetnografía se desarrolla como método de investigación que plantea el uso de la

primera persona al escribir, la apropiación de modos literarios con fines utilitarios y las complicaciones de estar *dentro* de lo que uno está estudiando. (Gaitán, 2000:1).

Así, los autores promotores de esta perspectiva como Richardson (2003) indican que la autoetnografía a menudo se escribe en primera persona y los textos aparecen en una enorme variedad de formas como relatos de ficción, drama, textos de performance, textos polivocales, aforismos, comedia y sátira, conversaciones, alegorías y géneros mixtos.

Para Carolyn Ellis la autoetnografía es un “género de escritura e investigación autobiográfico que [...] conecta lo personal con lo cultural” (2003: 209), por lo que es vital tener claro que la importancia de tomar el contexto cultural, presente en la etnografía clásica y en la antropología social no ha perdido su importancia, solo que las distinciones entre lo personal y lo cultural no siempre son claras. Así, la existencia de una estructura narrativa posibilita incluir en el análisis una trama o argumento del relato y no solo la mera transcripción de entrevistas sino complementando las viñetas o fragmentos con estrategias literarias. Por tanto, el proceso de investigación de campo con apoyo de la autoetnografía entraña el inicio de un itinerario introspectivo, y a la vez reflexivo, en donde la experiencia personal juega un papel decisivo en la comprensión de los fenómenos y realidades estudiadas.

Esta propuesta metodológica permite acceder de manera privilegiada al mundo personal del investigador inserto en el entorno sociocultural del que nacen esas mismas referencias, en el contexto de la investigación de los vagoneros en la que desarrollo trabajo de campo, una situación de detención policial me llevó a considerar esta perspectiva para recuperar la visión del investigador en condiciones particulares de trabajo de campo.

Al ser detenido junto con tres trabajadores del vagón en el marco de los operativos policiales pertenecientes a la política de Cero Tolerancia, fui obligado a detener mis dispositivos de grabación dejándome sin posibilidad de registro de lo sucedido. De esta manera, la experiencia se convirtió en el último recurso para interpretar los mecanismos de negociación que en ese contexto se presentaron con los vendedores para permitirles regresar a trabajar y evitar su remisión.

Este dilema metodológico me acercó a la perspectiva autoetnográfica en el intento de rescatar experiencias de investigación de campo como ésta, más allá de la recuperación de algún fragmento del diario de campo como una voz en *off*. Naturalmente, la perspectiva del actor es el eje rector de la presente investigación, sin embargo esta perspectiva asume que el investigador forma parte del mundo en el que vive, tanto en un sentido literal, como figurado.

Así, la autoetnografía permite establecer una conjunción de los niveles microsociales y macrosociales presentes en la realidad estudiada, las relaciones intergeneracionales y la interacción de periodos históricos particulares dentro del llamado conocimiento situado que relaciona la vida personal del investigador con los temas que elige estudiar. Por tanto, ésta perspectiva será recuperada como un auxiliar con el cual establecer un vínculo analítico entre lo personal y lo cultural y su influencia en el desarrollo del estudio social planteado.

Capítulo III

Mejor aquí que andar robando: Las particularidades de la Línea A como espacio de trabajo del vagonero

En el presente capítulo se expone una breve descripción de las características sociales de los trabajadores del vagón y de su perfil como sector heterogéneo de trabajadores informales en el Metro, posteriormente se esclarecen algunos detalles relacionados a la Línea A como espacio de trabajo para este grupo de trabajadores y de la forma en la que ha impactado la política de Cero Tolerancia en ellos, tanto por quienes adaptaron ésta ocupación inicialmente en esta Línea, como para quienes llegaron a trabajar ahí después de desempeñarse en otra. El último apartado plantea una revisión de la actualización de los procesos de trabajo en los vagones a partir de la intervención policiaca en la Red del Metro, con la cual se pretende comprender y explicar la existencia de acciones de resistencias individuales y colectivas a dicha política pública que busca erradicar su ocupación en el transporte público más utilizado de la Zona Metropolitana del Valle de México.

3.1 ¿Quiénes trabajan como vagonero? Perfil del trabajador en el vagón del Metro

En 2008 cuando el STC – Metro planificaba el Programa de Regularización del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo Metro empezó por realizar un censo de los comerciantes en el vagón y en los pasillos que resultó en una cifra de 2865 trabajadores agrupados en 21 organizaciones (Juárez, 2015: 93).

Este censo realizado a los trabajadores del vagón, intentaba ubicar a los beneficiarios de una política pública que enfocada en habilitar espacios comerciales en los transbordes, inicialmente para vagoneros con alguna discapacidad visual (ceguera total, semi-ceguera o debilidad visual) con miras a encausarlos a la formalidad (Serna, 2013).

La profunda desigualdad que pone en desventaja a estos trabajadores posicionados en condiciones de vulnerabilidad, los llevó a desarrollar episodios de acción colectiva manifiesta en la formación de la Asociación Mexicana por el Trato Humano Social, Material y Cultural de los Invidentes y Débiles Visuales (ASOCIVE) que les permitió tener un canal de intermediación para desempeñar su ocupación disminuyendo los riesgos a su integridad física debido a la implementación del plan gubernamental que, a pesar de operar en la actualidad, no evitó el regreso de los vagoneros ciegos a los andenes.

Sin embargo, además de los ciegos, muy pocos fueron los beneficiados de un programa elaborado con poca claridad y sin reconocer los principales rasgos de la población objetivo tal como lo muestran sus reglas de operación en las que se especifica estar destinado solo para residentes del entonces Distrito Federal, en retrospectiva dicho programa procuró la disminución (numérica) de la presencia de los vagoneros que entonces desbordaba las estaciones de la Red.

Sin la intención de establecer un perfil sociodemográfico de estos trabajadores, puesto que las técnicas de investigación utilizadas en el trabajo de campo no facilitan esa información; es posible rescatar algunos rasgos generales y particulares de la conformación social de este sector de trabajadores urbanos más allá de aclarar las características propias de una descripción tipológica con relación al lugar de las instalaciones del Metro en que comercian.

En ese sentido, con la intención de centrarnos en los comerciantes en los vagones y partiendo de los testimonios compartidos por los trabajadores del vagón, es posible considerar su constitución como sector de trabajadores urbanos que ha trascendido generacionalmente, principalmente conjuntando una enorme diversidad de actores sociales que comparten alguna condición de vulnerabilidad.

Ya sea que se trate de personas con discapacidad como se mencionaba párrafos atrás, madres solteras, personas sin documentos legales –actas de nacimiento, comprobantes de domicilio, credencial de elector-, con antecedentes penales o con órdenes de aprehensión en su contra, migrantes de Estados del sureste (Veracruz, Oaxaca, Guerrero y Chiapas), campesinos pidiendo una limosna para sembrar sus tierras en Puebla, personas en situación de calle, con alguna enfermedad incapacitante para el trabajo, mujeres transgénero intercambiando fotocopias de poemas por monedas, predicadores cristianos, el sector de trabajadores del vagón se conforma como un grupo heterogéneo.

Esta heterogeneidad de actores sociales y la trascendencia generacional de los mismos esta manifiesta en la intervención de personas de la tercera edad, adultos, jóvenes y niños; quienes coinciden en un espacio de trabajo en que deben aprender a sobrellevar las diferencias de trato recibido ya sea por compañeros, usuarios y policías para asegurar su intervención en los procesos de trabajo en el vagón.

Tomando en cuenta el aspecto etario es posible ubicar cuatro generaciones de vagoneros en los distintos momentos históricos de esta ocupación en el servicio de transporte público más utilizado en el contexto urbano de la Ciudad de México y el Estado de México:

Los iniciadores de esta ocupación, son los que naturalmente acumulan mayor tiempo dedicándose a esta actividad comercial, suelen superar los 50 años de edad, y son quienes en el contexto de las crisis económicas de los años setenta (1974 y 1976) y de la tecnificación de la industria mexicana en la que no encontraron cabida empezaron a buscar una alternativa ocupacional con la cual afrontar el desempleo.

A esta primera generación de vendedores en los vagones podría atribuírseles haber llegado a esta ocupación como el resultado de su exclusión del mercado laboral formal, ya sea por despidos y por la incapacidad de conseguir incorporarse en el mercado de trabajo formal y que, como dijera las premisas de la conformación del sector informal de la economía en los años setenta, hacían uso de la composición familiar para afrontar el trabajo, trabajaban a partir de una muy baja inversión y sobre todo tenían una enorme facilidad de acceso al trabajo. (Tokman, 1995).

Sin embargo, también existieron los casos que tras una trayectoria familiar dedicada al comercio en calles, plazas, parques o en transporte público encontraron en la inauguración del Metro la oportunidad de ingresar a vender en un espacio de enorme afluencia de usuarios como clientela cautiva, que hasta entonces no tenía precedentes en ningún escenario urbano en la capital mexicana.

Información proveniente de la misma experiencia de estos trabajadores, la cual descansa en su memoria de un pasado recreado, refiere a la dura respuesta policial que provocó su irrupción en los vagones del Metro y las oscuras casusas con que justificaban las sanciones a las que se hacían acreedores cuando eran detenidos.

Recordar este periodo inicial o fundacional de su actividad y de cómo ingresaron a la actividad en sus casos particulares, no puede ir separada de alguna remembranza acerca de la rigidez con que las autoridades de la paraestatal y del entonces Departamento de Distrito Federal (DDF) impedían el, hasta ese momento, novedoso trabajo.

Conversar con un vagonero de primera generación es lograr una panorámica histórica de las modificaciones con que los gobiernos y direcciones de la paraestatal han tolerado esta ocupación y por supuesto las diferentes formas de sancionarla; al mismo tiempo permite recuperar su visión del proceso por medio del cual han tomado conciencia de sus propios derechos defendiéndolos colectivamente a través de articulación de organizaciones jerárquicas con las cuales mediar con las autoridades su permanencia en el trabajo.

[...] Antaño era más pesado, pero se iban por más tiempo, o sea te mandaban al operativo duro, cabrón, pero no sé... una vez al mes, ahora están todos los días o hasta todo el día [...] fue como en los noventas, que empezaron a hacer un chingo de organizaciones, se juntaban dos tres y ya tenemos una organización, por eso luego había hasta peleas entre nosotros y el gobierno nomás veía de lejos [...] **Chanok, vagonero dulcero**. Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

A diferencia de los vagoneros llegados posteriormente, no consideran abandonar el trabajo en el vagón al percibirlo como la única ocupación que pueden desarrollar ya que no entran en los rangos de edad establecidos en los perfiles de los empleos, por lo que salida del Metro no es una opción para ellos.

Les ha tocado presenciar momentos cruciales en la historia de su ocupación y experimentar la movilización de sus capacidades y recursos en el esfuerzo por la reivindicación del ejercicio de su derecho al trabajo que representa su actividad en el Metro frente al gobierno y la paraestatal; por ello, es posible percibir en estos trabajadores una mayor preocupación por la tendencia prohibitiva que prevalece en el vagón.

Con relación a la composición de género, en esta primera generación la presencia femenina fue mucho menor relacionada a las posteriores, ya que según los relatos recabados, la mujer se incorpora al vagonero más o menos a finales de la década de 1980, incursionando en lo que hasta entonces constituía una ocupación masculinizada y poco tradicional en comparación a las más feminizadas en que tradicionalmente se incorporaban las mujeres como secretaria, enfermera, maestra, mesera o cuidadora (Oliveira y Ariza, 1999) asociadas al mercado de trabajo formal. Igualmente representó una incursión en un trabajo extradoméstico como lavar y planchar ropa ajena, composturas de costura, cocinar, cuidar niños, entre otras (Cooper, de Barbieri, Rendón, Suárez y Tuñón, 1989).

El ingreso de la mujer al vagón para comerciar en él estaba asociado a redes familiares, ya que este sector se conformó principalmente por las esposas de los primeros vagoneros, las cuales subieron al vagón paulatinamente toda vez que adquirirían experiencia comerciando en puestos semifijos en los andenes y transbordes, añadiendo el elemento femenino al perfil de los trabajadores del vagón y la división sexual del trabajo en el vagón del Metro.

Cabe señalar que el ingreso de la mujer al vagón cumplió una función vital para la reproducción de esta ocupación, ya que la necesidad de trabajar sin tener en donde dejar a sus hijos, las obligó a desarrollar sus jornadas con los niños y niñas a cuestas. Este acompañamiento permitió que desde muy corta edad los infantes aprendieran las máximas de esta ocupación desarrollándola de a poco y en la práctica.

[...] Yo lo traía – a su hijo mayor- y se quedaba bien tranquilo, se lo encargaba a los que se quedaban en la base y donde lo ponía ahí se quedaba, ya luego me lo empezaba a llevar [...] **Chanok, vagonero duclero**. Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

[...] desde los 8 empecé a venir con la *jefa* –su madre- y de repente me dejaba echarle en uno que otro vagón, pero ya como a los 11, 12 ya me empecé a hacer cargo de mi maleta [...] **Jesús Arturo, vagonero articulista**. Entrevista realizada el 20 de diciembre de 2017.

Esta inspiración femenina al trabajo en el vagón aportó una revalorización de la autonomía que este trabajo, les podía garantizar, encausando la flexibilidad de la jornada en la combinación de las tareas maternas y productivas con las de cuidado, produciendo una vinculación entre familia y trabajo. Asimismo aportó el aspecto subjetivo femenino asociado al cuidado de una familia ampliada en que instruye las reglas de convivencia más básicas a los infantes y jóvenes (Zaremborg, 2010: 57), así como en la diversificación de la mercancía ya existente pensada para el mercado femenino asociadas principalmente a artículos de belleza como cordones para el cabello, espejos, cosméticos, cepillos, peines etc.

La segunda generación la conforman los hijos, sobrinos, ahijados y entenados de los primeros trabajadores del vagón, los cuales vinieron a representar un incremento numérico bastante notable, sobre todo en la década de los años noventa, que coincide con la etapa en

la que empezaron a surgir múltiples organizaciones que conjuntaron las 21 que años después identificaría el STC en su censo de vagoneros.

Se trata de un vagonero que ha desarrollado su actividad desde la infancia y que aprendió algunas premisas jurídicas que le permiten comprender las lógicas policiales en contra de su ocupación y los alcances de las sanciones contra su actividad.

A pesar de que el nivel escolar ha sido un aspecto que a los trabajadores del vagón iniciadores les ha preocupado muy poco, en esta segunda generación, se sigue visualizando un desinterés generalizado por trascender la práctica del vagonero como labor a futuro tal como lo muestra de León, quien en su tesis referente al abandono escolar de vagoneros de la Línea 3 explica que el grado de estudio estos sujetos laborales oscilaba en la secundaria concluida al verse truncadas sus posibilidades de continuar estudiando por las carencias materiales, en donde el abandono escolar se vincula directamente con su incursión en el trabajo (De León, 2009: 49 - 58).

Con la llegada de una segunda generación de éstos trabajadores, la forma de desempeñarse en el vagón también se ve modificada en tanto sus procesos de trabajo y las tecnologías que se incluyen en el trabajo en los casos de quienes usan bocinas, dispositivos digitales reproductores de música, pantallas y algunos saberes básicos con los cuales reparar desperfectos en sus medios de producción.

Con esta transición de niños, jóvenes a adultos se consagran los complejos procesos de capacitación para el trabajo que son re - diseñados y re – definidos frente a una situación dinámica de cambios constantes que suelen impedir el establecimiento de una estrategia a corto y mediano plazo y más concretamente de un proyecto de vida.

[...] Yo ya no saldría del Metro, para subir económicamente ya no, a mis 40 años está cabrón, a menos que lo volvieran un delito muy cabrón. Ahorita por ejemplo con la magia me la llevo más a toda madre, pero para mis hijas ya me gustaría otra cosa, porque aquí uno no sabe nunca. Estamos pero podemos dejar de estar. **Harchye, vagonero mago**. Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Año con año, es lo mismo, que se va a venir más duro el operativo, si hay que ir buscando otras alternativas, no me cierro a la idea que toda la vida voy a hacer esto. Lo he intentado lo he hecho, lo he alternado con empleos el último

fue en enero en el Aeropuerto de personal de seguridad [...] nunca tienes nada seguro aquí, el ingreso es *vareble*, que tal si hacen reformas de seguridad aquí en el Metro o se privatiza como tanto se ha dicho, realmente llegue el Cero Tolerancia a los trabajadores, no. yo si veo una posibilidad, una alternativa, abrirte un abanico de posibilidades. **Hugo David, vagonero articulista.**
Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Cabe señalar que estos vagoneros ya no son el producto de las condiciones estructurales de los mercados de trabajo, ni como el resultado de la exclusión y la marginación laboral, sino que principalmente su inserción al trabajo del vagón se produce por herencia, como una inserción a la empresa familiar en la que los lazos consanguíneos en muchos casos se fundan entre los mismos compañeros; por lo que el vagonero de segunda generación tiene una experiencia muy corta o nula en el mercado de trabajo formal.

En esta generación de trabajadores es posible notar la enorme carga valorativa negativa al trabajo asalariado y a pesar de ello considerarlo una alternativa –temporal- con que estabilizar la condición de incertidumbre que representa obtener ingresos variables. Los trabajadores que se insertan en esta generación y no provienen de alguna dinastía vagonera se adscriben a grupos de afinidad con que comparten sentidos estéticos, valorativos, normativos, afectivos, morales y cognitivos. La persecución con que se han desarrollado laboralmente, la asumen de manera diferencial con relación a sus predecesores, con un cierto grado de desfachatez que demuestra la nula imagen que tienen de las autoridades, al haber crecido entre operativos y detenciones, el endurecimiento de la norma les parece transitorio.

Una diferente forma de asumir la eventual eliminación de su trabajo se basa en considerar su ocupación un mal necesario dentro de este masivo medio de transporte y que el continuar realizando adquiere un carácter de servicio social en favor de la no alteración de la trama urbana producida por su desaparición de dicho espacio.

Esta segunda generación de vendedores del vagón ha formado relaciones de pareja entre colegas uniendo familias fortaleciendo las redes de solidaridad y de subsistencia que se dan al interior de esta ocupación, o que por el contrario pueden producir confrontaciones que no favorezcan al establecimiento de estrategias lo que supone la existencia de una tercera generación que tiene otras condiciones estructurales enfocadas en la trascendencia de esta ocupación, desarrollándola con el plan de transitar a mejores condiciones de trabajo.

La tercera generación de vagoneros son los nuevos niños y jóvenes que laboran en los vagones del Metro, ya sea que provengan de familias de trabajadores del vagón o que inicien su propio camino en esta ocupación, la cual según la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDH) es practicada por más de 100 niños, los cuales para la Comisión son objeto de explotación infantil, publicó Jonás López en su artículo “Combatirán explotación infantil en el Metro” (Excelsior, 18/01/18).

El trabajo de los niños en los vagones hoy es consignado institucionalmente considerándolo una obligación impuesta por los padres o tutores quienes los obligan a trabajar o a pedir limosna por determinadas cuotas monetarias para no ser castigados; sin embargo también existen casos en los que forma parte de una estrategia de subsistencia más amplia en el que las familias aportan recursos económicos –en la medida de sus alcances- para afrontar la carencia como una empresa familiar.

Sobre todo, en el contexto prohibitivo actual en contra de los vagoneros en donde los niños trabajan con cierta “inmunidad” al no poder ser detenidos ni remitidos por los policías, a los ojos del sentido común, verlos comerciando en el vagón sugeriría que son obligados a realizar una actividad que para los adultos se complica y se ha perdido de vista que el trabajo infantil en los vagones surge como respuesta a la falta de recursos económicos y como integración paulatina al mercado de trabajo construido familiar y generacionalmente, en donde la transmisión del aprendizaje de la autosuficiencia económica se vuelve fundamental en su subjetividad laboral.

Siguiendo el esquema analítico de Larissa Lomnitz, que un niño trabaje en el Metro forma parte de las formas de sobrevivir a un medio vinculando lazos de reciprocidad y ayuda mutua de sus semejantes, esta red se institucionaliza, formando verdaderos grupos de interés conformados por lazos de parentesco y de familia específicos. (Lomnitz, 1975: 19 – 24).

Sin embargo, es innegable que la explotación infantil también viaja en Metro y se adapta a los procesos de trabajo de los vagoneros antes descritos, sea de manera violenta o sutil, existen grupos de niños que efectivamente trabajan en contra de su voluntad y que conforman agrupaciones que son perseguidas judicialmente por la ley mexicana y por la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Por otro lado, también existen los casos en los que los niños se convierten en acompañantes como elemento simbólico con el cual producir algún impacto emocional en los usuarios, lo que reporta directamente en la ganancia del día, constituyéndose un abuso para los infantes.

La relación con los vagoneros adultos se desarrolla con una inherente relación de subordinación en donde a discreción de los adultos, a los niños no se les respetan sus turnos de venta, o si se dedican a alguna actividad artística frecuentemente son interrumpidos por el pregón ajeno. Por otro lado, el tipo de productos que pueden comerciar generalmente queda limitado a los dulces o artículos pequeños que estén en posibilidad de cargar en volumen.

En el caso de los “externos” o “nuevos”, el poco arraigo y familiarización con las estrategias del vagonero para continuar en su trabajo, les hace pensar, a diferencia de la generación previa, en reconsiderar su ingreso al mercado laboral, lo cual exige un profundo desarrollo de capacidades para competir por posicionarse en el sistema productivo y laboral formal. Éstos trabajadores a menudo son estudiantes de nivel medio superior y universitarios que producen una tendencia incremental.

3.2 La Línea A del Metro como espacio de trabajo para los vagoneros

Entender el trabajo como actividad humana que transforma un objeto en trabajo a partir del uso de ciertos medios de producción, implica hablar de la interacción que igualmente transforma al humano, lo que conlleva el desarrollo de niveles de conciencia acerca de los objetivos y resultados esperados del trabajo mismo, ampliando el concepto de trabajo.

Para Enrique de la Garza, estos objetivos y resultados deben ser contextualizados históricamente en cuanto al objeto de trabajo, es decir ya sea en la generación de objetos materiales o puramente simbólicos, como en los que el producto no existe por separado de la propia actividad de producir (2010: 15). Al no producirse una separación entre el proceso de producción y de consumo, el consumidor interviene de manera directa en la producción del producto o servicio, lo que supone su intervención como un tercero, además del trabajador y del patrón, en el proceso de producción inmaterial.

Por ello, para entender el trabajo de los vagoneros desde la perspectiva del trabajo no clásico, en el cual se presenta una interacción directa con del cliente y en la que constantemente se realiza una evaluación de la calidad de su servicio; se debe tomar en cuenta la intervención

de códigos culturales que están conformados por sentidos estéticos (Witz, 2003, Martínez, 2001), emocionales (Horschild, 1983) y cognitivos (Gortz, 2005) y que, más allá de lo que comercien, producen una interacción que da cuenta de un trabajo inmaterial (Lazarato y Negri, 2001) en la relación que establece con el cliente –principalmente en el nivel cara a cara- en la provisión de un servicio (Durand, 2010).

En el trabajo que realizan los vagoneros estos sentidos emocionales pueden identificarse a través de procesos psicológicos internos y de determinada conducta explícita y visible como reacciones fisiológicas –ya sea sorpresa, asco, miedo, alegría, tristeza o ira-, que aunque son ejecutadas por el trabajador son rutinizadas (Giddens, 1998) e inducidas por la reglas no escritas acerca de la utilización de dicho medio de transporte y consensuadas informalmente con los actores que comparten este espacio quienes con sus propias emociones, intervienen en los procesos de trabajo del vagonero quien requiere emplear determinado autocontrol de emociones que no contraríen las de los otros actores (Hochschild, 1983; Gracia, Ramos y Moliner, 2014).

En este sentido es posible identificar los casos de los vagoneros dedicados a actividades artísticas (musicales o escénicas) quienes realizan una inversión de sentimientos para producir emociones en los espectadores fugaces que utilizan el transporte masivo, convirtiéndolo en un ejecutante de un trabajo estético basado en un lenguaje del cuerpo que incluye el discurso, el vestido y gestos vinculando lo estético a lo bello (Heinich, 2001).

Lo estético también son las ideas, recuerdos, colores, secuencias, ritmos, simetrías, proporciones, etc. lo que hace pensar que no solo las expresiones artísticas en el Metro emplean elementos estéticos, sino que la lógica comercial también los incluye en los pregones y la exhibición del producto.

Por otro lado, los elementos cognitivos presentes en las acciones individuales y colectivas de los vagoneros para seguir desarrollando su trabajo en un lugar prohibido como el Metro se basan en la capacidad de burlar el obstáculo persecutorio de los operativos, lo cual ha llevado a desarrollar el conocimiento de la utilización de dispositivos móviles (teléfonos inteligentes o smartphones) u de aplicaciones digitales para recibir y enviar información que notifica acerca del actuar policiaco en determinada Línea del Metro lo que requiere el desarrollo de habilidades cognitivas para la producción de conocimientos tácitos en el

trabajo, que son desarrollados en base de la innovación y del desarrollo tecnológico (North, 2005).

Por supuesto, el trabajo que desarrollan contiene elementos cognitivos que adquieren valor en su socialización a través de la comercialización de productos tecnológicos de uso cotidiano como cables para descargar información, aditamentos de almacenamiento de información digital o de gestión de la misma. Esta situación puede sustentar –hasta cierto punto- la afirmación de Gortz (2005) acerca de que la producción contiene un saber creciente no formalizado que viene de lo cotidiano, que les permite establecer un compromiso no con el horario de trabajo sino con los ingresos obtenidos en él, entrando en una lógica de un trabajador que disfruta de una autonomía que lo convierte en autoempleado que se desarrolla libremente de las presiones económicas del capitalismo y del neoliberalismo, afirmación ajena a la realidad de quienes trabajan en los vagones del Metro.

Otra de las constricciones a la autonomía del vagonero se manifiesta en la relación de servicio que se establece con el usuario - cliente en la que se coproduce el servicio y se presenta un proceso de jerarquización en que el trabajador desarrolla una sumisión voluntaria, ya no con algún patrón o jefe inmediato, sino con la calidad del servicio (Durand, 2010) que le permite acreditarse como comerciante.

Estos sentidos que intervienen en el trabajo de los vagoneros son dimensiones de toda realidad social, y que se manifiestan en toda relación de trabajo y no como valencias especiales solo de ciertos trabajos, son dimensiones tanto de la actividad de trabajar que pueden estar embebidas en el producto y que se entrelazan para dar vida a trabajos con características similares como el que aquí analizamos y en los que se presenta una intervención de un tercero en la relación de producción.

También es importante tomar en cuenta al trabajo en cuanto a la actividad de trabajar, la cual tiene una cara subjetiva y objetiva, en las que como sucede con el producto inmaterial contenido en la interacción es difícil separarlo de su creador y produce automáticamente su objetivación en otro sujeto, cliente o usuario y no en un objeto separado de los dos implicando conocimientos y valores, sentimientos, estética, formas de razonamiento y discursos (De la Garza, 2010:16). Con base en lo anterior, la actividad laboral significa una interacción inmediata o mediata entre sujetos, por lo que la diferenciación entre trabajo y no trabajo

reside en la articulación de relaciones sociales de subordinación, cooperación, explotación o autonomía las cuales se valoran en términos morales y económicos.

En aras de ampliar el concepto de trabajo, se le debe comprender analizando la reproducción social de la fuerza de trabajo como producción asumida desde fuera de la producción capitalista. Parte de un trabajo de reproducción familiar para satisfacer necesidades básicas de alojamiento, alimentación, vestido, esparcimiento que no adquieren un carácter mercantil.

En el caso de los trabajos de servicios, en donde el cliente interviene directamente en el momento en que se produce el servicio, este se convierte en una figura de control sobre el proceso de trabajo complementado por la calidad del servicio del trabajador, misma que implica un tipo de relación específica entre trabajador y cliente.

Bajo esta lógica, una de las formas en la que el cliente puede sancionar la deficiente calidad de servicio de un vagonero es por medio del consumo, dado que impacta en sus ingresos, lo que implica que el usuario – cliente dentro de su experiencia espacial en el Metro se auxilie de la memoria para identificar a determinados trabajadores que le produzcan desconfianza, ya sea que éste expendiera artículos de mala calidad o caducos, haya participado en un evento de violencia contra usuarios policías o sus mismos compañeros, consuma alcohol o drogas en las instalaciones entre otras causas que “estigmatizan” al vendedor a los ojos del usuario.

Por otro lado, en los casos de los usuarios que no consumen sus productos y que están en desacuerdo con su permanencia en el Metro pueden expresar su inconformidad no colaborando en la transacción cuando el vagón se encuentra intransitable (pasando el producto de mano en mano hasta el consumidor que a su vez hace llegar al comerciante el monto del producto por la misma vía), impidiendo su tránsito en la aglomeración dentro del vagón, reclamándoles algún empujón, o la emisión de ruido con sus pregones e incluso en la creación de la página de Facebook “Un día sin vagoneros” que tiene el propósito de lograr una reforma en contra de estos comerciantes que “usan el Metro como tianguis, sin pagar impuestos y generan altos ruidos e intranquilidad en los usuarios” (Salas Cisneros, 2015: 91).

Sin embargo, en los trabajos desarrollados en un espacio fuera de un recinto, es decir en los espacios de vida de tipo *outdoor* como representa la calle misma por la que transita el Metro, la regulación en el trabajo y el control de los procesos del mismo no solo están sujetos a la

interacción con el cliente y a leyes laborales, ya que también intervienen normas de orden penal operadas por el Estado con las cuales sancionar el uso comercial del espacio público.

La intervención del Estado en el espacio público, no solo se relaciona a la mediación en las disputas por su uso, sino que también se enfoca en verter en ellos la sensación de protección que se encuentra en los espacios al interior de un recinto, y en aras de ella eliminar toda alteración del orden que apunta a ser imperturbable. Asimismo ha venido a representar un control del lugar de trabajo y de las políticas con que se operan, las cuales también entrañan la persecución de los propios intereses del Estado puestos en el espacio urbano construyendo interioridades en espacios externos, es decir fuera de un recinto y exterioridades en espacios dentro de un recinto. (De Castro, 1997).

Para el caso de los comerciantes ambulantes en los vagones del Metro, mejor conocidos como vagoneros, el control que los usuarios que se convierten en sus clientes pueden ejercer, es mucho menor al que detentan las autoridades para evitar que dicho medio de transporte sea utilizado con fines comerciales. Esta negación de la utilización del Metro como su espacio de trabajo busca en un fin secundario la erradicación de esta ocupación laboral lo que genera una disputa que expresa un conflicto que produce acciones de resistencia ya sean individuales o colectivas para permanecer realizando su ocupación.

De tal forma, la ocupación del vagonero comprende una práctica laboral producida y construida social e históricamente que refleja una situación laboral adversa en el país y que no solo expresa la degradación de las condiciones del mercado de trabajo, sino la compleja configuración de ocupaciones que emergen como alternativas de vida frente al recurrente proceso de autoajuste de las variables estructurales y ante las cuales echan mano de las aptitudes y gustos para desarrollar el vagoneo, a partir de las ventas en los casos de los comerciantes o por desarrollar algún tipo de actividad artística para utilizar el Metro como canal de expresión artístico – cultural, pero principalmente en su afinidad por desarrollar un trabajo en interacción directa con el cliente.

La ocupación de vagonero, entendida como una alternativa de subsistencia, es producida por sujetos colectivos con capacidad de reflexión para enfrentar una situación de desempleo o de precarización laboral en el marco de las sucesivas crisis económicas que delimitan los parámetros de su accionar. Este trabajo, desarrollado al margen de la lógica de compra y

venta de fuerza de trabajo y fuera de sus regulaciones laborales, produce confrontaciones constantes con el Estado -representado por el Gobierno de la Ciudad de México- y con la dirección del Sistema de Transporte Colectivo – Metro como administradores de las instalaciones que conforman el Metro como recinto el cual está prohibido su uso con fines comerciales por parte de los usuarios.

Sin embargo, este conflicto nacido de la legitimidad de la utilización del Metro con fines no autorizados por parte de los trabajadores del vagón, se produce cuando se confronta la legalidad contra la justicia de ejercer su derecho al trabajo constitucionalmente amparado en el artículo 5° que a la letra reza:

A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. ... Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial. (Constitución Política Mexicana).

Ya que la venta en los vagones no está calificada como ilícita sino como sancionable, entran en juego una serie de situaciones de ambigüedad que producen polémicas entre los implicados, al ser una actividad enfrentada desde políticas públicas de seguridad y no laborales, es decir desde una óptica administrativa del Estado penal en lugar del Estado social. Muestra de ello es la puesta en marcha de una política de Cero Tolerancia en contra del trabajo en el vagón, en la cual los elementos policiales adquieren enorme centralidad en los procesos de trabajo en el vagón del Metro.

Esta situación adversa para estos trabajadores abre espacios posibles de acción colectiva y de constitución de identidades relacionadas a la persecución de la que son objeto por parte de las fuerzas policiales que desarrollan el plan institucional para erradicar su trabajo.

Como se ha venido mencionando, el programa de Cero Tolerancia en contra del comercio ambulante en los vagones del Metro implementado por el STC – Metro, se basa principalmente en castigar a los vendedores que no han salido del Metro y a los que, después del fracaso de los planes institucionales de conformación de cooperativas entre vagoneros, regresaron al vagón a trabajar. Así, este programa de seguridad se sustenta en acciones contundentes por parte de las figuras de autoridad materializadas en la fuerza policial, la cual estaba conformada en base de un determinado perfil de los elementos destinados a dichas

tareas, los cuales eran físicamente más imponentes e intimidatorios, además de mostrar mayor tendencia a realizar sus funciones en base a la prepotencia y la violencia.

Las detenciones, extorsiones, decomisos de mercancía, pagos por derecho de piso, intimidaciones y golpes con que se impedía el trabajo en los vagones, formaron parte de estrategias institucionales a través de las cuales desdibujar los antiguos canales de negociación que permitieron esta ocupación por décadas.

Sobre todo, el verdadero castigo que aparecía latente consistía en la conversión de esta ocupación en objeto de sanción jurídica, es decir, criminalizando su práctica y a quienes la desarrollan.

Sin embargo, la aplicación de medidas de seguridad en contra del comercio informal en el Metro no ha sido igual en al interior de la Red la cual se enclava en una diversidad de espacios urbanos con rasgos sociales, políticos, económicos y culturales que los trabajadores del vagón diferencian por el tipo de usuarios que las transitan, lo que implica interrogarnos por las prácticas, por las formas de estar en estos lugares de la ciudad, por el sentido que adquieren los lugares para el sujeto y si la identidad de esos lugares conduce al sujeto a una identificación con ellos como sucede con los vagoneros.

Cabe recalcar que el Metro forma parte de la rutina cotidiana de la ciudad, responsable de los desplazamientos en los espacios de tipo *outdoor*, con la particularidad de que se debe ingresar a este recinto para poder desplazarse a través de él y donde los vagoneros han construido socialmente su ocupación que ha sido establecida con diferencias y particularidades que existen en medio de generalidades que han construido con su práctica en los vagones del Metro de determinada zona de la ciudad (como el establecimiento de *bases*, el flujo de la *cadena* o incluso la estructura del *verbo* para la venta).

En las estaciones “recuperadas” por el STC, es decir, en donde los líderes de vagoneros pactaron la salida de los vendedores pertenecientes a sus organizaciones, principalmente en las líneas 1 y 2 los andenes empezaron a ser remozados ornamentalmente, lo que daba una imagen de modernización en la red del Metro, misma que como advierte Pozos en su artículo “Remodelarán...” parecía no determinar el funcionamiento de la misma parecía no determinar el funcionamiento de la misma. (Pozos, F. 04/06/16).

Después de controlar casi en su totalidad la Línea 1 en el poniente de la ciudad, se empezaba a atacar la oferta de productos zonificando los operativos en donde los usuarios toleran esta ocupación debido a sus hábitos de consumo. Los operativos empezaron a ser más visibles en las líneas 2, 3 y 9. El discurso oficial acuñado por Gaviño sustentaba dicha estrategia en la afluencia de usuarios, pero era clara la intención de implantar el ritmo persecutorio impuesto en la línea 1 y que aparentemente daba éxito en la remoción de vendedores.

Enfocar el programa Cero Tolerancia en la línea 2 implicaba la vigilancia de la zona sur de la ciudad, mientras que los transbordos con las líneas 1, 7, 8, 9 y 12 permitían a los escuadrones de seguridad atender las solicitudes de apoyo que sus colegas pudieran emitir. Se esperaba que sucediera algo similar en la zona norte de la ciudad con las líneas 1, 2, 5, 6, 9, 12 y B con las cuales la Línea 3 conecta. Mientras que el oriente de la ciudad es intervenido a través de la línea 9, la cual está interconectada con las Líneas 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 y A.

En el caso del oriente de la ciudad, la Línea 9 del STC – Metro, la cual representa la principal vía de acceso y salida a través de un sistema de transporte público masivo a esta zona. En Pantitlán, el viaje al oriente continúa en la Línea A, la cual arriba hasta el municipio de Los Reyes en el Estado de México. En su tránsito paralelo a la Calzada Ignacio Zaragoza, bordea las delegaciones Iztacalco al sureste e Iztapalapa al este; así como del municipio de Nezahualcóyotl al nororiente. Lo que constituye un conjunto de sentidos muy distintos que resultan del entrecruzamiento de la percepción de las materialidades del lugar, de la propia performatividad del sujeto – cuerpo que practica el lugar, de los vericuetos de la rememoración del lugar que realiza cada sujeto, de las emociones que este lugar activa en un sujeto y las tramas de sentido que los sujetos hacen y rehacen permanentemente en relación con los lugares habitados (Lindón, 2014: 61).

A diferencia de las estaciones más céntricas de la red, las cuales representan puntos de referencia urbana centralizada de relevancia económica, política o cultural; las estaciones de la Línea A son referencia de enormes tianguis (El Salado, San Juan, Cabeza de Juárez y Santa Cruz), reclusorios (Neza – Bordo, Penitenciaría de Santa Martha y el Centro Federal de Readaptación Social - Cefereso) o del relleno sanitario que hasta hace poco era receptor de los desperdicios de la ciudad en el saturado relleno sanitario del Bordo de Xochiaca.

La Línea A conecta con un contexto empobrecido en donde los servicios públicos son deficientes o inexistentes en cuanto a pavimentación, alumbrado público, agua potable, seguridad pública o de limpia, entre otros, convirtiendo sus estaciones en referencias de indicadores de marginalidad y exclusión; al mismo tiempo los elevados índices delictivos (según datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Pública (ENVIPE) 2017, entre las dos entidades suman 112, 664 casos de robo en la calle o en transporte público) convierten esta zona en una de las más peligrosas del Área Metropolitana del Valle de México.

Sobre todo, la zona que atraviesa la Línea A desde Pantitlán hasta La Paz, es una referencia geográfica para hablar de áreas residenciales en las que sus habitantes recorren enormes distancias para llegar a sus centros de trabajo y que solo regresan a ellas por las noches a descansar, después de sus jornadas de trabajo y de traslado. (Sin Embargo, 28/05/17). Fenómeno socioeconómico de alcance laboral entre la población económicamente activa que converge de los municipios de Nezahualcóyotl y La Paz así como de las delegaciones Iztapalapa e Iztacalco, a los cuales la Línea A del STC otorga servicio directo, desde las estaciones de San Juan hasta Santa Martha; pero también a los habitantes de Valle de Chalco, Chalco, Ixtapaluca, Huixquilucan, Chiconautla y Texcoco – por mencionar a algunos – los cuales son conectados a esta Línea a través de sus Centros de Transferencia Modal (CETRAM) ubicados en las estaciones Acatitla, Santa Martha y La Paz.

Con los retrasos en el servicio de la Línea A y de la Red en general, existe una incapacidad de respuesta a la demanda de los usuarios, lo que produjo la propuesta de extensión de la Línea A hasta Chalco, con lo que como afirman Cruz y Gómez en su artículo “Liberan recursos para ampliar el Metro a Observatorio y Chalco” se pretende disminuir los tiempos de traslado de esta población del oriente de la ciudad y del Estado de México (Cruz F. y Gómez F, 15/09/16) que según datos de la Encuesta Anual de Transportes 2015 – 2016, desarrollada por el Instituto de Estadística y Geografía (INEGI), sus habitantes emplean aproximadamente 44 horas al mes en traslados; aproximadamente 5 jornadas laborales empleadas en trayectos al mes.

Así, la Línea A del Metro, inaugurada en 1993 constituye un contexto en que empujones y apretujones al entrar o salir de los atiborrados trenes se ha convertido en una práctica

cotidiana en donde ganar un asiento da la posibilidad de recobrar energías en los desplazamientos pendulares que realizan diariamente. Una zona en donde abordar el tren forma parte de la jornada laboral o estudiantil y los periódicos cierres parciales por obras de mantenimiento desajustan los escrupulosos cálculos del tiempo. Como en las Líneas de mayor demanda sucede, este escenario se complejiza en las llamadas horas pico en la que, según cifras de Operación del STC, la estación terminal Pantitlán fue la de mayor uso en día laborable durante el primer trimestre de 2016 con 126, 029 usuarios.

En este entorno, la partida de un ejército de trabajadores en pos de la puntualidad en los trabajos o en las aulas, es una carrera contra el tiempo y el espacio, con el poco descanso a cuestas; mientras que la odisea del regreso se corre con el cansancio sobre los hombros.

En esta Línea, los vagoneros aparecen como un trabajador que encuentra su espacio de trabajo en la rutina, interviniendo esa travesía cotidiana de aquel éxodo matutino y retorno vespertino y nocturno. Ya sea en el inicio o en su casi final, estos trabajadores representan una señal de la partida o del regreso de aquel largo viaje cotidiano.

Los dulceros son los de mayor clientela, los de menor rechazo. Sus productos son los de mejor recepción entre los usuarios: en la ida, las *alegrías* de amaranto, miel y pasas se convierten en una de las opciones de desayuno más sanas y económicas de la ciudad. En el regreso, la oferta de dos bolsas de 110 gramos de cacahuates japoneses por cinco pesos, es el mejor distractor del hambre que se ha acumulado en una jornada que continúa en el trayecto de desplazamiento de regreso. La congelada de rompopo de cinco pesos es la opción más económica de distraer la sed acumulada en los traslados con mala ventilación de los convoyes que detenidos en las estaciones, amenazan con producir el retraso en los horarios modificados en el trayecto.

Los articulistas llevan a las manos de los usuarios los productos que se espera encontrar en el Metro como pilas, plumas, libretas, revistas, juguetes, etc. Aunque su presencia es visiblemente menor con relación a los dulceros, su tipo de vagoneo aún es posible verlo en esta Línea.

El caso de los bocineros es más crítico, ya que cada vez es menos posible encontrarlos, no solo en esta Línea sino en toda la Red, debido a que la actual cruzada contra los vagoneros

inició siendo una cacería de estos trabajadores, quienes al comerciar con un producto pirata enfrentan un mayor riesgo jurídico ejercido por la existencia de leyes referentes a los derechos de autor que su producto violenta. En esta Línea, la mayor molestia que producía su presencia entre los usuarios, era la interrupción del sueño por las razones antes comentadas, sin embargo, si un bocinero sube al vagón –a pesar de todo aún sucede- es muy posible que encuentre algún comprador al constituir una ocupación culturalmente aceptada en la que intervienen rasgos estéticos, emocionales y valorativos de parte del vagonero y del usuario – cliente que consume dicho producto.

El caso de los artistas es uno de los más significativos del oriente de la periferia urbana de la ciudad de México, no solo en los vagones del Metro, sino en la mayoría de las rutas de esta zona.

Los escuadrones de rimadores, las rutinas mágicas y las intervenciones musicales son de las actividades estéticas más visibles en esta Línea en donde la valorización de las representaciones se construye interactivamente. El indicador de solidaridad que constituye la cooperación que aportan los usuarios que se convierten en audiencia, supone una aceptación de dichas actividades.

En la periferia urbana oriente de la Ciudad de México, en donde está enclavada la Línea A, la segmentada regulación del entorno en jurisdicciones municipales y delegacionales, forma parte de un escenario social en el cual los trabajadores del vagón desarrollan su ocupación bajo el esquema de cacería hasta ahora descrito, pero con ciertas particularidades.

Al amparo de acciones de resistencia que han hecho persistir el vagoneo, han desarrollado maniobras consensuadas grupalmente y practicadas de manera individual nacidas de la existencia del conocimiento y reconocimiento del horario de los operativos, de los elementos responsables de llevarlos a cabo, de los cambios de turno de servicio, de las estaciones destinadas para establecer retenes y en base del cual desarrollan mecanismos de notificación de la presencia policial desde las más clásicas como un silbido hasta la difusión de información por canales virtuales como What´s app.

El trabajo de los vagoneros en la Línea A continúa vivo silenciosamente al amparo de las necesidades concretas de una población sistemáticamente empobrecida que representa su

clientela habitual, quienes encuentran en su consumo a estos comerciantes una práctica cultural normalizada e incluso, contribuyen con los mismos vagoneros advirtiéndoles de la figura policial.

Las formas de resistencia que han puesto en práctica los trabajadores del vagón en la Línea A, han sido diseñadas en función de las materialidades de este espacio geográfico y de las modificaciones en los mecanismos de seguridad que ahí se presentaron desde la estrategia de Cero Tolerancia en donde la vigilancia dejó de ser responsabilidad de los Cuerpos de Seguridad Auxiliares del Estado de México (CUSAEM) para ser sustituidos por elementos de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) a mediados del 2016, lo que terminó la relación del Metro con dicha corporación policial mexiquense. (Excélsior, 30/04/16).

Así, el *brincar* al Estado de México para evitar las aprehensiones y desalojos seguía llevándose a cabo como un conocimiento práctico espacial que le permite a los vagoneros la permanente comparación que abre un proceso de contrastación de espacios que ya ha vivido con otros de su presente, de los cuales surgen los significados que tiene para ellos trabajar en esta zona y no en otra.

Del mismo modo, el ejercicio del *brinco* territorial mantiene vigente un acuerdo informal con las autoridades municipales de Los Reyes que aporta cifras a la bitácora de detenciones del municipio relacionadas a los vagoneros presentando a los trabajadores detenidos en la presidencia municipal, para posteriormente ponerlos en libertad, siempre y cuando “acrediten” su pertenencia a alguna organización (de esa Línea).

Así, dentro del desplazamiento que posibilita el Metro el desdibujamiento del espacio fuera del recinto (*outdoor*) es menos intenso ya que el desplazamiento se realiza por etapas (en transbordes a otras Líneas y en las mismas estaciones) por lo que el *brinco* se configura como una práctica en la que la exterioridad del Metro influye en la forma de administrarlo.

Con la salida de los elementos de la CUSAEM, este acuerdo informal sigue vigente, sin embargo la posibilidad de que los elementos de la P.B.I. y la S.S.P. no respeten la frontera imaginaria que les “impide” intervenir permanece latente, en razón de que se han presentado detenciones de vendedores trasladados al Juzgado Cívico IZP – 06 -ubicado en Chinampac de Juárez, cerca de la estación Guelatao- o en su defecto hasta el Juzgado Cívico de la

Coordinación Territorial Metro Guerrero, actuando contrariamente a lo estipulado en la Ley de Cultura Cívica que indica que deben ser presentados a la delegación o municipio más cercanos a la estación en la que han sido detenidos. Así, el programa Cero Tolerancia se presenta con toda su rigurosidad –legal e ilegal- en los andenes de la Línea A.

Quienes siguen realizando su trabajo en el vagón lo hacen al amparo de la comunicación constante entre compañeros de gremio y de su estructura organizativa. Es precisamente en este proceso de *aferramiento* de estos trabajadores a su ocupación laboral en la Línea A, que la Unión Única Independiente de vagoneros del Metro A.C. (U.U.I) ha jugado un papel crucial en este fin común de seguir trabajando el vagón. Desde el aspecto jurídico, la figura de Asociación Civil les ha permitido tener cierto respaldo legal que a lo largo de casi veinte años ha establecido los canales de negociación con los cuales el vagoneo ha echado raíces en esta zona.

Dicha organización figuraba en el enlistado de organizaciones que acompañó la creación de un censo de estos trabajadores en 2008 con el cual, el ex director del STC Francisco Bojórquez, planteaba la creación de cooperativas para enfrentar institucionalmente el comercio ambulante en los vagones del Metro, programa que antecedió lo que hoy dicen las autoridades constituye la solución definitiva a dicho fenómeno.

Desde hace casi veinte años, la U.U.I. ha establecido los pormenores en los procesos de trabajo del vagonero de la Línea A como la estructuración de la *cadena*, el respeto de las *bases* establecidas para la espera del turno de venta, la dosificada manera de introducir mercancía a su mercado, entre otros. Y por otro lado, se encarga de la realización de asambleas en las cuales se pone a circular información de interés común, además de cobrar las cuotas semanales.

El respaldo que la U.U.I. como figura de Asociación Civil ha otorgado a los negociadores de los desalojos, ha sido un punto de referencia desde el cual resguardar su trabajo ante el plan de eliminación gubernamental. En la práctica cotidiana y de manera informal, entraña tres organizaciones las cuales han realizado una distribución –también informal- de las estaciones en que se materializa este espacio público vinculado al movimiento en la vida urbana y a los desplazamientos espaciales de tipo cotidiano que los habitantes de las ciudades

deben afrontar para desarrollar actividades básicas como las laborales, educativas e incluso de consumo (en los casos de quienes se surten para algún negocio particular).

Por tanto, si entendemos al Metro como un espacio transversal en que se entrecruzan tramas de vida que se desplazan, es posible comprender que dentro de ese recinto (*indoor*) se produce el movimiento que contribuye a marcar el ritmo urbano en la Ciudad de México. Por ello, es que los vendedores de la Línea A no se enfrentan solo a la heterogeneidad de su entorno, sino a la necesidad de comprenderlo, como aseveró Simmel (1986) con respecto al entorno material de la gran ciudad, como proceso complejo, selectivo y cambiante.

Los vendedores que realizan su trabajo en el andén y en los vagones del convoy que se prepara para partir de la estación Pantitlán de la Línea A (la de mayor afluencia en toda la Red) pertenecen a la organización 2, quienes solo pueden comerciar en esta estación, en donde los usuarios saben que se constituye un espacio de espera ya sea para que el convoy parta o para poder ingresar en la aglomeración. De esta forma, los usuarios y vendedores en esta estación co –construyen una forma de movimiento, porque llevan consigo procesos de cognición espacial de un entorno que es múltiple. Igualmente es posible ver a vagoneros de esta organización comerciando en el CETRAM de La Paz.

De Agrícola Oriental hasta Tepalcates, los vendedores pertenecientes a la organización 3 encuentran las estaciones en las que consideran su zona de venta natural, sin considerar el tramo de Guelatao a Santa Martha que a pesar de que lo trabajan, lo hacen con el conocimiento de causa de que es un espacio en que no les corresponde vender y que, dependiendo de su antigüedad se les “permitirá” hacerlo sin que ello represente una confrontación con sus colegas adscritos a dicha zona.

En estos procesos de comprensión del entorno, los sujetos van dotando de significados, valores y memoria cada lugar en donde hayan sucedido acontecimientos de su propia trayectoria biográfica y en donde sus acciones se presentan en colaboración de otras acciones (Pile y Thrift, 1995) en específico con la acción de desplazarse no solo en su sentido restringido de los desplazamientos pendulares sino incluso de los que se realizan sin rumbo fijo.

Así, considerando a los sujetos que se desplazan en la ciudad y concretamente en la Línea A del Metro como usuarios, es importante resaltar que en sus desplazamientos, desarrollan saberes espaciales sobre los espacios por los que atraviesa esta Línea como espacio recorrido y en el cual emplean determinado tiempo para conectarse con otras correspondencias de la Red; ya sea al arribar a la terminal Pantitlán cuando se trata de “salir” del entorno en que está enclavada esta ruta del Metro, o como el último lugar de transición ligado al cambio de transporte cuando se presenta el regreso a su zona de residencia.

Esta principal diferencia con toda la Red del Metro impacta directamente en la memoria que los sujetos (usuarios, vagoneros y policías) construyen del espacio a lo largo del cual ocurre el desplazamiento y que tiende a tornarse borroso en una red que toma un carácter geométrico y pierde el contenido topológico, (Lindón, (2014: 71), convirtiéndose en puntos unidos por el desplazamiento (corporal) cotidiano pero sin conocimiento de los lugares que median los extremos. Así, todos los movimientos corporales de un habitante están relacionados con saberes que otros también poseen y permiten que unos y otros participen en secuencias de acciones, que en última instancia son formas de colaboración encarnadas.

De esta forma, desde la concepción del movimiento vitalista en donde se concibe al espacio como multiplicidades de flujos en movimiento, directamente ligados con las prácticas y las performatividades de los cuerpos en movimiento, es que se puede analizar el hecho de que los vagoneros adscritos a la organización 1 venden desde San Juan hasta Los Reyes y conforman el grupo de vendedores más arraigados en esta Línea, su líder ha sido artífice en la creación de la U.U.I como estructura jerárquica en donde una mesa directiva distribuye las funciones que la integran (Juárez, 2015: 98).

Las rencillas existentes entre los vagoneros miembros de las diferentes organizaciones, que otrora fueran fuente de divisiones insondables, ahora parecen establecer una tregua frente al endurecimiento de los operativos que alteran escenarios urbanos que hacen y deshacen los ritmos en esta zona de la ciudad, registrando instantes de las formas del movimiento urbano en las que se halla inmersa la inevitable fugacidad, como algo inherente en donde los sujetos que le dan vida a un escenario unos instantes después se hacen parte de otros escenarios. (Lindón, 2017: 117).

Las cada vez más precavidas formas de vender son resguardadas por rasgos de solidaridad entre los trabajadores del vagón que hacen posible la cohesión que antes era inimaginable. Aparentemente las disputas por los espacios de venta entre los vendedores de distintas organizaciones, han quedado en segundo término bajo el contexto de persecución, cuando lo que pende de un hilo es su trabajo. Así, las tres organizaciones de vagoneros en la Línea A -a través de su tregua no declarada-, han establecido con las autoridades –concretamente con los altos mandos de los operativos- acuerdos que tienen una duración fugaz.

Uno de los más duraderos hasta el momento ha sido el menor auxilio de la videograbación como elemento de detección del comercio, basándose en la flagrancia como elemento necesario para efectuar la detención. A cambio, las organizaciones han debido renunciar a la existencia de las bases en los andenes, un acuerdo que modifica el proceso de trabajo de los vagoneros y que busca la salvaguarda de los elementos de la S.S.P. que realizan los operativos, ya que a la vista de sus supervisores la situación está bajo control.

La flagrancia como situación concreta en la que estos trabajadores son detenidos realizando su labor, significaría aplicar la Cero Tolerancia en la Línea A con menor rigidez en relación a como se aplica en otras líneas principalmente dada su lejanía de los centros de detención ubicados en las estaciones de Guerrero en la Línea 3 y en Tacuba (Centro de Sanciones “El Torito”); lo que supondría un entramado de reglas informales, que intervienen en el desarrollo del programa de desalojo.

De esta forma, cuando un vendedor es detenido –sea de la organización que sea- da la posibilidad a sus compañeros de desarrollar una jornada de trabajo con menos asedio; una acción solidaria que nadie espera tener que realizar. La figura de los *voluntarios* (Juárez, 2015) quienes se entregaban a las autoridades para constituir las detenciones requeridas por los mandos, ahora son sustituidos por lo figura del *torcido* un vagonero que ha sido detenido y trasladado a la remisión.

Los *torcidos*, al ser detenidos infraganti –como si de un delito se trataran-, no se oponen a la detención ni sus compañeros intentan evitarla poniendo en funcionamiento algún mecanismo de solidaridad; situación que se revierte cuando no existe el elemento de la flagrancia.

Al proceder con el traslado del infractor al Juzgado Cívico, los elementos policiales darán algún margen de permisividad para que los restantes trabajen. A menos que los representantes de la ley “necesiten” un mayor número de detenidos el operativo seguirá funcionando.

A pesar de su fragilidad, este supuesto acuerdo, demostraría que los vagoneros en la Línea A, han establecido acciones para aferrarse al vagón como su espacio de trabajo en base de las características del territorio en que desarrollan su práctica laboral y la capacidad de organizarse para negociar colectivamente los acuerdos informales con las autoridades que les permiten reproducir su trabajo cotidianamente.

Pero además de los ejemplos antes mencionados y más allá de ellos, cabe establecer un cuestionamiento acerca de ¿cuáles son las principales acciones de resistencia llevadas a cabo por los vagoneros frente al programa de Cero Tolerancia en el STC? Pero a su vez, surge la duda ¿cuáles son las limitaciones a las que se enfrentan los vagoneros para defender un espacio prohibido como espacio de trabajo socialmente construido?

Así, tomando en cuenta todo lo anterior, a continuación se exponen algunas de las principales modificaciones en la conformación de este sector de trabajadores en ésta Línea del Metro, que en comparación con la situación que prevalece en la Red en general, nos permite comprender de qué forma impacta la política de Cero Tolerancia sobre el trabajo de los vagoneros y reflexionar en torno de las acciones individuales y colectivas por medio a las que estos trabajadores aluden para seguir desarrollando su ocupación en medio de una complejidad urbana compuesta por prácticas, significados e imaginarios.

3.3 Migrantes y fundadores del vagonero en la Línea A

En la Línea A, el vagonero puede ser identificado a partir de una característica particular relacionada al arraigo con el territorio en que trabaja, que en la mayoría de los casos es al mismo tiempo su zona de residencia, es decir habitan en la ruta del Metro en que trabajan, a diferencia de los casos de las Líneas más céntricas en las que los vagoneros deben desplazarse para poder ejercer su trabajo. Así, en concordancia con la visión de Ángela Giglia acerca de que habitar los lugares incluye una “amplia gama de prácticas y saberes del mundo que nos rodea” (2012: 9), el vagonero en la Línea A implica que quienes lo realizan ahí saben en dónde están, lo que concuerda con la idea de que habitar es una forma de intervenir en el tiempo a

través del espacio. (2012:11). Así, éstos sujetos laborales forjan su antigüedad en la ocupación de vagonero en relación al espacio de la Red en que trabajan; por lo que en la práctica de este trabajo en la Línea A distingue entre fundadores de la ocupación en la zona y quienes provienen de otra ruta.

Esta distinción entre quienes iniciaron el trabajo en esta Línea y quienes se incluyeron posteriormente a ella después de desarrollar su experiencia laboral en otras Líneas de la Red, nos permite distinguir dos tipos de trabajadores: Los fundadores del vagoneo en la Línea A y los migrantes de otras Líneas, los cuales comparten un aspecto en común: buscan desarrollar su trabajo con relativa tranquilidad en comparación de otras rutas beneficiándose de la cercanía de su lugar de residencia con el área de trabajo que representa la Línea A.

[...] Yo también por necesidad, pero hay algunos que tienen más capacidad para organizar y la piensan y deciden organizar, pero también ganarse una feriecita también, yo me quedé aquí porque me queda cerca de la casa. **Harchyye, vagonero mago**. Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

[...] Ya había trabajado en la 4 y en la 9 y no me gustaron, pero me gustó esta porque me queda más cerca de mi casa [...] Allí no se puede trabajar de 5 a 12 y aquí se puede trabajar de 5 a 5 de la tarde. **José Luis, vagonero articulista**. Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

Si está más cerca –la Línea A- entonces me da más posibilidad de verlos –a sus hijos-, y más que nada, a pesar de que ya están grandes no solo suelto, ya viste andan nada más conmigo. **Laura, vagonera dulcera**. Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Este aspecto les permite concebir de manera distinta el hecho de trabajar en una de las rutas del Metro, que al interior del gremio, ha representado una zona en donde se obtienen menores ganancias, en una dinámica menos frenética que en las de mayor tránsito urbano. Lo que supone el reconocimiento de las dinámicas de los espacios *outdoor* al interior del espacio *indoor* que representa el Metro como recinto dispuesto para el desplazamiento.

Por el tipo de gente que nos encontramos y porque este en otras Líneas es todavía más intervención de la policía. Y como te decía es donde está concentrado el caos entonces la gente se estresa más entonces todo ve más mal. **Karina, vagonera dulcera**. Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017.

La comparación es de que la Línea A es más dulcera y en otras Líneas es más articulera, les gusta comprar más el artículo, aquí casi no, aquí se vende mucho

el dulce. Se trabaja a volumen no a costo. **José Luis, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

[...] te vas a otras Líneas y como que se malean más los niños, y ya en otra Línea pierdo más de vista a mis hijos, entonces aquí no, aquí puedo estar con ellos. El líder me da chance de traer a mis hijos, que estén aquí conmigo. En otras líneas es más difícil, porque como hay más movimiento, es más difícil que andes con tus hijos. **Laura, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Para un vagonero fundador de la ocupación en esta ruta, la llegada de la Red del STC representó un avance en el proceso de consolidación urbana y de construcción socio – espacial del lugar en que también desarrolla su trama de vida al margen del trabajo, en donde se desarrollaron identidades territoriales y el sentido de ser parte de la comunidad urbana fortalecido por la conexión de las personas a las redes de la ciudad.

Los vagoneros fundadores de la ocupación en esta Línea debieron sortear las dificultades de “iniciar de cero”, en una tierra inhóspita en donde incluso el usuario fue siendo moldeado con ciertas características de la mercancía que se introducía a este mercado, principalmente dulces y botanas. La experiencia de soportar operativos policiales que para ellos eran mucho más rígidos que los actuales, les da una imagen de heroicidad frente a los vagoneros que ellos denominan como nuevos. La necesidad de trabajar y producir ingresos que los obligó a aferrarse a esta Línea es asumida por ellos como una labor altruista que fue realizada en base de construir un espacio de trabajo en el cual pudieran laborar quienes así lo necesitasen.

Finalmente ya estamos aquí y abre la chance de apoyar a la banda. O sea apoyar a la banda en otros lados –otras Líneas- es más billete, pero aquí es más de que es supervivencia, ya lo sabes, sobrevivir **Harchyye, vagonero mago.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

La diferenciación que establecen los vagoneros fundadores en la Línea A con relación a las generaciones posteriores, es producto de una enorme carga valorativa a la capacidad colaborativa que ha permitido la existencia de acuerdos que brindan una cierta inmunidad de una política como la de Cero Tolerancia en contra del trabajo en el vagón, por lo menos en el Estado de México. Situación de la que se benefician no solo los nuevos trabajadores, sino también a los más experimentados que han sido “desplazados” de su propia área de trabajo.

De modo tal que las prácticas siempre proceden de tramas de sentido, reactivan sentido y reconstruyen significados, pero todo ello está mediado constantemente por su dimensión espacial: los lugares en los que ocurre la vida práctica se dan sentido a las prácticas, y las prácticas reconstruyen el sentido de los lugares. (Lindón, 2017:112).

La fundación del trabajo en la Línea tiene una serie de entramados mitológicos que hablan de situaciones particulares en donde, los trabajadores en cuestión suelen enfatizar en el sacrificio realizado como fundadores de la ocupación en esta zona de la ciudad, estableciendo constantes mecanismos de revalorización encausados en reivindicar los esfuerzos colectivos surgidos a raíz del trabajo. En ese sentido, los fundadores se esfuerzan en inducir a los nuevos vagoneros a la lógica organizacional y del flujo de los procesos de trabajo vigentes para ofrecer productos en esta ruta de la Red.

En la fundación de este trabajo en la entonces nueva ruta del Metro, enfrentar las prohibiciones policiales y administrativas del STC, según las voces de los fundadores de la Línea A, fue incluso más complicado que las que actualmente pretenden erradicarlo, ya que como suelen decir tuvieron que sufrirla para que ahora puedan trabajar. Esta resignificación de la persecución primera que padecieron los fundadores pretende insertar en los nuevos la conciencia del carácter social de su ocupación y de la vital relevancia de la organización y los esfuerzos colectivos para preservar el que sigue siendo el objetivo común por el cual organizarse: poder trabajar en el lugar en que su ocupación ha tenido éxito, a pesar de que esté prohibido hacerlo en este espacio.

De los pocos viejos que estamos aquí saben cómo está el problema, tú lo sabes, él lo sabe, usted, somos muy pocos. Para mí los demás son nuevos, porque desde que se inició la Línea aquí hemos estado [...] No se trata de que nos rompamos la madre sino que nos llevemos como compañeros, que respétemos nuestra Línea entonces a mí a mí si me molesta porque he visto que la agarran de Los Reyes a La Paz, “no es que viene lleno”, tienen que sufrir, no la quieran papita, porque nosotros ¿sí o no? ¿La sufrimos los viejos? Y aquí quieren llegar los nuevos a mover, pues ¿qué pasó? **Paty, Co - lidereza organización**
2. Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 17 de agosto de 2017.

Como lo dijera la líder de la organización 2 y también fundadora de la Línea A, los trabajadores del vagón fundadores tienen el poder de decisión acerca de las modificaciones a los procesos de trabajo y de las estrategias a seguir con relación a los operativos.

Cuando se presentan conflictos relacionados a la forma de conducirse de los más nuevos, relacionados al respeto de las *bases, cadenas* y tramos de venta son los que tienen la posibilidad genuina y legitimada por los demás compañeros para definir el rumbo de las decisiones colectivas.

[...] Los que van a poner la solución son los de antaño, los de antaño son los que saben cómo van a solucionar la situación, son los que van a poner la solución y cómo van a solucionar el problema; los nuevos ni voz ni voto [...] **Oso, vagonero bocinero.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017.

Así, los vagoneros fundadores configuran una normatividad que le da correspondencia a los procesos de trabajo y a las estrategias para evitar los operativos policiales que implementados por la dirección de la paraestatal y el Gobierno de la CDMX para erradicar el trabajo que ellos iniciaron.

Sobre todo, trabajar en el vagón reconocido como un fundador de la ocupación es detentar lo que algunos vendedores consideran un privilegio y otros una responsabilidad de la que no les gustaría hacerse cargo: la facultad de supervisar el cumplimiento de las reglas formales e informales que favorecen la reproducción cotidiana de sus procesos de trabajo.

Por su parte, los migrantes buscan un espacio en el cual poder seguir realizando la actividad laboral, acción que en su área se ha visto obstaculizada por los operativos policiales por lo que suelen ser vistos como un elemento externo que principalmente puede traer consigo una serie de prácticas que atenten con la forma de desarrollar los procesos de trabajo y las adaptaciones culturales que el caso concreto de la Línea A ha requerido.

Un trabajador migrante toma la decisión de moverse del espacio de trabajo desplazado por la imposibilidad de practicar su trabajo por la aplicación de las prohibiciones policiales, por lo que en todo caso puede verse como un desplazado de área de trabajo original.

Al llegar a la Línea A su posibilidad de influir en las decisiones que afectan en sus procesos de trabajo desaparece, por lo que solo le resta adaptarse a los “acuerdos” desde el acatamiento de las normas estructurales de las organizaciones. La migración es pues una decisión que forma parte de las acciones individuales insertas en una estrategia de subsistencia más amplia enfocada a sortear la contingencia de los operativos.

Si bien no se pierde la antigüedad, pues a partir de su reconocimiento es que pueden integrarse a la Línea, los vagoneros migrantes se enfrentan a una invisibilización de la discusión de los asuntos públicos acontecidos en el trabajo lo que les permite solamente usar el espacio de trabajo pero no accede del todo a los recursos organizativos y respaldo colectivo construido históricamente por sacrificios, esfuerzos y confrontaciones fundacionales.

Sobre todo la idea que puede representar un vagonero migrante es la de un extranjero que no puede incluirse en los asuntos públicos del país receptor en el cual puede recibir muestras de apoyo y otras de rechazo similares a las reacciones xenófobas de un nacionalista que ve amenazada su fuente de subsistencia.

Básicamente lo que se le solicita a un vagonero migrante es la adaptación a las normas de conducta y reglas para desarrollar sus procesos de trabajo que no represente transgresiones “externas” a su ocupación.

Como ya quedamos viejos y nuevos alineados. Así mi compadre sea veterano, sabes que compadre te vas a tener que alinear, solamente así vamos a poder trabajar, vamos a respetar su jerarquía o su liderazgo, el tuyo, el tuyo, el mío, de aquí de la mesa directiva y de los agremiados, porque hay que tomar en cuenta a los agremiados siempre y cuando se alineen, sino se alinean, órale, los vamos a tener que mover [...] **Líder organización 1 de la U.U.I.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017.

Este orden de prioridades se conjuga dinámicamente para lograr permanecer realizando su ocupación satisfactoriamente, lo que produce estrategias de subsistencia cada vez más complejas y hasta contradictorias entre sí con la unión de formas de trabajar de fundadores y migrantes. Como sucede con el Compañero quien conoce a los líderes y fundadores desde su incursión en la Línea 2 y que hoy, le toca acercarse a una Línea desdeñada desde su apertura.

El que sabe trabajar y tiene experiencia en esto llega un momento en que dices, a lo mejor no te llevas lo que te debes de llevar, lo que estás acostumbrado, pero al no haber más te tienes que conformar con lo que hay [...] hay veces que aunque tú te quieras quedar en el lugar que te vio nacer, hay que buscarle. O le buscas o no comes, no te queda más que migrarle y echare los kilos para salir adelante. **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

Esta postura de bajo perfil que debe adquirir un vagonero muy experimentado o no, pero proveniente de “otro lugar”, es asumido como un nuevo elemento que debe trabajar con la

premisa de abandonar sus opiniones y posturas muchas veces políticas a cambio de recibir la oportunidad de generar ingresos para subsistir. En la Línea A, los compañeros sabedores de los estigmas que pesan sobre esta zona de trabajo con bajos ingresos, el migrante produce una sensación similar a la de un ángel caído que ha perdido las alas, como la de un descenso ante el cual, la derrota ajena (de otras Líneas) es la victoria propia (de los vagoneros de la Línea A) que revierte el complejo de los bajos ingresos por la permanencia en el vagón en “condiciones” de persecución menos férreas que en otras Líneas.

Empezar de cero para un vagonero migrante significa una reincorporación al trabajo, ya que si bien es conocido por algunos otros compañeros de antaño, debe buscar con quien formar *cadena* y adaptarse a las particularidades del vagón en la ruta.

Por ello, a pesar de poseer una abundante experiencia, en ocasiones superior incluso forjada a la de sus colegas fundadores de la Línea A, debe volver a capacitarse para no transgredir las variaciones del vagonero que se adaptan para este espacio de trabajo; para no generar conflictos producto del mal desarrollo de los procesos de trabajo que son encausados por los fundadores. Esta clara intención de nulificar su postura y opiniones se basa en la prioridad de los fundadores en no “contaminar” sus decisiones y acuerdos con otra postura distinta a la suya, es decir de cómo entender el trabajo en el vagón por parte de otras organizaciones.

Por ello, la trayectoria laboral construida con los años de servicio en los vagones del Metro ya no viene a representar un factor con el cual se le permita trabajar al vagonero como aprendió a hacerlo, sino que debe hacerlo con base en las reglas establecidas por la organización y la práctica cotidiana del trabajo.

De esta forma, tanto el acceso o capacitación, y adaptación son productos de una construcción social de la ocupación del vagonero en que intervienen factores subjetivos y objetivos como los acontecidos en la Línea A para quienes ahí se desempeñan laboralmente. A continuación se presentan algunos elementos que abonan a la comprensión de la construcción de esta ocupación así como de sus principales transformaciones con las cuales han resistido a la amenaza latente a su ocupación representada por los operativos policiales de la política de Cero Tolerancia.

3.4 El sol sale para todos: Procesos de trabajo en un vagón del Metro

Hablar de la ocupación de los trabajadores en los vagones del Metro es referirse a una de las actividades laborales en la Ciudad de México que se realizan en espacios no destinados originalmente para comerciar. Estos comerciantes hacen su aparición prácticamente desde la apertura de este transporte, interviniendo en la rutina citadina y en la vida cotidiana de los usuarios quienes día con día presencian sus aparentemente caóticos procesos de trabajo.

Este trabajo ha venido a formar parte de la dinámica cotidiana de este transporte, mismo que se abre paso en medio de las aglomeraciones que se producen en sus trenes, acción en la que los usuarios cooperan al considerar su trabajo como parte de la experiencia de viajar en Metro. Los gritos con que anuncian sus mercancías, la forma en que ingresan a los trenes, la mercancía con que comercian, el orden de los vendedores en los trenes, la forma verbal de expresión en los trenes y un largo etcétera de acciones que pudieran parecer triviales y apenas perceptibles, son parte de rigurosos procesos de trabajo que han sido desarrollados en función de la intervención de numerosos y variados actores.

Por otro lado, referirse al trabajo en los vagones del Metro y a los trabajadores que lo desarrollan también implica hablar de un conflicto laboral que el Estado encausa como administrador del espacio público con base de la normatividad de este masivo medio de transporte que prohíbe la realización de actividades comerciales como las que desarrollan estos trabajadores.

Es hacer mención de una de tantas formas de laborar sorteando las sanciones, que conlleva ganarse la vida en un espacio negado para su labor, en la que quienes la realizan, deben arriesgar su seguridad jurídica y económica para seguir trabajando frente a las prohibiciones crecientes en su contra.

Para poder ejercer su derecho al trabajo en los vagones, estos trabajadores deben desobedecer la norma establecida por la Ley de Cultura Cívica de la CDMX la que impide el trabajo en espacios como el Metro y el Reglamento de Seguridad Institucional de la propia paraestatal, que prohíbe dicha actividad en las instalaciones, y a su vez debe de imponerse a las quejas que los usuarios puedan presentar a su paso en tan concurrido lugar.

Esta capacidad para transgredir las prohibiciones se desarrolla con la experiencia práctica de subsistir en condición de desventaja, haciendo frente a la desigual distribución de poder en las múltiples relaciones sociales con actores diversos que intervienen en su trabajo. La curva de aprendizaje de su trabajo está acompañada de aprender a lidiar con la incertidumbre de la siempre latente persecución en su contra.

Esta incertidumbre se incrementa por el conflicto que su trabajo genera con las autoridades destinadas a administrar el espacio en que trabajan y que actualmente han implementado una política de Cero Tolerancia a esta ocupación. En un contexto en que los operativos policiales se han vuelto más constantes y el número de elementos policiales se ha incrementado, lo que exige a estos trabajadores la construcción de ciertas normas informales que les permitan desarrollar sus procesos de trabajo.

Para que un trabajador pueda laborar en los vagones del Metro debe respetar dos elementos centrales: la *base* y la *cadena*. Estos elementos estructuran un aparato normativo informal que los vendedores han establecido desde su práctica laboral y en la que intervienen una diversidad de actores, principalmente usuarios, trabajadores del Metro y sobre todo en un contexto como el que actualmente prevalece, elementos policiales de diversas corporaciones.

Las *bases* son las estaciones en que los trabajadores se concentran para preparar su mercancía e instrumentos de trabajo, hacen cuentas mentales, acomodan el cambio con que trabajarán inicialmente para no retrasar las transacciones y establecen con quiénes y en qué orden abordarán el tren y los turnos de venta, es decir la *cadena*.

La *base* viene a representar el espacio de trabajo en donde no solo esperan su turno y acuerdan tanto los productos y los vendedores que viajarán en el siguiente convoy; también es el lugar en el cual los trabajadores intercambian percepciones estéticas, ya sea de sus productos, materiales de trabajo (smarphones, tablets, pantallas, compact disc, etc.) o de imagen personal (ropa, calzado, cortes de cabello, uso de accesorios como pulseras, escapularios, cadenas, etc.); valorativas ya sea en función de la calidad tanto del servicio al usuario como de la mercancía ofertada; o cognitivas acerca de los “puntos” en donde adquirir mercancía novedosa, de algunas estrategias de venta o de reinversión.

Como dice Ruíz (2009: 119) se trata de un espacio dual en el cual, por un lado, los trabajadores del vagón se preparan para la organización del trabajo y por el otro se socializa entre compañeros fomentándose o consolidando la formación de grupos que no necesariamente son de trabajo, en donde se desarrollan afinidades y posibles rivalidades entre compañeros y se configuran relaciones sociales compuestas por la interacción de mundos de vida y prácticas laborales.

Lo que nosotros llamamos la “base” tienes que ir como formadito, para subir al vagón, no puedes ir como animalito, te generas problemas con los mismos vendedores. **Daniel, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017.

Es el lugar en que se produce un proceso por medio del cual los vagoneros se apropian de un convoy para trabajarlo estableciendo un dominio sobre el tren como espacio transitorio de trabajo en que intervienen amistades o enemistades, relaciones amorosas, desamores, conflictos familiares u organizacionales. Espacio de encuentro obligado para el desarrollo de su trabajo en el cual establece su ingreso a la jornada y en el que comunica su salida de la misma.

[...] tienes que llegar a hacer base, solamente ahí puedes hacer base –en las estaciones designadas- y debes preguntar y ver quien llegó primero, y si eres el segundo tienes que ver con quien te vas, haz de cuenta “¿te vas conmigo?, cámara me voy contigo” y ya se va porque es su tren. Otra es cuando no falta cuando te dicen: “al chile yo no te quiero en mi tren, vente primo” y te quedas de a pendejo aunque al primo le tocara atrás de ti. Eso es más o menos hacer base. Es esperar tu turno pero antes que tú, van como diez güeyes [...] yo llegué a estar hasta una hora ahí sentado. **Carlos, Ex – vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 27 de enero de 2018.

Igualmente, el andén en donde se realiza base aparece como un espacio de espera dentro del flujo de un espacio en movimiento el cual se realiza en etapas y representa un punto más de la intersección entre destino inicial y final. Esta condición etápica introduce pausas en el desplazamiento en el Metro, en las cuales se entaña la práctica de hacer base por parte de los vagoneros donde comparten un espacio específicamente dispuesto para aguardar el arribo de los convoyes con los usuarios.

Del mismo modo, la anulación temporal de la marcha, sea muy corta en los arribos a la estación o más prolongadas a causa de los retrasos en el servicio, establece la ocasión

cotidiana en la que los usuarios comparten la experiencia del andén junto con los vagoneros al mismo tiempo del interés en que el tránsito se recobre a la brevedad, unos para sortear la distancia y otros para trabajar en su trayecto. Lo que en el fondo se configura es una idea colectiva (tanto de usuarios como de vagoneros) de maximizar el uso del tiempo (Lindón, 2014).

En la experiencia compartida del andén, el significado que los usuarios le dan a la aglomeración de vagoneros proveniente del sentido común, es la de la apropiación de un espacio común por parte de los vagoneros que si bien puede estar relacionado a su trabajo, representa el dominio de dicho espacio por parte de un sector no autorizado por la administración del mismo. Por su parte, los vagoneros co – habitan con los usuarios lejos de las máximas interactivas que la calidad de servicio impone a su modelo de negocios, por lo que es posible que los usuarios vean al vagonero sin la máscara de prestador de un servicio y lo note como trabajador que transmite sus emociones reprimidas en el vagón.

La *cadena* se construye desde la *base* y establece los turnos en los que los vagoneros intervienen en los trenes y vagones, este orden lo definen los mismos trabajadores a partir de impedir que el recién llegado pueda intervenir un tren antes de que alguien que lleva esperando su turno haga válida su espera, con lo que se ordena el tiempo que un vagonero pasa sin comerciar desde la conformación de una secuencia de vendedores ingresando a los trenes y cambiando de vagones.

Se trata de una minuciosa estrategia colectiva de venta que guarda algunas similitudes con la versión fordista de la banda de producción en la que los componentes de la producción se trasladaban en una banda transportadora (Neffa, 1995); sin embargo, en el trabajo en el vagón en lugar de fluir insumos son los mismos trabajadores los que se desplazan ordenadamente exhibiendo su mercancía de vagón en vagón, con la limitante del tiempo que tarda el tren en arribar de una estación a otra. La *cadena* se establece en función de la afluencia de usuarios y de la distribución que hacen los trabajadores del vagón del horario de servicio del Metro, lo que implica el conocimiento de su clientela, que forma parte de su saber hacer en el trabajo desarrollado en la práctica.

Ida y vuelta, en dos tres vueltas me acababa un ciento de alegrías, no mames,
lo que yo quería era alegrías, empecé por cientos, ya después eran dos tres

cajas. Pero hay que ponerse verga, porque la mercancía no es igual, había alegrías que se me quedaban, yo les preguntaba a las viejitas: “¿qué debe tener una buena alegría?” [...] empecé a buscar y encontré lugar, ya cuando encontré ese proveedor no ‘pus la neta ya le empecé a comprar [...] le daba desde las cinco y ya para las 10, 11 ya bajaba, pero yo con 6 varos (600 pesos), otra vez ¿qué será? A las 2, la gente ya tiene hambre de nuevo y va de vuelta.
Carlos, Ex – vagonero dulcero. Entrevista realizada el 27 de enero de 2018.

El respeto de este lineamiento del proceso de trabajo en el vagón posibilita la preservación de esta ocupación y el flujo de la mercancía en base del uso legítimo del espacio de trabajo que implica el respeto de los turnos de venta, la dirección del flujo de vendedores de “*adelante hacia a atrás*”, es decir en dirección en que avanza el tren, de la cabina del conductor hasta el último vagón, de la primera puerta del vagón a la última con la cual *dar el cambio* de vagón. La cadena implica un ritmo de ingreso y permeancia en el vagón.

Estas premisas presentes en el vagonero, guardan algunas similitudes con la disciplina productiva plasmada en reglamentos o códigos desde las gerencias de empresas privadas los cuales son aplicados sistemáticamente y enfocados a evaluar el ritmo de trabajo de los trabajadores, el control de los medios de trabajo (racionalización de los mismos, en este caso de productos materiales o inmateriales) y el control y ejecución de los medios de producción (Neffa, 1982: 73).

El no respetar turnos, flujos de venta y bases representa una transgresión a los procesos de trabajo que los vagoneros denominan *pirateo*. El vender “*de atrás para adelante*” produce roces entre compañeros cuando se convierte en práctica laboral sistemática, que representa trabajar de manera desleal la cual es severamente vigilada por los mismos compañeros e incurrir en ella deliberadamente merece sanciones por parte de las dirigencias de las organizaciones, toda vez que se ha solicitado su intervención para corregir este tipo de prácticas por parte de los compañeros quienes después de reconvenir al compañero a redirigir su forma de trabajar por medio de discusiones verbales e incluso físicas.

Estas sanciones pueden ir desde impedir su inserción en la cadena o hasta la expulsión de la organización *boletinando* su comportamiento a otras organizaciones con las que se tenga alguna relación. Pero también pueden surgir castigos de carácter económico, como el pago de un castigo a la organización de montos variables o impedir que vendan un determinado producto (principalmente discos) o limitando las horas de su jornada de trabajo. También se

pueden dar por la ausencia de apoyos políticos que las organizaciones deben cumplir con partidos políticos en campañas electorales, lo que vuelve las sanciones multidimensionales y multicausales.

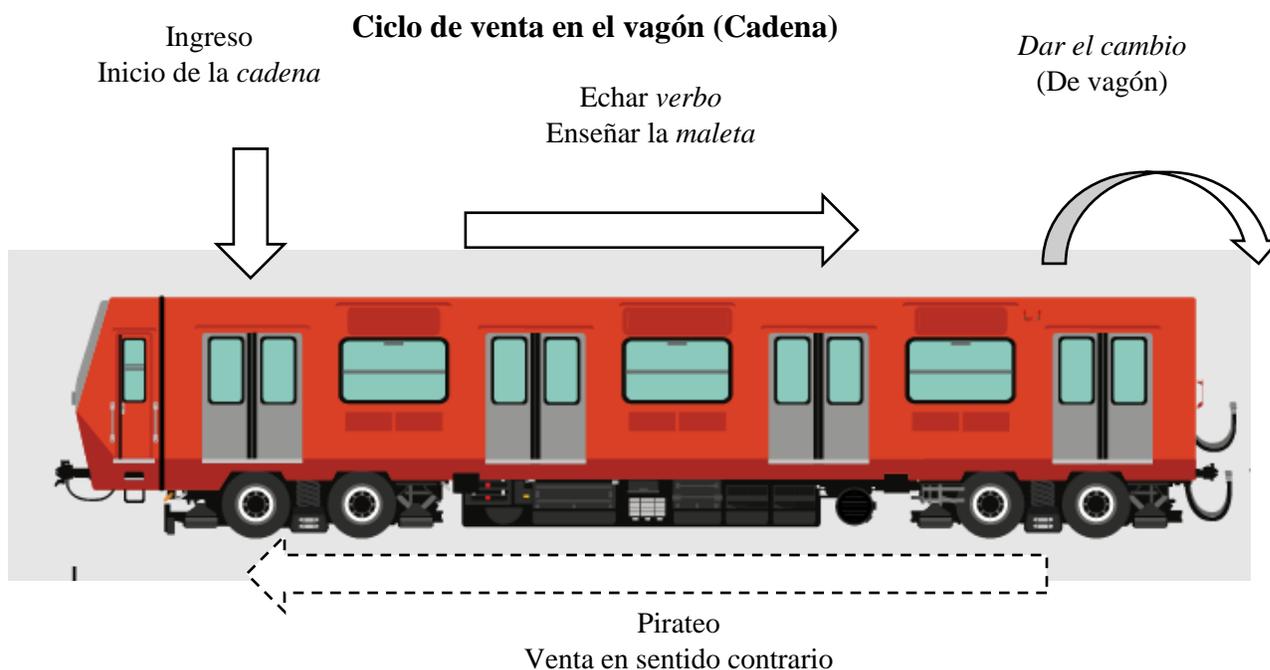
Hay veces que te castigan tres días, hasta una semana entera, por no ir a apoyos o por no pagar las cooperaciones semanales, o si no pagas cooperación hasta que la pagues y si la pagas este... ya te pones a trabajar normal, pero de los apoyos: tu no vas al apoyo, llegas al otro día y si te encuentras al líder te dice: “tú no viniste al apoyo, no te vi, pasaron lista y no te vieron, tú no puedes trabajar tal tiempo” [...] es imposible que no le llegue el chisme –al líder-, porque dicen los compañeros: “tal persona no puede vender y está vendiendo”, entonces es muy difícil que te puedas ocultar del líder, ya que llegan los chismes y si no entiendes por las buenas, entiendes por las malas. **Marcos, vagonero dulcero**. Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

Suele suceder que esta situación se produzca por el desconocimiento de las normas por inexperiencia -en el caso de trabajadores nuevos- o bajo la contingencia de los operativos, circunstancias bajo las cuales el pirateo no es considerado un acto deliberado que represente un atentado a sus procesos de trabajo.

[...] yo le pasaba así rápido: “llévese los chocolates” así y luego mi compa “llévese los chicles” y luego el otro y el otro, todos seguiditos, pero en corto, en un solo vagón, nos veíamos bien cagados, luego nos los topábamos de frente – a otros vendedores- y... “es que no sabemos”, acá... ya luego otros vendedores ya nos explicaron. **Harchyye, vagonero mago**. Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Así, la *base* y la *cadena* forman parte de los procesos de trabajo en el vagón que implican la coordinación con otros vendedores, la cara colectiva de los procesos de trabajo en el vagón; complementadas por el *verbo* y la *maleta* como los aspectos individuales de dichos procesos, es decir los que dependen en mayor medida de la subjetividad del trabajador en el vagón.

Esquema 1.1



Elaboración propia en base del trabajo de campo.

El *verbo* es la condensación de una serie de elementos de carácter subjetivo no solo del objeto, sino de la forma de transmitir el mensaje comercial de manera discursiva y acompañado de elementos emocionales como el fingir o suprimir emociones, presentándose una disonancia entre lo sentido y la emoción requerida para la situación (Mann, 1999) lo que produce un conflicto en donde el trabajo se fundamenta en no asumir la emoción genuina. Asimismo, entraña elementos estéticos que no solo se plasman en la corporeidad o el performance que se desarrolla, en los elementos de la imagen como la ropa, la pulcritud o la presentación del producto, sino también en las formas discursivas y verbales que legitimen el uso del escenario en que desempeña un acto dramático (Goffman, 1983).

Así, el *verbo* conforma el sello personal con que un trabajador del vagón ofrece sus productos, la síntesis en palabras, gestos y vestimenta de las características físicas y/o funcionales de la mercancía que construye el trabajador y del sentido que le otorga a su intervención en la vida cotidiana en el Metro. Esta descripción del producto enfatiza los

costos y beneficios de su adquisición y expresa la interpretación personal de un mensaje que se produce en la interacción con el usuario, y del cual depende que se convierta en cliente.

Sin embargo, a pesar de que estos elementos sean operados desde la individualidad de los sujetos laborales, no significa que no se desenvuelvan bajo presiones externas a éstos. Se trata de la forma más visible de los procesos de trabajo en el vagón, misma que puede generar en los usuarios incomodidad por el ruido producido por los gritos o el volumen de la bocina o molestia por su desplazamiento en medio de la aglomeración; o que bien por otro lado puede ser tolerada o incluso fomentada a través del consumo o sancionado con su abstención.

Por otro lado, el tiempo del que dispone el trabajador es el principal elemento externo que lo constriñe, ya sea que arribe a la siguiente estación *echando verbo* sin vender nada, se tope con algún elemento de seguridad institucional u operativo policial a medio grito o incluso dejando de echarlo al existir una buena racha de venta enfocándose en la calidad del servicio; por tanto el *verbo* tiene un tiempo de duración que debe ser adaptado por los trabajadores según las circunstancias que cada vagón de cada tren presenta, frente a contingencias relativamente previsibles.

[...] si ese wey tiene muy largo su *verbo* ya te la pelaste. Por eso, luego mucha gente, si ya conoce que se cuelga con su *verbo* dice: que se vaya él, es su tren, porque luego se lo acaba. Haz de cuenta que ya terminó de hablar, ya terminó de cobrar, ya casi llegaron a la estación y ya no vas a poder vender, pero tienes que cambiar de tren, no es de si quieres porque atrás ya vienen los demás [...]

Carlos, ex – vagonero dulcero. Entrevista realizada el 27 de enero de 2018.

De esta forma, mientras que el *verbo* transmite lingüísticamente la imagen de la *maleta*, ésta es entendida como inversión convertida en una cierta cantidad de mercancía que supone *un arriesgue* sustentado en un relativo éxito en la venta de dicho producto, un éxito que encuentra el respaldo de la decisión de elegir determinado producto sobre otro.

La elección del producto con qué comerciar se establece a partir de una decisión personal influida por los compañeros que comparten estrategias o puntos de venta e incluso pueden hacer algún préstamo de mercancía restante; así como por la organización a la que están agremiados que, a través de sus líderes “premia” al vagonero permitiéndole la utilización de bocinas o “recomendando” trabajar con algún producto al ingresar en el trabajo de vagonero.

[...] Y fue cuando me presentó a la líder -2- y le dijo “mira quiere chambear dale chance”, simón dice nomas le vas a pasar un tostón los miércoles va a haber una junta a las 3 de la tarde, de todas formas dile a ese pendejo. Así era la historia con mi compa luego íbamos luego no íbamos, vendía lo que quería, me valía verga. Si nos decía que le tenía que romper su madre a alguien se la rompíamos [...] **Carlos, ex vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 27 de enero de 2018.

Pero en el contexto de la política de Cero Tolerancia, la elección del producto de venta depende también de la posibilidad de disimular su ocupación permitiendo ser escondido con mayor facilidad y que no acarree consecuencias jurídicas como sucede con la mercancía pirata.

Por otro lado, pero en el mismo sentido, la *maleta* antecede al *verbo* y consiste en un volumen de mercancía con la cual empezar a trabajar desde una inversión ínfima o continuar realizándolo separando las ganancias de la inversión; a partir de la maleta los trabajadores establecen un plan B seguido del A y en ocasiones da la posibilidad de configurar acuerdos de intercambio o compra - venta de mercancía entre compañeros que se la traspasan y que es pagada hasta ser vendida en un cierto porcentaje que permita reinvertir en otro producto.

[...] yo así trabajo. ‘Orita me voy por unas diez paletas Magnum y unos diez pesos de hielo seco, son poquitas. Que me las acabe en unas dos vueltas. Si es en una, me regreso y voy por veinte, y así me voy haciendo de mi ronchita. De a poquito, ahorita levanto mi *maleta*. **Itzel, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

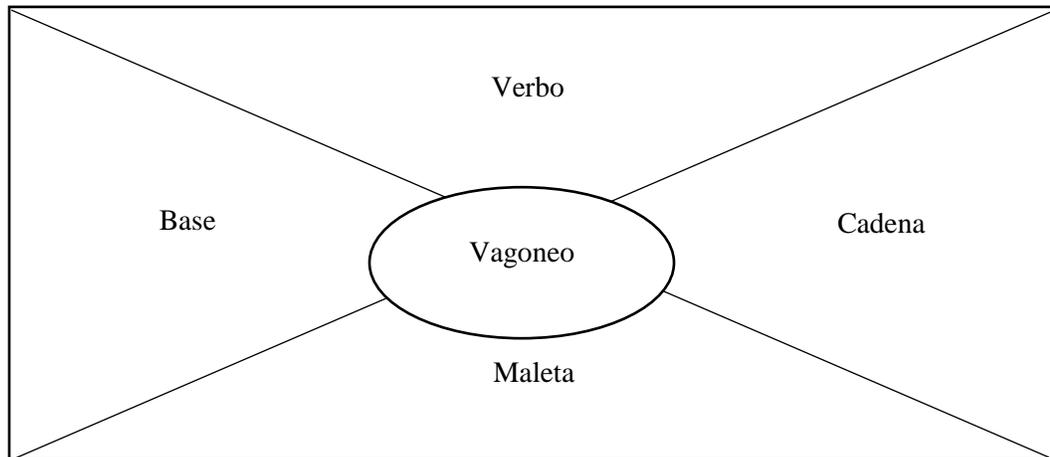
O como sucede en casos como el de Chanok, el levantamiento de la *maleta* puede ser auxiliado por el buen historial crediticio tanto con sus compañeros como con sus proveedores:

Ahorita no traigo mi teléfono, ahorita que termine de vender paso por él, me prestaron 20 varos de hielo, tres de Bubulubu, son 75 varos. Por 95 varos tengo detenido ahorita mi teléfono pero no hay pedo, porque sé que ahorita voy y pago lo que me prestaron, ya tengo mi dinero. **Chanok, vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Estos elementos del proceso de trabajo son los que se posicionan en el centro del proceso de producción de valor, en donde la inversión de los elementos de producción (*base – cadena - verbo - maleta*) se conjugan dando lugar a la generación del ingreso, o en palabras de estos mismos sujetos laborales, *rayarse* en la venta.

Esquema 1.2

Elementos del proceso de trabajo en el vagón



Elaboración propia con base en el trabajo de campo.

El ciclo del proceso de trabajo del vagonero que los usuarios pueden visualizar concluye cuando el vendedor se retira del vagón para dar paso a su compañero, iniciando de nuevo la labor de venta con los dispositivos normativos antes descritos y fuertemente vigilados por los compañeros de trabajo. Este acto apenas perceptible, representa el paso de estafeta del dominio verbal y físico en el vagón, implica también que previamente no hay contingencias que impidan proseguir con el ritmo de la *cadena* de venta.

Por otro lado, como una de las variantes más heterogéneas por su diversidad de prácticas que la conforman, está la de los vagoneros que no desarrollan una actividad comercial propiamente dicha, sino que más bien se trata de producciones inmateriales que por lo general tienen relación con actividades artísticas como ejecuciones musicales, intervenciones literarias, comedia, magia entre otras, sin dejar de mencionar las actividades de distribución periodística, o prácticas como las de los faquires las cuales, a pesar de sus diferencias, comparten entre sí el hecho de que no se hacen acompañar de la *maleta*, lo que les da un estatus distinto frente a los operativos y jueces cívicos cuando llegan a ser remitidos.

Una de las diferencias básicas de estos trabajadores radica en el tipo de inversión que deben incluir en sus procesos de trabajo, misma que no es de carácter económico, sino emocional, estético en el nivel corporal y discursivo calificado por los usuarios que se convierten en audiencia.

En los casos de los vagoneros que acuñan productos inmateriales, el *verbo* es el sustento principal de su práctica laboral desarrollada con elementos estéticos que no siempre está relacionados a lo artístico y lo bello, sino más a lo sensible (Welsch, 1993) y que abarcan parte de la vida cotidiana. Así, pues los elementos estéticos en el trabajo de los vagoneros intervienen en la forma de dar significados relacionados a los sentidos humanos, lo bello o feo, sucio, desagradable, y que se vinculan con las acciones concretas que pueden hacer diferente un tipo de trabajo y con ello dar significado distinto basándose en lo estético que los puede hacer hermoso, horrendo, sucio, armonioso, fino, grosero, etc. (Ruíz, 2009: 77).

Por otro lado, por ello un niño que recorre el vagón de rodillas limpiando zapatos de los usuarios, un faquir que se recuesta en vidrios o un campesino exponiendo la situación de su sedienta parcela distribuyendo un diminuto comunicado buscaran aludir a algún acto caritativo con distintos significados que motivaron tal compartición.

Un militante arengando a los usuarios para que se informen y adquieran conciencia del estado de las cosas desarrolla un trabajo estético en el cual, la exhibición del periódico –los cuales suelen provenir de partidos políticos o de alguna A.C como lo es el CLETA con su ya histórico *Machetearte*- se hace en base de ciertas actitudes performáticas en donde, a diferencia de exhibir algún producto, aquí lo distribuye entre los usuarios quienes momentáneamente disponen de la información que se expone verbalmente.

Estos periódicos suelen tener un costo ínfimo o incluso no tenerlo, representando una cierta ganancia económica de su distribución, sin embargo la intención de realizar esta actividad está más vinculada a la concientización llevada a cabo a través del manejo de un discurso que evalúa el presente a partir de la recuperación de su experiencia histórica en donde se incorporan los valores de quien experimentó ese pretérito (Thompson, 1989) y del imaginario del futuro como “creación socio – histórica y psíquica de figuras, formas e imágenes que proveen contenidos significativos y se entretajan en las estructuras simbólicas de la sociedad”. (Castoriadis, 1993).

Situación distinta con la que se presenta con los vagoneros que se dedican a alguna actividad por la cual los testigos evalúan representaciones musicales, mágicas, literarias o escénicas en función de un cierto grado de belleza establecida desde parámetros morales, valorativos

y culturales y que constituyen acciones que contribuyen al hermosamiento del espacio urbano, realizadas en base del uso de elementos estéticos, emocionales y cognitivos.

De esta forma, cuando la producción inmaterial se ha terminado, la intervención de la rutina llega a su fin y la propina simboliza el pago del evento, ya que en esencia el pago de la entrada al recinto ya se produjo al cruzar el torniquete.

Existe la posibilidad de que frente a la política de Cero Tolerancia estas formas de vagonear tengan alguna tolerancia o inmunidad para ejercerse a pesar de la presencia policial o de que, una vez detenidos puedan sortear la remisión aludiendo a la obstaculización a su ejercicio de la libre expresión, ya sea en el fomento a la cultura y las artes o al ejercicio periodístico.

Estos elementos conformadores de sus procesos de trabajo en el vagón constituyen las principales generalidades de esta ocupación urbana, muestran que su control tiene un carácter multidimensional en donde intervienen a) el control del espacio público por parte del gobierno de la CDMX desde una óptica política de Cero Tolerancia, en este caso hacia el comercio en los vagones del Metro, b) la normatividad vigente con la que se sanciona institucionalmente ésta práctica y c) que se desarrollan laboralmente en un espacio en movimiento dinamizado por las presiones policiales.

Por lo que a continuación se establecen algunas consideraciones acerca de las acciones tanto individuales como colectivas que desarrollan los vagoneros para continuar trabajando y ejerciendo un relativo control de sus procesos de trabajo en un contexto de prohibiciones crecientes en su contra y de su ocupación.

Capítulo IV

El delito de subsistir: estrategias para la realización de un trabajo proscrito

En el presente capítulo se muestra una serie de elementos que conforman acciones individuales que los vagoneros llevan a cabo para continuar desarrollando su ocupación en un contexto de prohibiciones crecientes en su contra, así como las implicaciones subjetivas que requiere otorgar significados nuevos a situaciones que antes no se presentaban o que necesitan una comprensión actualizada.

En el primer apartado reflexionamos en torno de las modificaciones que los procesos de trabajo de los vagoneros han sufrido a partir de la incursión de policías a la Red del Metro y las formas como los propios trabajadores han afrontado la eventualidad de los operativos en sus vidas cotidianas, en el lugar de trabajo.

El segundo apartado hace referencia a las condiciones en las que la detención de un vagonero es respetada por el afectado por tratarse de una situación en la que intervienen elementos para considerar legítima una remisión, lo que supone una reacción específica por parte del trabajador, generalmente de cooperación con las autoridades.

En el tercer apartado se exponen las condiciones en las que los trabajadores del vagón consideran una detención inaceptable y que se produce por el reconocimiento que los policías hacen de las personas que se dedican a esta ocupación y de sus procesos de trabajo, de su saber hacer, el cual es extraído por los elementos policiales en su relación cotidiana con el trabajo en el vagón para volver más infalibles sus intervenciones en el Metro a la caza de vagoneros.

En el cuarto apartado se revisan los procesos de trabajo del vagonero en el proceso de experimentar la ciudad desde el movimiento que supone trabajar en un espacio transitorio en que los lugares se cargan de sentidos y significados a partir de las prácticas que en él se realizan. Por ello, se exponen aspectos relacionados a los cambios de espacio laboral que un vagonero decide acuñar, las presiones estructurales de trabajar en un espacio prohíbo y en otro más tolerado.

Los últimos dos apartados tienen que ver con la modificación que la condición espacial y territorial establecen en sus procesos de trabajo: la flexibilización de la jornada de trabajo y la subordinación del vagonero a la política de Cero Tolerancia.

4.1 Aflojando eslabones. La influencia policial en el control de los procesos de trabajo en los vagones del Metro

Como se ha venido mencionando, el control de los procesos de trabajo que se desarrollan en los vagones del Metro tiene un carácter multidimensional en que intervienen diversos actores que constriñen o posibilitan su práctica laboral. Pero sobre todo, en un contexto en que la ocupación del vagonero es objeto de una política pública para eliminarlo, dichos procesos de trabajo vienen a ser replanteados y redirigidos para adaptarse a nuevas formas de control, en las que se reposicionan los actores implicados e incluso se da la aparición de otros nuevos que han adquirido una influencia preponderante.

En el contexto de modernización y remodelación de la Red del Metro y de sus inmediaciones, las recomposiciones de la estructura administrativa de dicha paraestatal en los últimos años ha sufrido cambios en su dirección en tres ocasiones en menos de cinco años; impactando directamente en las estrategias directivas para afrontar la existencia de los vagoneros, entendidos como un problema en el Sistema que ameritaba una solución.

Atrás quedaron las fallidas políticas públicas como el Programa de Regulación del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo, con las que se planteaba la creación de cooperativas que intentaban regular la informalidad laboral en que se desempeñan estos trabajadores; política que fue operada en conjunto con el Gobierno del entonces Distrito Federal en 2010 en conjunto con la Secretaría de Trabajo y Fomento al Empleo buscaban brindar una alternativa para comerciar dentro del Metro pero fuera de los trenes y vagones (GODF, 09/06/10).

A diferencia del último intento de encausar la ocupación del vagonero con una perspectiva más social, la actual dirección del STC afronta esta ocupación con una perspectiva de mano dura que, en mancuerna con el Gobierno de la Ciudad de México hace uso de la fuerza pública para sancionar dicha práctica, en aras de erradicarla.

En medio de este contexto, las formas de trabajar el vagón, de ocupar los andenes, de establecer la base y de controlar el flujo de vendedores en el vagón (*cadena*) han mostrado cambios con relación a los operativos policiales enmarcados en la política de Cero Tolerancia han venido a adoptar un lugar central en el control de los procesos de trabajo en el vagón muy similar a lo que sucede en los trabajos en los que la figura sancionadora se plasma en

una estructura jerárquica operada sistemáticamente desde las gerencias capitalistas; a diferencia de que esta figura sancionadora se expresa en policías dispuestos para impedir el vagoneo y para controlar su práctica en el proceso.

Lejos de la retórica oficial, este despliegue policial viene a representar una forma de justificación político administrativa para perseguir ocupaciones no reguladas como la que desempeñan los vagoneros y mientras esta eliminación se produce, los elementos policiales cimientan una lógica recaudatoria a través de pagos de multas por remisión, “mordidas” y “moches” para permitirles trabajar.

Los propios trabajadores del vagón han interpretado esta agobiante presencia policial, provocada por su trabajo, como una respuesta gubernamental enfocada en recuperar el control del espacio en que trabajan y de su ocupación, estableciendo estrategias de apropiación gerencial del *saber hacer* de estas prácticas laborales, apropiación desde la cual la dirección del Metro ha conseguido que la apropiación del Metro por parte de los vagoneros y el desmedido crecimiento de la informalidad laboral en el Metro disminuya con relación a una década atrás, en donde existía un desbordante número de estos trabajadores en este masivo transporte público (Hernández Castellan, 2014).

Esta disminución y relativo control del crecimiento de practicantes de esta ocupación ha sido desarrollado con ciertas similitudes con las ideas de Braverman acerca del tipo de organización del trabajo que las gerencias impulsan y su impacto en la vida social de los trabajadores. (Braverman, 1974). Sin embargo, el control del proceso de trabajo en los vagones del Metro no se realiza en función de la intensificación de la producción en este caso de ingresos, sino se enfoca en reducir al mínimo la capacidad de controlar los procesos de trabajo por parte de los trabajadores, en específico de recuperar la rectoría de su espacio de trabajo por parte de la dirección del Sistema como por parte del gobierno de la CDMX.

Del mismo modo, la reducción del control de su propia práctica laboral producida a partir de la intervención de las policías y por la amenaza latente de erradicación de la misma, se presenta como un conflicto intrínseco de intereses con la Dirección del Metro, la cual perdía legitimidad ante el desbordamiento numérico de vagoneros en sus instalaciones, asociándola al ejercicio de la corrupción que permite la presencia sistemática de faltas administrativas, ilegalidad y venta de piratería (Salas Cisneros, 2015: 91); de permitir la existencia de una

mafia en la que “todos” ganan (Sánchez Correa, 2008). Por ello, el control que suponía una evidente intención de extraer beneficios económicos de una práctica laboral que le representa al gobierno un negocio del que también forma parte, debía ser matizada por un discurso que recuperara su dominio en dicho espacio.

Están hostigando porque ya vieron que hay dinero, ya vieron cuántos vendedores son y de 100 pesitos que se agarren 30 vendedores diarios... Échale cuentas. **Daniel, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017.

En base de cambiar esa percepción, a principios de 2016 a partir de la incorporación del último grupo de 1500 policías –con los cuales se sumaban 5000 en toda la Red- y el monitoreo de las más de 600 cámaras de video vigilancia distribuidas en las 195 estaciones del sistema Metro, la forma de desarrollar su trabajo se ha visto sensiblemente trastocado.

Tienes que andar más movido, ocultándote, tratando de no hacer más bulto, porque casi por verte es de pásale y dame tu dinero. **Daniel, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017.

Cuando el operativo se hace presente en las diferentes Líneas o como los vagoneros le llaman “*baja* el operativo”, las *bases* se vuelven un elemento que debe ser suprimido por los trabajadores para no ser identificados fácilmente por los elementos policiales, para no permanecer estáticos y ofrecer a los policías la posibilidad de ubicar quién o quiénes desarrollan su jornada de trabajo en ese momento. Pasa de ser un lugar de reunión, socialización y organización del trabajo a un lugar que, en el contexto de los operativos, condiciona el disimulo de su trabajo, se convierte en un recurso de los policías para fichar visualmente a los trabajadores, un lugar que los delata y que en términos del argot vagonero es el *lugar del quemón*. En él cual puede ser ubicado visualmente por los uniformados, quienes, debido a su familiarización con los procesos de trabajo en el vagón, buscan las *bases* para tener identificados a los trabajadores a los cuales cazar.

De esa forma, cuando llega el operativo la base se disipa, la cadena se reduce y la desorganización trata de ser reducida por quienes se encuentran trabajando recorriendo el vagón en pequeños grupos transformándose en una mera suma de vendedores en el tren con los cuales apoyarse para sortear la adversidad con que se desenvuelven.

Todos nos perdemos, cero bases, o sea lo menos que nos podamos ver. Todos, agarrar el lado que se pueda pero... ha habido veces que nos hemos llegado a ir hasta seis vendedores en un solo tren, de a puro vagón, de a vagón, el chiste es que no nos vea el operativo que hay. **Laura, vagonera – dulcera.**
Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Las *cadena*s también se ven trastocadas por la presencia de operativos, ya que se reducen e incluso pueden deshacerse en el sentido más estricto ya que más bien se generan grupos reducidos de vendedores a menudo en el mismo vagón. Incluso, si la premura de la llegada del operativo o la huida del mismo, la *cadena* se conforma de manera fortuita con los compañeros con los que se encuentran y no siempre con los que deciden trabajar o acostumbran hacerlo.

Debido al aprendizaje y el conocimiento de la ocupación del vagonero, los policías suelen apersonarse en las *bases* y posicionarse en la última puerta de los trenes, con la intención de ubicarlos en el momento de *dar el cambio*.

El desarme de la *cadena* se debe realizar en el acto, es decir, cuando llega la presencia policial o cuando el rumor de su llegada se ha propagado entre los vendedores; las *bases* se desalojan y los trabajadores se dispersan en los trenes o detienen su jornada.

Dependiendo de los elementos policiales o de la cantidad de los mismos es que los trabajadores determinan un aproximado de la duración de los operativos, que puede variar de un tiempo promedio de una o dos horas en el cual, los policías auxiliares recorren los tramos de venta y se apropian de las bases y al notar la ausencia de trabajadores abandonan la Línea, sin embargo pueden permanecer en todo un día laboral para el vagonero, retirándose cuando el horario de servicio está próximo a terminarse. De esta forma, la reconstrucción de la *cadena* se realiza poco a poco, cuando los vendedores que regresan al vagón se percatan que ha desaparecido la presencia policial o que los más estrictos se han retirado, dejando a cargo a quienes son más permisivos.

El aspecto de la duración de los operativos, la frecuencia de su realización y la dureza con que se llevan a cabo depende del tipo de Línea de la red del Metro, es decir, diferenciada principalmente por su centralidad en el Sistema y su conexión con otras Líneas, así como de la afluencia de usuarios cada una de ellas, de los cuales los mismos vagoneros reconocen sus principales diferencias.

De esta forma, las Líneas más céntricas como las primeras tres, son vigiladas permanentemente, mientras que otras más periféricas como la 9, A y B son menos intervenidas por los operativos, los cuales, según la narrativa de los vagoneros, se efectivizan en un promedio de tres veces por semana.

Asimismo, bajo estas circunstancias el *verbo* debe ser replanteado y según la intensidad del operativo se ve reducido a una descripción fugaz del producto y del costo asignado, repitiéndolo de manera mecánica, atisbando entre los usuarios la posible presencia policial.

Su entonación debe ser modulada en función de la cercanía de los policías, ya sea que se trate de los gritos en el pregón o del volumen de la bocina, en el caso que sigan trabajando aun cuando en el tren viaje un grupo de policías, riesgosa forma de trabajar en muchos de los casos. El *verbo* y su casi susurrada pronunciación abona al disimulo de la acción de vagonear una vez que las puertas del vagón se han cerrado. Incluso puede darse el caso de que pisar el *verbo* de los demás compañeros, es decir iniciar su pregón antes de que el compañero termine, sea una acción aceptada dada la imposibilidad de trabajar “normalmente” sin que se genere conflicto entre compañeros. La manera de *echar el verbo* es visiblemente apresurada o de plano puede ser suprimida para sólo enseñar la *maleta*.

Por último la exhibición del producto, igualmente se hace tímidamente y bajo una excesiva precaución. Ya sea que la *merca* se oculte en su característica bolsa negra, en un bolso, mochila, hieleras o entre la misma ropa, el vagonero se ampara en la práctica del *entuse* (ocultamiento) de su producto para evitar ser detenido vendiendo flagrantemente. Esta sutil forma de esconder su producto, permite a estos trabajadores arriesgarse para trabajar en el lapso de los operativos. Se trata de una práctica que puede marcar la diferencia entre seguir trabajando, enfrentar detenciones e incluso alguna remisión.

[...] influye mucho que tengamos que traer mercancía menos voluminosa, antes nosotros estábamos acostumbrados –cuando recién entré- a traer nuestros exhibidores de mercancía enormes, lo que trajéramos pero lo traíamos para que la gente lo viera, para nosotros traer más volumen era llamar más la atención de la gente, hoy no, hoy tienes que cambiar la situación: Traer mercancía más pequeña, que a la postre no influya en nuestros ingresos, tratamos de meter mercancía que nos deje ganancias. **Hugo David, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

En el caso de los bocineros, la *maleta*, es muy fácil de esconder, no así su medio de reproducción, por lo que caminar con bocinas en la espalda los vuelve un objetivo sencillo de ubicar visualmente por parte de los policías, arriesgándose a las implicaciones jurídicas que acarrea el trabajar con piratería.

Sabemos de antemano que la piratería está a la orden, cuando llegan los operativos sobre la piratería está más cabrón porque sabes que en un disco te meten que derechos de autor y todo ese tipo de jaladas, entonces sí, es más bronca, incluso hay compañeros que en años pasados fueron a tocar al reclusorio por la misma situación. **Hugo David, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Como lo establece Hugo David con sus propias palabras, los operativos se realizan enfocados en los trabajadores distinguiendo que mercancía comercian, cuando se trata de piratería, las implicaciones jurídicas que representa distribuir esa mercancía encarecen la liberación del trabajador, para el caso de los bocineros, ésta es una constante en sus jornadas, por ser perseguidos para establecer altos costos para evitar su remisión; sabiendo que de concretarse es posible que su situación jurídica se complique al grado de ser acusado del delito de venta en vía pública, distribución, almacenamiento y comercialización de fonogramas y videogramas, por lo que la ley puede sancionarlos de 6 a 10 años de prisión.

Me agarraron y sin trabajar, pásale, quince discos y a chingar... yo seguí el juicio y el proceso sin pedos, nada más que para poder salir pagué alrededor de 12 mil pesos, para seguir el proceso por fuera, –Risas- para que de todas maneras me declararan culpable. **Daniel, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017.

Hay que advertir que los operativos aparecen como una estructura de control de sus procesos de trabajo con la cual, los vagoneros han debido lidiar desde que hicieron su aparición en dicho espacio de trabajo, una estructura externa a la cual se han adaptado tanto quienes la detentan como sus destinatarios. Su trabajo ha sido desarrollado siempre bajo un estado de alerta constante, sin embargo, el disimulo de la ocupación de vagonero que actualmente desarrollan frente a los operativos no es contingente y debe realizarse de manera más sistemática al enfrentarse a operativos permanentes que se convierten en un aspecto de control externo del trabajo.

Así la actividad de trabajar en el Metro debe ser disimulada para evitar las detenciones y remisiones, lo que se consigue con una buena aplicación de lo que los vagoneros llaman *campaneo* para referirse a la densa revisión previa que hacen de los diferentes vagones y andenes complementada por una sigilosa forma de intervenir el tren con la *maleta* bien *entusada* para evitar la flagrancia como circunstancia bajo la cual aceptan la detención como legítima sin oponerse.

Por otro lado, la interacción cotidiana con los policías hace aparecer la existencia de reglas informales por medio de las cuales se realizan las detenciones y de negociaciones de las mismas. Esta situación depende del tipo de operativo que se lleve a cabo en el Metro, pero que a pesar de tener mecanismos distintos, constituyen una franca exhibición de poder y de evaluación de la reacción de los dominados ante su presencia. Siguiendo la lógica de James Scott, la presencia policial en el Metro simboliza la dominación con manifestaciones y demostraciones de poder, en donde cada uso visible, externo de poder – todas las ordenes, las muestras de respeto, las jerarquías, los castigos públicos o los insultos- es un gesto simbólico de dominación que se sirve para manifestar y reforzar el orden jerárquico (Scott, 1990: 71).

Los trabajadores del vagón identifican que la intervención de la subjetividad de los elementos policiales responsables de los operativos, juega un papel crucial en la forma en que éstos se realizan, configurando un entramado de sentidos y significados mutuos del trabajo que desarrollan unos y otros.

Estos sentidos y significados están relacionados con la imagen que los vagoneros tienen del trabajo que realizan los policías a partir de impedir su trabajo y de la forma en que detentan su autoridad, haciendo uso de recursos ajenos a la ley como la intimidación y el miedo. Por otro lado, está la significación que los policías dan al trabajo en el vagón y el sentido de impedir una forma de subsistencia, lo cual repercute en los tipos de operativos y en las estrategias personales para afrontarlos.

Para los trabajadores del vagón son visiblemente distinguibles tres tipos principales de operativo que tiene ciertas variaciones entre sí y que buscan objetivos distintos entre sí a pesar de formar parte de una misma política pública:

- 1) *Chesqueo*. Compuesto por un grupo no mayor de diez policías cuya función es asegurarse de qué cantidad de trabajadores están en las diferentes Líneas, al mismo tiempo de enviar un mensaje simbólico a través del cual expresar la rigidez gubernamental con que se pretende recuperar el espacio público y de iniciar un proceso de remodelación, no compuesto solo por lo infraestructural, sino por las practicas anómalas en el sistema como es catalogado por la dirección de la paraestatal el trabajo de los vagoneros. La existencia de esta forma de operativo no sustituye el monitoreo de la video vigilancia ni es sustituido por este, más bien se complementan para intervenir en los procesos de trabajo de los vagoneros con la clara intención recaudatoria. Incluso se convierte en un mecanismo de control hacia los mismos policías que sean captados recibiendo algún soborno por omitir la remisión, por lo que suelen hacer la ilegal transacción en los puntos ciegos que han ubicado en la práctica de dicha labor. En estos operativos los elementos se dividen en dos grupos y se desplazan en ambas direcciones de la Línea intervenida, en la medida que se familiarizan con el proceso de trabajo en el vagón pueden tenderse en algún andén en que se sitúe una base o esperar en la puerta del cambio de vagón ocultos entre los usuarios asechando a los trabajadores para detenerlos.
- 2) El segundo tipo de operativo busca engrosar los registros de detenciones de este tipo de vendedores en los Juzgados Cívicos que abona información que justifica la existencia de los operativos y legitima jurídicamente la política de seguridad implementada en las instalaciones del STC. Las detenciones producidas por este tipo de operativo pueden ser realizadas con actos autoritarios y despóticos, pero también como actos consensuados entre las dirigencias de las organizaciones y los altos mandos policiales en negociaciones previas para la liberación de los remitidos. Este operativo se realiza con apoyo de patrullas que aguardan a los detenidos al exterior de las estaciones en las que los policías ingresan desalojarlos.

[...] hay veces que baja el operativo, pero... pues ya tienen, ¡ah! Bueno aquí le dicen “Bisne” con *los boinas* –policías- y ya para que te dejen trabajar tiene que mandar el líder a ciertos ambulantes para que se vayan, ya solo los presentan y ya tu multa la paga el líder [...] **Christian, vagonero músico.**
Entrevista realizada el 31 de octubre de 2017.

- 3) El tercero es una variación menor del segundo en cuanto a su operación, con mucha más prepotencia y violencia física, conocido por los trabajadores del vagón como *La*

barredora. Como su nombre lo indica arrasa con lo que encuentra a su paso. En el marco de este tipo de operativo incluso usuarios con bolsas de mercancía para sus propios negocios familiares han sido detenidos y remitidos para posteriormente esclarecer si es que realmente se trata de un usuario que no trabaja en el vagón— los entrevistados refieren a una increíble recurrencia de casos como éstos-. Realizan un desmedido despliegue de policías y como se podría pensar, no es necesaria la flagrancia en la venta para ser detenido.

[...] cuando no hay tolerancia son ciertos operativos [...] vienen grupos grandes, vienen equipados muchas veces como tipo granadero, como si vinieran a enfrentar un delito, pero pienso que... vuelvo a lo mismo solo es una falta administrativa. **Jesús, vagonero articulista**. Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Esta tipificación proviene de la experiencia del vagonero de ser objeto de persecución por programas anteriores implementados por el STC que han conformado una labor política oculta en el discurso oficial de encausamiento de esta ocupación. Se trata de la construcción de una tipología basada en un ejercicio comparativo y retrospectivo del sentido de ser perseguidos, en donde la actualización de la política de seguridad pública es significada entre los entrevistados de manera diferenciada principalmente entre los más experimentados y los recién ingresados al trabajo.

En esta línea tienen tres tipos de operativos: los que son fijos, los que están por dentro y que llegan en tren y los que llegan en camioneta, que supuestamente son los más pesados, los que esos sí te agarran como se les antoja. La *barredora* es un grupo como de 300 cabrones que llegan y arrasan con todo lo que ven. Y todavía podría existir un cuarto que era —que ya no lo ocupan tanto- que son los mentados de vigilancia, como privados del sistema que andan con su uniforme, que esos también te detenían y te presentaban con “*los boinas*”. **Daniel, vagonero articulista**. Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017.

Con estas palabras, Daniel puntualiza un aspecto central para comprender la actual influencia de los policías auxiliares de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) en el control de los procesos de trabajo de los vagoneros: el desplazamiento de los vigilantes de la Gerencia de Seguridad Institucional del STC – Metro con la llegada de la política de Cero Tolerancia. Aspecto en el que coincide un propio trabajador del Metro, quien critica la estrategia de

seguridad tomada por la Dirección del Metro apegada a una perspectiva de seguridad de Cero Tolerancia:

Desbarató el departamento de vigilancia, ¿Por qué lo desbarató? Si eran los que más o menos tenían controlados a los vendedores”. Hay veces que uno llama y dice: “¿sabes qué? tengo vendedores” los aseguran, no sé si los remitan y al rato ya los ves otra vez, lo que estamos haciendo es fomentar la corrupción, porque el policía llega, los agarra, 10, 20 pesos y van de nuevo. **Trabajador del STC, Jefe de estación 1.** Entrevista realizada el 2 de octubre de 2017.

Con base en las palabras de este trabajador del Metro, la preponderante presencia y protagonismo de los policías auxiliares de la SSP que ha venido a desplazar a los vigilantes del Sistema no solo no ha conseguido eliminar el vagoneo; sino que ha venido a favorecer prácticas de corrupción y extorsiones que para él representa la verdadera motivación de este plan de acción institucional.

Nosotros como trabajadores nos damos cuenta de muchas cosas. Llegan –los policías- y es la pura fachada [...] [...] todo esto pasa por la corrupción, había personal de vigilancia que recibía su moche y ya los dejaba hacer lo que se les antojara. Es lo que pasa con los vendedores yo los reporto, me reciben el reporte llegan por una módica cantidad y ahí siguen. **Trabajador del STC, Jefe de estación 1.** Entrevista realizada el 2 de octubre de 2017.

Una situación similar de reposicionamiento y revalorización de la influencia en el trabajo del vagonero se presenta con el usuario, quien a pesar de parecer no intervenir en las relaciones establecidas entre éstos trabajadores, policías y vigilantes, efectivamente intervienen en su viaje en el STC – Metro y forman parte de los otros con quienes interactúa cotidianamente; la utilización de las redes sociales en internet como canal de catarsis social, ha complementado su influencia sobre el actuar de estos agentes sociales por lo que deben cuidarse de las posibles denuncias hechas por los pasajeros.

Mientras que para los vagoneros una de las reglas de oro es el respeto al usuario, sea o no cliente, es decir compre o no compre; en general consideran al usuario del servicio que ofrecen, actor al que ofrecen su trabajo; al mismo tiempo que para los policías se trata de la figura a la que se le debe proteger y servir: el ciudadano.

De esta forma, el usuario – cliente – ciudadano es el actor que ejerce cierto control sobre los agentes que intervienen en la reproducción de la ocupación de vagonero en un contexto en

que se llevan a cabo operativos policiales como afirmaciones discursivas de un modelo específico de dominación. Este control es el de un actor que recibe el servicio de todos estos agentes que intervienen en su viaje y de quienes administran el espacio público por el que transitan.

Así, mientras que el vagonero debe disimular el trabajo en el vagón frente a los policías del operativo, sin que esto pueda mermar en la calidad de servicio; los policías deben simular el suyo frente a los ojos del ciudadano que juzga su función y que puede denunciar públicamente actos de extorsión o corrupción policial, mismos que pueden llegar a los ojos de la opinión pública convirtiéndose en un escándalo político.

Por lo anterior, la incursión de la policía en los vagones del Metro ha venido a modificar los procesos de trabajo de la ocupación del vagonero de tal forma que se han ido configurando nuevas reglas informales para poder llevarlo a cabo, basadas en la simulación de los operativos cuando tiene objetivos recaudatorios y de remisiones. Al mismo tiempo el disimulo del vagonero ha debido de ser desarrollado sistemáticamente cuando trabaja entre el operativo para evitar las detenciones con el riesgo de que no exista posibilidad de negociar la remisión.

Por tanto, el ingreso de los operativos y el control que han logrado de los procesos de trabajo del vagonero absorben gradualmente parte de la autoridad institucional que antes tenía el STC Metro a través de su cuerpo de vigilancia institucional y que ahora la Gerencia de Seguridad Institucional comparte con la Secretaría de Seguridad Pública. Y por otro lado, el papel que los usuarios juegan en el control de los procesos de trabajo de los vagoneros se hace más tangible en la calificación que hacen de la calidad del servicio en la transacción comercial que entablan (respeto, amabilidad, agilidad contra irrespeto, maltrato y violencia) y de su mercancía (costo - beneficio) posibilitando o desaprobando su práctica laboral e incluso interviniendo en favor o en contra de su ocupación frente a la policía, exigiendo su liberación o su aprehensión, según sea la situación.

4.2 Bien torcido, bien tronchado. La detención en la flagrancia de trabajar

En las *bases* de vagoneros suelen fluir rumores e información muy variada, ya sean relacionadas a su trabajo: diferentes tipos de mercancía, donde adquirirla, razonamientos de ganancias e inversiones, transacciones, y un largo etcétera; o con los mundos de vida de los trabajadores en cuestión.

Desde invitaciones u organizaciones de fiestas, tandas, venta por catálogo de ropa o calzado, apuestas o la realización de trabajos complementarios al vagoneo, compra venta de bienes de consumo usados, resultados deportivos, romances, entre un sinfín de información. Sin embargo, en el contexto de la persecución en su contra por parte de los operativos, la información que más se difunde ente los compañeros está relacionada a la presencia policial.

El preguntarse por la presencia policial es tan común para los vagoneros como para los microbuseros el tráfico, los tianguistas la afluencia de gente, los franeleros de autos o los taxistas de pasajeros. Se trata de la pregunta obligada para poner en práctica la estrategia con la que el vagonero trabajará durante la jornada, el *embarque* con que *levantar maleta*, establecer los objetivos de ingresos para el día laboral y sobre todo la duración de la jornada.

Enfrentar la figura del operativo implica hacer frente al riesgo de las detenciones y las remisiones producidas por la comisión de una falta administrativa que su trabajo representa para las autoridades. La confrontación que hacen los operativos produce una interacción cotidiana establecida con los policías auxiliares adscritos al Grupo Fuerza de Reacción (GFR) que los vagoneros conocen como Boinas. Como hemos dado cuenta, el número de este tipo de elemento policial ha ido en incremento en la Red principalmente desde el alza a la cuota del boleto a finales de 2013, el cual tenía como objetivo contar con mayores recursos para reforzar la seguridad en el Metro y recuperar el control del espacio público que los comerciantes habían hecho suyo.

Desde entonces, la convivencia entre estos policías y los trabajadores del vagón se ha mantenido en una actualización constante de reglas informales que en el tránsito del cumplimiento de la norma de erradicar la ocupación del vagonero, han venido a modificar sus jornadas de trabajo, los procesos de trabajo y las interacciones sociales que se establecen

en esta ocupación, es decir, los trabajadores del vagón han reforzado su capacidad de control de los mismos.

Tal como establece Scott (1990) el hecho de mostrarse en el escenario frente a los subordinados influye poderosamente en la conducta y en el discurso de los dominadores, por lo que, antes de considerar un atropello a su derecho al trabajo, los vagoneros consideran que la falta administrativa que su trabajo representa, amerita la persecución de la que son objeto, así estos trabajadores suelen expresar cierta consideración por el trabajo que los policías desempeñan, ya que como suelen decir “ellos también están haciendo su trabajo”. Con base en la experiencia de persecución de su práctica laboral, estos trabajadores, han desarrollado una visión del policía como trabajador, el cual representa su principal némesis al basar su trabajo en impedir que realicen el suyo. Esta distinción de la labor policial como un trabajo implica que subjetivamente, los vagonero identifican que su trabajo produce otros trabajos como el que realizan los boinas, lo que reitera la centralidad del trabajo como actividad humana relacional.

Sin embargo, lo que estos trabajadores del vagón no respetan es la representación de la autoridad que protege los intereses del STC y del Gobierno de la CDMX.

[...] el gobierno dice que somos una mafia, yo digo que no, que el gobierno es una mafia. Porque yo siento que nosotros no venimos a quitarle nada a nadie, nosotros venimos a ofrecer, si nos compran que bueno, sino no. y entonces ¿Qué pasa? meten operativos porque si quisieran acabar con todo esto, ¿Por qué reciben tanto dinero? Desde ahí es una mafia que nada más va pasando de mano en mano, esa si es una mafia y no nosotros porque nosotros venimos a trabajar bien. **Laura, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Como podemos percibir en las palabras de Laura, el gobierno y la dirección del Metro son la mancuerna que los vagoneros identifican como los responsables de las planeación y operación de estrategias policiales en su contra; mientras que los policías son trabajadores de los que las autoridades se sirven para hacer cumplir parcialmente con un compromiso mediático y mediatizado de erradicar su trabajo.

La identificación de diferencias sociales y de las disimiles condiciones de trabajo que se dan entre policías y los trabajadores del vagón, marcan las bases de la relación laboral que se establece entre estos actores, es decir las diferencias percibidas entre sí, provienen

principalmente de las condiciones laborales con que cuentan, de su posicionamiento dentro de un mercado de trabajo regulado o desregulado. Principalmente esta identificación tiene implícita la autopercepción de quienes por un lado trabajan trasgrediendo la ley y por el otro representar a la autoridad. Lo que supone una identidad de trabajar como persecutor (policía) y otra de perseguido (vagonero).

Esta situación es percibida por los trabajadores del vagón en base de la interacción más directa que establecen con ellos al momento de la detención; situación en la que intercambian percepciones subjetivas con base en su posición estructural y de su interpretación del mundo y de la vida en base de sus propias estructura valorativas y normativas en las que intervienen códigos culturales asociados a la imagen que tiene la policía transmitida generacionalmente a través de las organizaciones de trabajadores del vagón.

El momento de la detención, produce un proceso subjetivo que integra sensaciones y emociones encontradas y contradictorias entre los agentes que intervienen: mientras que para los policías una detención representa un hallazgo favorable para el desarrollo de su trabajo, entregar buenas cuentas a sus superiores, la obtención de un beneficio económico o laboral, así como el favorable acatamiento de las órdenes recibidas; para los vagoneros representa el advenimiento de una sanción, la primera fase del castigo, ser sorprendido simboliza el fin de su persecución concretada por la aprehensión, sudor frío que recorre el cuerpo al pensar la posible acción que habría evitado la situación.

Es, es... desesperante. O sea, porque muchas veces bien este, cuando llegas a vender pues vas comenzando y no traes dinero, nada más tu mercancía... ¡imagínate! Eh... te agarran y te remiten. Ya ante el juzgado cívico hay que pagar una cierta multa. Y si no la pagas, ahí te quedas. Según la delegación a la que te lleven. Muchas veces nos... nos este... canalizan al "Torito"... entonces ya son horas, o el día que se pierde y ya no generaste y dentro de tu hogar eso repercute ¿no? Porque es la economía. **Jesús, vagonero articulista.**
Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

La detención, que para los vagoneros es denominada *torzón*, puede ser producida por una enorme multiplicidad de factores que influyen entre sí como podrían ser la falta de precaución o disimulo por parte de los trabajadores, elementos fortuitos como el encuentro no previsto con el operativo, los intereses económicos tanto de policías para producir detenciones, como

de la capacidad monetaria de los vendedores para enfrentarlas, por mencionar entre una multiplicidad de factores que podrían ser resaltados.

El *torzón*, se produce en base de reglas formales vertidas en la normatividad vigente (en la Ley de Cultura Cívica) auxiliándose de reglas informales para generar por un lado la remisión o la liberación y la posibilidad de continuar trabajando. Sin embargo, a pesar de frecuentemente enfrentar el evento del *torzón*, hablar de las detenciones, produce en los trabajadores del vagón una remembranza de una situación de total adversidad, a la que si bien están familiarizados, se convierte en un episodio que difícilmente pueden dejar de vincular con el re – direccionamiento de los planes de la vida cotidiana, la alteración de la rutina que significan las horas de arresto, pero sobre todo genera una sensación de abuso al ser remitidos a un Juzgado Cívico por ejercer su derecho legítimo al trabajo. Lo que entraña una relación de control y un inherente conflicto, que aunque no explícito en la clásica relación entre capital y trabajo (Hyman, 1975), se manifiesta en resistencias al control policial enfocado al dominio de quienes desarrollan esta actividad laboral.

Me llevaron a Pino Suarez, iba entrando al tren, venía yo de Tepalcates para acá a Agrícola y este... cuando veo que la venta esta buena me sigo, pero esa vez veníamos... de hecho sabíamos que andaba el operativo de Cero Tolerancia, y nos dijeron que habían entrado por Pantitlán, jamás esperábamos que estuvieran por aquí. El tren entra y hasta eso tienen mirada de águila, me alcanzaron a ver y corrieron por mí y me bajaron, me llevaron a Pino Suarez. Llegué como a las 11 y salí como a las 4, pague mi remisión y salí pero, es muy tardado, los papeleos, te retienen el tiempo, no puedes con ellos. Ya estando ahí con ellos estás a su disposición. **Laura, vagonera – dulcera.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Es muy común escuchar relatos de detenciones como la que relata María, quien al igual que Laura, identifican la influencia de la prepotencia en el momento de las detenciones por parte de las mujeres policías hacia ellas y la violentación de reglas informales para omitir la detención, como los casos de las trabajadoras del vagón que venden con sus hijos, que si bien no les exenta del pago de su módica cantidad, les posibilita cierta inmunidad.

[...] Y luego con mi niña, me agarraron con ella. Me puse perrísima, porque me la querían llevar al DIF, y a mí a la delegación, pero no me dejé. Les dije que porque me querían aventar ¿por conseguir la leche de mis hijos? Les dije un montón de cosas. Ya ves que cuando caen al DIF ya luego cuesta un

montón que te los den. **Ana María, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Una remisión es un día perdido, aunque te agarren temprano en la mañana, ya sabes que será un día perdido. En lo que te presentan en Juzgado Cívico, en lo que el Juez determina y te llena tu traslado al Toro, pasa todo el día. Igual se tiene la oportunidad de pagar un poco más barato allá, pero ya para entonces es de tarde. ¿Ya para qué?, llegarías 7 u 8 de la noche. Es un día perdido completo. **Hugo David, vagonero – articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Pero como se puede ver en las palabras de Hugo David, una remisión también les arrebató tiempo laborable, además del dinero que ya han juntado antes. Ante este escenario desfavorable, entre vagoneros y policías se han establecido reglas para evitar la remisión son en el lugar de trabajo, lejos de la influencia del Juez Cívico, interviniendo la llegada del pago de multa al Juzgado Cívico a través del cobro de una mordida que puede variar de cantidad, la que muchas veces depende de la voluntad de los policías quienes pueden solicitar desde 100 hasta 200 pesos para liberar a los trabajadores detenidos.

En esta afectación doble que representa la remisión es que la detención es el momento en el cual los vagoneros pueden revertir la situación adversa en la que se encuentran, siempre y cuando paguen a los policías para seguir trabajando resulte conveniente.

Yo, si ya saqué mi chivo y me agarran, no la hago de a pedo. Llévame, no tengo pedos, ya acabé. Igual me podré quedar si quieres toda la noche, pero cuando salga ahí está mi rayón. Eso sí, cuando me los vuelva encontrar me la van a cuadrar, de puro coraje. [...] Por eso te digo, si vale la pena pago, si no... si me agarran de noche, *nel* ni madres que pago, mejor me quedo. **José Luís, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

Para que exista una detención como la que narra José Luis y que venga acompañada de una reacción como la suya, que legitime el *torzón*, tiene que existir la circunstancia primordial de la flagrancia, es decir, que los agarren vendiendo.

Cuando te agarran bien, ni discutimos ni nada, nos vamos a la remisión. Sin llorar. Nosotros le decimos “bien torcido, bien tronchado” cuando te agarran al momento de estar vendiendo. **José Luis, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

Estas últimas palabras emitidas por José Luis abonan al debate acerca de la ilegalidad de las actividades comerciales no reguladas en lugares que no están destinados para esos fines,

frente a la legitimidad de impedir que las personas que se dedican a estas actividades ejerzan su derecho al trabajo. Por otro lado, establece la idea de trabajar bajo la presión de los operativos pero con el respaldo del conocimiento de la norma que establece las bases en las que una detención es legalmente producida.

La aceptación de la detención es desarrollada en base del respeto del pacto establecido entre vagoneros y policías en torno a la flagrancia en la que deben presentarse las detenciones, lo que viene a manifestar empíricamente el análisis que Edwards (2005) hiciera acerca de la interacción de la negociación del esfuerzo en la interacción cotidiana, ya que retoma la preocupación del conflicto más allá de las puras manifestaciones.

Esta situación además de tener bases legales o administrativas que guían la intervención policial en el Metro, existe gracias a la configuración de una serie de normas no escritas que posibilitan que la detención no tenga polémicas posteriores, que no dejen lugar a reclamaciones. En la medida que el episodio de la detención no afecte la interacción en el espacio laboral específico y deje de ser percibido como una expresión de conflicto personal, es que los policías y vagoneros pueden sobrellevar su relación laboral informal. (Edwards, 2005). Por ello, es evidente el desarrollo de relaciones laborales no clásicas producidas entre policías y vagoneros y por lo tanto una legitimación del trabajo que realizan tanto uno como otro, lo que implica una mediación informal de la norma formal.

De esta forma, subjetivamente la concepción de justicia o injusticia de los *torzones* abre un abanico de situaciones de cooperación o confrontación con los policías y las detenciones que se presentan con el usuario como principal testigo. Esta testificación por parte de los usuarios exige de vagoneros y policías códigos de conducta que sortee su evaluación: del servicio público que realizan las autoridades con los operativos y de la civilidad y el respeto a la autoridad por parte de los trabajadores del vagón y de la legalidad de sus prácticas laborales.

Para evitar el control que también ejerce el usuario en el Metro con su capacidad de producir videos que registren actos de corrupción de policías o agresiones de vendedores, entre otros eventos que son difundidos en las redes sociales; policías y vendedores deben cooperar para desarrollar su trabajo, por lo que deben respetar su parte del trato: detener al vendedor flagrantemente el cual debe cooperar con la detención fuera de la vista de los usuarios.

Frente a este escenario, en donde los usuarios son la audiencia de dicha situación, el comportamiento que adquieren los vagoneros cuando aceptan las detenciones debilita la imagen amenazante y violenta que se ha construido de socialmente de ellos, y sobre todo permite que la interacción cotidiana con los policías sea llevadera en los términos pactados informalmente acerca del respeto mutuo al trabajo como acción vital.

Como ese día, que me agarran echándole, traía chicle creo, y de repente siento que me agarran del hombro y me dicen: “pásele por acá señora”. Yo nomas dije: “chin, ya me agarraron”. Ya nada más guardé mi producto, me rodearon *los boinas*. Ya me bajan del vagón y todo, y ya abajo me dice uno: ¿pus que no nos vio jefa? “mijo ya no veo, si apenas luego veo para dar el vuelta”. Pero hasta eso, ¿qué les dice uno?, si, si le estaba echando. **Rosa, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 30 de octubre de 2017.

Al momento de la detención los policías tienen un protocolo con el cual proceder: separan al vendedor de los usuarios que han presenciado el torzón para después ser conducido a algún espacio de los andenes, previamente identificado, en donde no puedan ser captados por las cámaras de video vigilancia, mientras la transacción económica a cambio de la no interrupción de la jornada del trabajo se lleva a cabo, dependiendo también de la “necesidad” de detenidos que *traigan* los policías.

Una vez lejos de la vista de los testigos de la detención, la negociación entre policías y vagoneros se desarrolla en los términos del procedimiento informal de la mordida, como pago de cuota no autorizada por las autoridades, con la que los policías les permiten regresar a su trabajo.

En el fondo, lo que los policías ponderan es la cooperación de los comerciantes con su labor de contención, lo que supondría la intervención del comportamiento de los actores en el conflicto (Edwards, 2005), con la clara intención de evitar problemas en la relación obligada que se ha establecido entre policías y vagoneros como compañeros de trabajo dentro de una relación laboral no regulada.

[...] los policías a veces abusan de la autoridad que tienen, por eso piensa que son más mejor que nosotros, los que se creen mejores que nosotros, piensan que por tener un puesto, no importante, pero digamos, arriba, ya piensan que pueden venir a movernos y eso no es correcto. Entonces pues hay algunos compañeros que no les gusta eso y entonces puede haber fricción, puede haber roce, entonces eso no nos conviene a nosotros ya que si por alguna extraña

razón nosotros agredimos a un policía, eso nos perjudica a nosotros, ya que después vienen más y vienen más y más y así consecutivamente, entonces yo digo que eso es malo, porque así no nos dejan trabajar. **Marcos, vagonero, dulcero**. Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

La negociación dependerá principalmente de la cooperación con la detención, del respeto al trabajo del policía y de la disposición de un *fondo de torzón* que muchos trabajadores destinan preventivamente como una inversión más que hacer a su negocio; o de los que invierten en otros tipos de artificios a su disposición como el *verbo* como labor de convencimiento, pero esta vez acuñado en la liberación y en la continuación de la jornada.

De esta manera la negociación con los policías contiene un elevado contenido subjetivo, ya que es a partir de la percepción que tiene *el boina* del trabajo en el vagón y del vagonero en cuestión como puede llegar la remisión o la liberación, acción que en las condiciones descritas los vagoneros llaman nombran *desafanar* o *chispar*.

No ya es... te repito después de tantas broncas y que llevas todas las de perder, y que es mejor hablar para llegar a un acuerdo, se prestan mucho la verdad, también ellos necesitan un extra aparte de su salario, se los decimos: es su trabajo, pero se arriesgan un chingo, porque la mayoría de los operativos, son muy agresivos, cuantas broncas no ha habido, cuantos lesionados, tanto de ellos como de nosotros, pero es más fácil hablar todos se prestan para hablar. **Daniel, vagonero – articulista**. Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017

Igualmente, el no discutir la detención también es una decisión colectiva que se afronta individualmente para permitir que los compañeros sigan trabajando y que al mismo tiempo disminuya la rigurosidad del operativo con las remisiones. Lo que implica un cierto consentimiento del control de los policías sobre los vagoneros en base del beneficio mutuo de por un lado disimular su práctica laboral para evitar detenciones y trabajando bajo la presión de su presencia constante y por el otro lado, el de los policías, de simular una rigidez incorruptible en contra de su práctica laboral.

[...] hemos llegado al punto de echar volados ¿no? si somos cuatro... pues... es la suerte... y pues para que no se haga tan pesada la remisión a nosotros... haz de cuenta que los que se quedan nos dan la mitad de la remisión, o sea es un apoyo porque este... tratamos de apoyarnos así, para que no sea tan pesado, o sea me voy pero dame lo de la remisión, es lo que hemos hecho. **Laura, vagonera dulcera**. Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Pero también se trata de seguir trabajando con un bajo perfil que no “levante olas”, es decir que no produzca una movilización de los policías a su espacio de trabajo. Se trata de una actitud que han debido desarrollar dado el contexto prohibitivo que requiere de seguir las reglas de un juego de apariencias en donde los vagoneros disimulan su trabajo y los policías simulan impedirlo.

Yo creo que se ha tomado poco a poco porque antes a cada rato había madrazos con los operativos y pues... no ganas nada... al contrario tienes las de perder, porque aunque ellos te lleguen agrediendo a ti primero, respondes a la agresión y ya te llevaron por faltas a la autoridad, resistencia al particular, pandillerismo y mamada y media... por eso la misma banda... así de vamos a hablarlo y a ver con cuanto nos sueltan. **Daniel, vagonero articulista.**
Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017

Otra de las reglas no escritas es la no intervención de otros vendedores en la negociación para no entorpecer el flujo del acuerdo, ya que el *torcido* debe realizar la gestión con los elementos para evitar los pequeños tumultos que llamen la atención.

Existen los casos, dependiendo de la relación con los *boinas*, de que los vagoneros construyan la posibilidad de acceder a un crédito de “mordidas” para desafanar el torzón, siempre y cuando la detención se presente en el evidente inicio de la jornada, es decir, después de determinar bajo rigurosa revisión la falta de dinero con que cobrar el “favor” de permitir seguir trabajando.

Este crédito de mordida lo otorga un policía cuando un trabajador “se ha vuelto su cliente”, es decir, cuando ya ha sido detenido por él en ocasiones diversas, permitiéndole iniciar su jornada con el hándicap en contra, con la deuda de la corrupción sobre los hombros.

La situación está cabrona, ellos (los policías) también están necesitados, bien mal pagada su chamba, y luego ven que aquí hay, pus presta. **Harchyye, vagonero mago.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Cabe señalar que el acuerdo posterior al *torzón* por medio del cual pueden seguir trabajando no le ofrece ningún tipo de inmunidad, ya que el acuerdo es valedero para una detención a la vez, ya que si se vuelve a presentar esta situación se deberá desembolsar de nuevo, tal vez, dependiendo del policía, una menor cantidad. Un consentimiento del control y la cooperación con el mismo, que permite seguir realizando su ocupación y al mismo tiempo favorecer la

imagen institucional y que limita la necesidad de ejercer coacción o coerción en la institucionalización del dominio sobre el vagoneo (Burowoy, 1984).

A medida que los operativos y los policías que los desarrollan se van volviendo cotidianos en el espacio de trabajo concreto, es decir que frecuentan más una determinada Línea, tanto vagoneros como policías se van identificando mutuamente, implicando códigos emocionales en los operativos como el aprecio, simpatía, ternura, rencor, antipatía, odio, etc. que complementan la manutención de una teatro colectivo que con frecuencia se desarrolla frente a un público extremadamente crítico que aguardan ansiosamente cualquier signo de que los actores están perdiendo el control de su representación dentro de la dramaturgia del poder (Scott, 1990: 76).

La rigidez con que desarrollan su trabajo los elementos de seguridad va disminuyendo y se van haciendo presentes las negociaciones con los vagoneros hasta establecer reglas informales construidas cotidianamente, que tienen variaciones según los rasgos subjetivos de quienes intervienen en la interacción producida por el *torzón*.

Todos son corruptos, no hay ningún policía que no tenga la intención de sacarte una lanita, bajan con esa intención, al principio empiezan muy fuertes, muy incorruptibles, pero en cuanto se relajan empiezan a hacer su despiporre.

Polo, vagonero – prensa. Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Por otro lado, el ser detenido bajo estos términos, también puede producir inconformidad de los mismos usuarios que apelan al trabajo del vagonero como estrategia lícita de subsistencia; incluso se pueden presentar casos de usuarios que advierten a los trabajadores de la presencia policial o abogan por su liberación sin conocer el mecanismo que procede con las detenciones *in fraganti*.

Cabe resaltar que un torzón “bien practicado”, implica seguir trabajando a pesar de que el operativo se está llevando a cabo, es el resultado adverso del arriesgue de permanecer en el trabajo al mismo tiempo que los policías, es el momento en que la vigilancia como práctica laboral se entrecruza con la actividad comercial o laboral de los vagoneros. Mientras que para algunos trabajadores la llegada del operativo representa una pausa en el desarrollo de la jornada, quienes se arriesgan a trabajar durante el operativo lo hacen con el conocimiento de que pueden existir situaciones en las que será mal torcido, como veremos más adelante.

Así, esta distinción entre el hecho de ser “bien detenidos” lleva detrás la familiarización con la persecución de la que es objeto su actividad laboral, prohibida dentro del Metro y por tanto merecedora de una sanción, siempre y cuando se desarrolle en condiciones de legalidad. Sin embargo, esa concepción de respeto a la norma de ser aprendidos no niega la existencia de su disposición de sortear los mecanismos de seguridad.

A pesar de incurrir en una falta administrativa, no se cuestiona el castigo por su actividad laboral en general sino por encontrarse en flagrancia en el momento exacto de cometer el acto de vender, o inmediatamente después. Se trata del establecimiento de un acuerdo mutuo entre estos actores, que de no ser respetado produce roces y choques.

En esta lógica del “bien tronchado” existe una justificación implícita de que su práctica, al violentar una norma se merece una sanción, pero que debe realizarse eficazmente dentro del marco de un Estado democrático y de derecho. Es una estrategia del vagonero que no se opone a la existencia de los operativos sino que desarrollan una lógica adaptativa que les permita seguir trabajando en el vagón mientras se desarrollan.

El contribuir a la operación de las prohibiciones en su contra desde la obediencia evidentemente es una postura pragmática que procura la reproducción de su ocupación, pero que también sitúa a estos trabajadores en una posición en la que logran establecer alguna regla general en la que las detenciones puedan desarrollarse sin producir conflictos, ni desencuentros. Una forma casi dramática de controlar al vagonero.

Por otro lado, es muy posible encontrar casos en los que un torzón, por mucha flagrancia de por medio, no sea aceptado por el trabajador detenido, ya que la polémica acerca de si la flagrancia solo es aplicable mientras se encuentra al vendedor gritando, con la mercancía en la mano, guardándola, cobrando o devolviendo el cambio, situación que no es del todo clarificada y que produce escenarios en las que a partir de la cooperación surge la resistencia al control generándose condiciones de conflicto y negociación para alcanzar su solución en un contexto en que surgen reglas ambiguas en donde el conflicto puede ser solo una posibilidad en donde se presenta un juego en donde se transforman construyen y contradigan “obreros y jefes” (Burowoy, 1984).

A pesar de la consabida posibilidad de negociar, suelen existir situaciones en las que se apela a la poca claridad en que se presenta la detención, al abuso de poder de los policías o la cacería de vendedores que ya son ubicados como trabajadores del vagón, es que viene la oposición a la detención, lo que produce confrontaciones. Como dice Daniel haciendo referencia a la pérdida de pasividad para enfrentar a los policías: “tanto va el agua al cántaro, hasta que revienta”. En ese sentido, la otra forma de afrontar los operativos por parte de los trabajadores del vagón, es la más evidente para los usuarios, la confrontación a partir de la oposición a las detenciones utilizando recursos distintos a los económicos para permanecer en el trabajo sin permitir la detención, como la agresividad y la violencia. Sobre todo bajo qué circunstancias giran en torno de eventualidades relacionadas a la práctica policial y al abuso de poder, las falsas acusaciones, detenciones arbitrarias, entre otras.

A continuación, expondremos algunas reflexiones acerca de las situaciones en las que las detenciones son confrontadas por los trabajadores del vagón por medio de acciones individuales con repercusión colectiva en el éxito o fracaso de los programas de eliminación de la ocupación del vagonero del Metro.

4.3 *Torcido por conocido. Sancionando la reincidencia de subsistir en el Metro*

En el actual contexto de prohibiciones al desempeño de la labor que lleva a cabo el vagonero en el Metro, los operativos son un elemento que viene a sumarse a los procesos de trabajo que ya estaban constituidos.

Como hemos visto en la sección anterior, existen circunstancias en las que los vagoneros colaboran con los elementos policiales que llevan a cabo los operativos, principalmente a través de la aceptación de las detenciones siempre y cuando se presenten como consecuencia de ser sorprendido en el preciso instante del acto comercial. Si la aprehensión se presenta fuera de estos términos, la cooperación con los elementos policiales se torna en confrontación.

El hecho de que los policías no establezcan una detención con las formas aceptadas por el trabajador, basadas en la flagrancia, produce enfrentamientos que los usuarios pueden percibir con mayor facilidad, como ruptura de los acuerdos que permiten la coexistencia de estas prácticas laborales.

En esta coexistencia, como lo advertían en sus testimonios los vagoneros, se producen relaciones sociales cotidianas en las que los policías establecen visualmente un reconocimiento de los trabajadores que es complementada en base de las formas de comportamiento de los mismos. Esta estrategia policial del reconocimiento es vital para la intervención de los procesos de trabajo del vagonero, ya que no es solo en tanto sus características físicas sino más bien en cuanto a las características de las estrategias con las que ejercen el trabajo en el vagón.

Esta observación permite a los policías acceder a las lógicas individuales y colectivas con que estos trabajadores se desarrollan en su práctica laboral: horarios, jornadas laborales, productos con que comercian, variación en los ingresos con relación a la mercancía que trabajan en ese momento, estaciones base, etc. pero sobre todo, favorece una caracterización de los vagoneros acerca de la forma en la que asumen los operativos: quienes son los más solidarios frente a las detenciones, quienes no discuten y aceptan las cuotas de mordida, quienes prefieren ser remitidos antes que pagar por su liberación y los que representan un problema para su detención y remisión.

Con el desarrollo de esta caracterización, el operativo adquiere elementos que permitan a los policías inculpar a los trabajadores del vagón, principalmente ubicando la mercancía con la que trabajan, los tramos de venta, las personas que suelen trabajar juntas en una *cadena* y por supuesto la *base* en la que esperan su turno de venta. En esta acción policial de reconocimiento, los policías invierten una mayor capacidad reflexiva, en donde establecen una lógica relacional entre los diferentes actores que se encuentran trabajando en ese momento en el vagón e incluso son capaces de trazar una trama de la jornada y establecer operativos intermitentes en donde “van y vienen” a diferentes tramos de la Red.

Así, ésta forma de reconocer las particularidades y las personalidades de los trabajadores del vagón, el policía omite la persecución, ya que emplean ese conocimiento del vagonero para detenerlo a partir de sus singularidades, al reconocer su participación en esta ocupación.

Desde la visión de Scott, la cuarta función del discurso público es dar una apariencia de unanimidad entre grupos dominantes y de consentimiento entre los dominados, en donde más allá de los hechos concretos, los dominantes - en este caso los elementos policiales- se

esfuerzan en alimentar una imagen pública de cohesión y de creencias comunes. (Scott, 1990: 82).

Esto mismo sucede con los vagoneros, quienes diferencian las corporaciones encargadas de los operativos y a los policías en turno, los cuales tienen diferentes formas de trabajar en los operativos y pueden presentar mayor disposición a negociar con los trabajadores; aspectos que clarifican la decisión de seguir trabajando con el operativo o esperar a que se retiren.

Esperar el final del operativo tiene la finalidad de no ser aprehendido para poder retomar posteriormente la jornada, detener la jornada por decisión propia y con los ingresos que se han acumulado hasta el momento de la llegada del operativo, antes de que se deba invertir el dinero para evitar las 13 horas de arresto que representa la remisión. Mientras en el tiempo que dura el operativo, lo aprovechan para abastecerse de más mercancía, descansar o comer; decisión que se valora a partir de las ganancias obtenidas, la *maleta* que tienen a su disposición y las metas económicas establecidas para su jornada, este tiempo del operativo puede variar desde una hora, media o incluso todo el día. Por lo que en más de una ocasión es necesario regresar al vagón a pesar de la presencia policial.

La necesidad de regresar a su labor a pesar de la presencia policial es la que obliga al trabajador a arriesgarse a ser detenido, extorsionado, o remitido, posicionándose en una situación todavía más comprometedoras que antes de presentarse la aprehensión.

Reconocer tanto las corporaciones como los policías también es conocer las formas en las que desarrollan los operativos, su lógica para las detenciones, lo que les molesta y lo que respetan del trabajo en el vagón, es reconocer la reconstrucción de las estrategias de eliminación del vagoneo. Por otro lado, al desentrañar esas premisas del funcionamiento interno de las lógicas dominantes, puede otorgar a los subordinados la posibilidad de aprovechar esos conocimientos para replantear los términos de la subordinación. (Scott, 1990: 82).

Esta relación dialéctica en el conocimiento del trabajo en el vagón y del operativo, reconfigura las formas en las que se llevan a cabo las detenciones, las justificaciones con las que se realizan las remisiones y se producen las horas de arresto. El ser *torcido* por ser conocido representa la forma de aprender a un vagonero más cuestionable y más discutida

por los afectados. Se trata de una forma de ejercer el operativo con base en el abuso de autoridad que en la aplicación irrestricta de la ley. En esta forma de producir detenciones la fortuna no interviene como en los casos de las detenciones in fraganti, sino que más bien se presenta un complejo mecanismo de aprehensiones por el hecho de conocer sus prácticas.

Es prácticamente el mismo. Es el mismo sistema que manejan ellos mismos: llegar tenderse en el andén ya sean quince o veinte cabrones, checar que no vengas vendiendo, si ya te conocen te bajan, tu bolsa negra también “déjame revisarte”; que yo sé que no te pueden revisar por huevos, tienen que traer una orden pero les vale verga es su palabra contra la de uno. **Daniel, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017.

En este sentido, el no ser bien agarrado, es una falta administrativa enfrentada con prácticas policiales que se desarrollan al margen del marco legal que su labor hace respetar.

[...] vendiendo con la mercancía en la mano, como equivale la falta de Juzgado Cívico, equivale a que el policía te agarre con la mercancía en las manos y ofertándola, ahí equivale la falta cívica. El que te agarre solo con la mercancía o con la mercancía sin estarla ofertando, sin estar gritando, ahí no equivale, que sepan la mercancía que llevas también puede equivaler porque pueden decir está vendiendo esto, ¿no? y ya los del juzgado como no saben pueden decir: no pues ya pásalo. Pero cuando te agarran porque saben lo que llevas y que te agarran por conocido, pues tu no le das ningún dato, ninguna palabra y allá ya con el juez y allá determina tu salida o tu entrada. **Jesús Arturo, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

No solo es la aprehensión de trabajadores del vagón sino también de su saber hacer que utilizan para realizar las detenciones posteriores a una síntesis de conocimientos de la ocupación, lo que acorta a las autoridades el camino en la aplicación de la eliminación de sus procesos de trabajo. De esta manera, es posible confirmar que la actividad pública entre los dominadores y los dominados sea solo una especie de cuadro escenográfico del poder que simboliza la jerarquía, la cual con apariencia de unanimidad se extiende hasta los dominados. (Scott, 1990: 83).

El no ser bien detenido, es decir, *torcido* por conocido puede expresar distintas situaciones en las que son aprendidos sin estar vendiendo y que rompe con el acuerdo no escrito de respeto al trabajo ajeno.

[...] es cuando llegan y nos llevan ya por conocidos, a pesar de que no estés vendiendo, te ven con la bolsa y: “enséñame tu bolsa”, no que tranquilo, no que vámonos y te abren la bolsa y sabes que vámonos, nada más por conocidos, por estar en el vagón, por llevar bolsas, te llevan. Eso es Cero Tolerancia para nosotros... pues prácticamente por conocidos ya nos ubican “los boinas” bien a todos nosotros. **Laura, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017

Naturalmente, producir detenciones a partir del reconocimiento de vendedores y de sus procesos de trabajo tiene que ver con los tipos de operativos que los mismos trabajadores identifican, lo que implica que la rigidez con que los policías actúan no es producto de su autonomía sino que responden a las órdenes de los altos mandos que encabezan los operativos, pero que innegablemente se desarrolla con una visión en la que entra en juego la subjetividad en la que los *boinas* (policías) ven en la ocupación del vagonero como un vehículo para ascender en el escalafón policial.

Frente a este tipo de detención, los vagoneros encuentran mucho más difícil contenerse para no reaccionar de la misma manera a las agresiones recibidas por los policías, ya que a pesar del evidente abuso de autoridad que ejercen, piensan mucho en enfrentar de la misma forma la agresión –muchas veces física, además de verbal- ya que como suelen decir, “llevan las de perder” pues es común que cuando son remitidos sean acusados de faltas ajenas a la venta, que solo representa una falta administrativa, para ser acusados de agresiones a la autoridad, lesiones, oposición al arresto, entre otras.

Me esposan, porque me pongo al pedo, y como ya no puedo hacer nada me llevan para afuera y me remiten pero por conocido. **José Luis, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 22 de diciembre noviembre de 2017.

Como consecuencia de este tipo de detenciones que no se realizan durante el acto prohibido, es decir *in fraganti*, inevitablemente se producen eventos de violencia como respuesta reactiva al abuso en que se basa la persecución a personas con el pretexto de evitar la ocupación a la que se dedican. Estos eventos de violencia han sido advertidos como parte del perfil de estos trabajadores que tiene dimensiones subjetivas y objetivas que pueden tener manifestaciones físicas o no, pero que es directa y se da a través de símbolos que rompen o unen los códigos culturales. (Ruiz, 2009: 63), pero más allá de identificar la manera en la que interviene en el mundo de vida y de trabajo del vagonero pero tomando en cuenta el actuar institucional que la complementa en el contexto de la interacción con la fuerza pública.

En este tipo de accionar policiaco es donde se muestra la cara adusta de la política de Cero Tolerancia que pareciera emitir mensajes de la firmeza y sincronización con que dispone, como una señal de operar la acción policial con carta abierta a la intolerancia.

Anécdotas de este tipo de maniobrar de los policías sobran en la trayectoria laboral de una persona que se dedique a trabajar en un vagón del Metro:

[...] llegan y ¡pas! patadones, “abre tu bolsa”, estaba en Panti, acá me pegan en las costillas, ¡pero culero!, y ¿pus acá ¿no? chingue su madre pus la neta si me calenté y al chile que le doy un vergazo y ya se me fueron todos. Se me cayó mi celular y se le rompió la pantalla, pero todavía servía, ya no lo vi cuando me presentaron y todavía dijeron que le había pegado a un policía [...] mi prima es licenciada y me sacó porque me querían chingar por lesiones al policía, [...] me soltaron ya con cinco mil pesos que le sacaron a mi familia.

Ganso, vagonero dulcero. Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Sin embargo, también se presenta una situación que resulta incluso contradictoria y pareciera fundarse en el respeto a quien se defiende agresivamente a las agresiones en cualquier condición de desigualdad y a pesar de los riesgos jurídicos que ello implica. Se trata de casos en los que responder agresivamente a las intimidaciones, le da un carácter de valentía y arrojo al trabajador que se enfrenta a la situación. Como sucede en el reglamento interno de la calle del que ambos actores proceden.

A mí me respetan, saben que soy de huevos. A mí no me hacen sus mamadas de torcerme nomás porque sí, igual si quieren que les dé un cambio (dinero) que se lo ganen como yo, que hagan su trabajo y que me *tuerzan*, también que le chinguen. Si es así, ni pedo, pero que me quieran agarrar de su pendejo, ¿¿pus que pasó? **Chanok, vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017

Como expresa Chanok, *agarrar* a un vendedor por el simple hecho de que saben que se dedica a esta ocupación es establecer una renta informal a la práctica laboral en sí misma, ya que no los detienen realizando esa labor sino por el reconocimiento como practicantes de una ocupación prohibida. Estas detenciones son más estrictas que las producidas en base de la flagrancia, ya que a pesar de que no exista oposición al arresto se producen abusos de autoridad.

[...] Si porque hay prepotencia de ellos, hay prepotencia, pueden llegar y: “sabes que nos vamos”, así tranquilamente, pero también puede ser de:

“¡órale!, ¡vámonos, vámonos!” de una manera muy agresiva, entonces tu respondes de manera agresiva, ya se hace el desmadre. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

La significación que tiene para los vagoneros este accionar policial, además de un abuso de autoridad, es la de un claro mensaje que reafirma una supuesta superioridad por la autoridad que personifican, un intento de lo que en el argot denominan: “*pesarla más*”, un ejercicio de autoridad al margen de la legalidad y basado en la impunidad para eliminar una actividad al margen de la regulación partiendo de prácticas ilegales.

Esta forma de no agarrar bien, es decir, de producir detenciones por reconocer a los trabajadores a pesar de que no estén laborando, es practicada con el auxilio de la prepotencia y la soberbia que los policías tienen a su disposición y desarrollan progresivamente con la capacidad de afirmar las relaciones desiguales de poder que se establecen, un operativo que se basa en el atropello de los acuerdos establecidos para un buen *torzón*.

Los consensos caducan y se reconfiguran otros en los que la liberación o el *bisne*, dependen principalmente de la voluntad del policía. Esta situación de “dependencia” de los vagoneros sobre las decisiones de los policías para detenerlos de manera diferenciada, es más evidente con los vagoneros que se dedican a alguna práctica estética (música, magia, comedia, poesía entre otras) quienes son inevitablemente reconocidos a pesar de intentar disimular o esconder sus herramientas de trabajo (bocinas, instrumentos musicales o vestuario) y que a pesar de presentarse las detenciones pueden tener otras posibilidades de *desafanar* que no siempre implica extorsiones económicas.

Lo de nosotros se maneja como arte, pero según ellos como el Metro se rige por sus propias normas, estás haciendo una falta, estás obstruyendo las vías comunicación, entonces no se nos debe de catalogar igual que los vendedores, pero ellos si lo hacen, entonces nos aplican la misma una remisión nada más. A ellos también les gusta la magia (a los boinas), y luego te dicen: “hazte un truco y si te rifas te vas” [...] porque si yo llego ante el juez y le digo, yo no estaba haciendo nada, yo estaba haciendo arte, muchos te dicen: “a mí me vale te agarraron. O te aplican la de vendedor (los boinas), porque saben que como vendedor, o sea no es una falta, no pongo una cuota, lo hago por diversión, pero casi no nos llevan a menos que te agarren con un vendedor ahí sí, te llevan. Nos catalogan ahora sí que como artistas. **Bombero, vagonero mago.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017

Esta diferenciación entre las formas comerciales y estéticas de desarrollar el trabajo en el vagón la establecen *los boinas* de acuerdo a las emociones que les produce una y otra actividad a los usuarios y a ellos mismos, las valorizan de acuerdo a su “aceptación” por el usuario, quien más a menudo que con vendedores interviene en contra de las detenciones “bien producidas”, que testifican a mitad de la fugaz intervención escénica.

Mientras que vender pudiera exigir menos recursos y habilidades histriónicas que las invertidas en actividades que pueden ser catalogadas de “arte callejero”, los policías parecen determinar esta forma de afrontar estas ocupaciones igualmente como usuarios, que disfrutan de la ruptura de la rutina que logran estas actividades en los vagones del Metro.

Esta distinción entre el vagón del Metro como escenario o mercado hecha tanto por usuarios como por policías, refuerza la idea de formas más aceptadas y otras más consignadas de ejercer la ocupación de vagonero, lo que ha hecho que en algunos casos cambien de “giro” hacia la música, la comedia, la poesía o la magia para sufrir menos acoso policial al trabajar para producir ingresos en un contexto de prohibiciones que prevalece en el Metro.

Esto no significa que estos trabajadores no sean objeto de persecución, sino que más bien, cuando se producen las detenciones, la remisión puede o no aplicarse según el Juez Cívico que considere su actividad consignable o no, en función de determinarlo un trabajo distinto para el que está dispuesta la política pública. Lo que les permite resguardarse en una zona oscura de la norma en su contra. Aunque como dice Bomber, “hay jueces que te dicen, te agarraron y pagas tu multa para salir, a mí no me importa que andabas haciendo”.

Una situación similar se presenta con los distribuidores de periódicos en los vagones del Metro, quienes como Polo asumen su trabajo como una labor social de distribución de contra información a la establecida en los medios de comunicación hegemónicos. Enfrentan las detenciones con una argumentación distinta a sus compañeros al asumirse como parte del gremio periodístico que al ser detenido o impedido en sus funciones, se incurre en un acto de censura.

[...] para mí, es una labor política. Hay ocasiones en que me han detenido, me han llevado. Hablo con la gente responsable y les digo: “yo no soy vendedor, soy prensa”, yo estoy dando una información, tengo derecho a la libre expresión, hay discusión y luego dicen: “no hay bronca salte”. Otras es:

“arréglalo con el Juez”, luego con el juez me tienen un rato y ya vámonos. He tenido la fortuna de que me identifico como prensa y: “no hay bronca vete”.

Polo, vagonero prensa. Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017

La argumentación con que artistas y prensa replican una mala detención –o una buena- se basa en el impedimento no solo de su derecho al trabajo, sino como una obstaculización al uso de su derecho a la libertad de expresión que ejercen.

Sin embargo, pese a los argumentos con que se debate el *torzón*, las diferentes prácticas laborales que conforman la ocupación de vagonero o las afinidades que los policías tengan hacia alguna de ellas, las controversias acerca de las detenciones bien practicadas o mínimamente aceptables, representan un replanteamiento constante de las negociaciones y consensos que producen o evitan confrontaciones o conflictos con los trabajadores del vagón por el control del espacio en que desempeñan su práctica laboral.

[...] hoy en día, bueno desde que entré ¿no? O sea, el como muchas veces por ejemplo... las autoridades de aquí o sea los grupos especiales que luego mandan, ¿sí? Este... pues lo que no me agrada la manera en la que nos detienen ¿no? Luego muchas veces salen controversias con ellos, discusiones ¿sí? O sea ante todo yo como ciudadano, tengo derecho... o sea sé que estoy cometiendo una falta, nada más es una falta. Pero este... pero muchas veces ellos no lo entienden así ¿no? Y también uno como vendedor y ya con la experiencia de vendedor dentro del Metro uno los debe también comprender a ellos ¿no? Uno también los tiene que comprender porque están haciendo su trabajo, por eso los mandan, los mandan a ellos. **Jesús, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Estas detenciones por reincidencia de trabajar en una actividad prohibida es la que posibilita que los policías los detengan sin la necesidad de encontrarlos en el momento preciso de la venta, lo que en el fondo implica, como se decía antes, un castigo a la práctica laboral de vagonear y a los trabajadores que se dedican a ella, pero que no son detenidos al momento de realizarla. Situación que antepone la voluntad del policía por encima del protocolo que se supondría debería seguir en su labor para el cumplimiento de la ley.

En ese sentido, como se ha visto, la detención y posterior remisión es para los vagoneros la situación de mayor adversidad durante el desarrollo de su trabajo, que puede ser sobre llevable o catastrófica, según las circunstancias del desarrollo de su jornada de trabajo, y que a pesar de disponer de ciertas estrategias con que afrontarlas, mismas que se han construido

colectivamente, deben solucionarlas de manera individual. Ya sea que se trate de ser “bien” detenido o ser aprendido por ser reconocido, el vagonero deberá solucionar su situación por sí mismo.

En este contexto de prohibiciones crecientes es que las particularidades de cada Línea entran en juego para la permanencia de estos trabajadores en su espacio de trabajo: los tramos de venta, las bases, el tipo de usuario en cada Línea, los líderes que administran las organizaciones de vagoneros, los compañeros trabajadores del vagón, las rutinas del Sistema relacionada a los flujos de usuarios por mencionar las más relevantes condicionantes en el trabajo del comercio ambulante en los vagones del Metro como una de las muestras de re – territorialización del trabajo que desempeñan estos trabajadores en donde cuando un espacio es abandonado, otro se habilita dentro de la trama de un espacio en movimiento.

En este sentido, el Metro como espacio de trabajo heterogéneo, obliga a los trabajadores del vagón a desarrollar estrategias concretas para permanecer realizando su trabajo en determinada Línea o tramo de venta igualmente concretas. Uno de los detalles más relevantes con relación a la territorialización del trabajo en el vagón y las prohibiciones en torno suyo, es la ubicación espacial de la Línea del Metro en que trabajen, lo que influye en su jornada de trabajo.

En el caso de la Línea A, el aspecto más sobresaliente en las estrategias de permanencia para esta ocupación lo constituye la colindancia con el Estado de México, que esta ruta tiene en su paso. Esta “frontera” por la que atraviesa el servicio de la Línea constituye una línea divisoria informal dentro de la lógica administrativa de la Red del Metro, misma que ha sido aprovechada por los estos trabajadores como un recurso con que evadir la persecución de la que son objeto. Esta colindancia configura en gran medida las prácticas laborales de los vagoneros al mismo tiempo que también influye en la forma en la que se llevan a cabo los operativos correspondientes al programa Cero Tolerancia en su contra. A continuación algunos aspectos que hacen referencia al espacio en movimiento como elemento de control de la ocupación del vagonero y el impacto en su jornada laboral con miras a la desaparición de esta ocupación en la Red del Metro.

4.4 Vagonear donde se pueda: La dinámica de trabajar en un espacio en movimiento

Trabajar en un vagón del Metro requiere de una serie de habilidades y saberes espaciales que se ponen en práctica desde la subjetividad espacial para desarrollar un trabajo que se ha construido socialmente principalmente con otros vendedores, usuarios de este medio de transporte y autoridades responsables de administrarlo. Pero en el contexto actual de prohibiciones crecientes a esta ocupación, se incluyen Policías Auxiliares adscritos a los sectores 54 y 70 de la Policía Auxiliar y de la Bancaria e Industrial quienes, aclara el STC en su oficio número GSI/1215/2017, “se enfocan en resolver el conflicto del comercio informal al interior de las instalaciones”.

Esta incursión de Policías Auxiliares llegó como el cumplimiento de la instrucción expedita del actual Director del STC al personal de Seguridad Institucional a que se refuerce la seguridad en la Red de Servicio, con la finalidad de prevenir y erradicar el comercio informal, mal uso de las instalaciones, comisión de faltas administrativas y/o actos delictuosos. El desarrollo de los dispositivos de seguridad se realiza con policías a bordo de los trenes, al tiempo que de incrementan los recorridos en los andenes, mezanine y escaleras a efecto de no permitir que se siga ejerciendo el comercio informal en las instalaciones y trenes de la Red de Servicio, poniendo especial énfasis en los llamados vagoneros bocineros.

Estas prioridades institucionales para erradicar la ocupación del vagonero se efectúan por medio de una estrategia de seguridad que equipara su trabajo a un delito, lo que afecta y reconfigura el control de los procesos de trabajo en los trenes del Metro, específicamente en dos principales aspectos: el espacio productivo en que se desenvuelven y la jornada laboral en que trabajan.

En relación con las estrategias a las que aluden estos trabajadores para desarrollar su práctica laboral en un espacio de características tan heterogéneas como lo es el Metro, en un contexto de prohibiciones crecientes en su contra, supone el enfrentamiento de un riesgo jurídico asentado en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México (Art. 25) y por una serie de reglamentos y normas estipuladas en la sección 8 del Manual de Operaciones del STC – Metro.

Las personas que se dedican a esta ocupación se arriesgan a sortear los operativos, detenciones y remisiones por la necesidad de generar ingresos, pero igualmente por no abandonar la construcción social que han hecho de su ocupación. No abandonar el Metro como espacio de trabajo, implica una abierta oposición a las políticas públicas que así lo disponen, lo que produce una conversión de este medio de transporte a un espacio de conflicto, en un espacio en disputa.

Como advierte Silva en relación al comercio ambulante en el Centro Histórico, existen zonas borrosas en las que transcurren áreas de la vida social que no están nítidamente definidas sino donde los límites normativos se disuelven, donde los actores sociales que en principio debieran estar confrontados cohabitan y se relacionan intensamente entre sí y como un espacio en el que convergen aspectos del funcionamiento de la política partidaria, la vida cotidiana y la violencia colectiva, que son constitutivos de la acción política de una serie de actores sociales individuales y colectivos. (Silva, 2010: 44).

Asimismo, el intento de las autoridades por eliminar la ocupación de vagonero en el Metro, implica intervenir y desarticular la posibilidad de que la Red del Metro sea utilizada como espacio de encuentro entre estos actores laborales, situación que resulta complicada por ser un espacio relacional compuesto de particularidades espaciales, territoriales y culturales que lo vuelven un complejo sistema de transporte que traza diferencias sociales y geográficas que se vinculan con una identificación de los sujetos con los lugares.

Tomando en cuenta que el territorio es un condicionante de las prácticas de los sujetos, las actividades laborales realizadas en el espacio urbano como las que llevan a cabo los vagoneros del Metro intervienen de manera directa en la vida cotidiana, y en ese sentido deben ser pensadas y analizadas en función de los contextos específicos en que se desarrollan. Para el caso que nos ocupa, existen diferencias en la forma de desarrollar el trabajo de vagonero respecto de las diferentes Líneas que conforman la Red del Servicio del STC – Metro.

A pesar de la existencia de generalidades en los procesos de trabajo en los vagones del Metro, no es lo mismo trabajar en una Línea o en otra ya que entran en juego una multiplicidad de factores sociales, políticos, económicos y culturales que convierten un entorno heterogéneo que necesita ser comprendido para poder ser habitado. Esta comprensión constituye una

forma de movimiento que lleva consigo procesos de cognición de un entorno múltiple (Lindón, 2017: 110) en que los sujetos van dotando de significados, valores y memoria en la realización de sus acciones y prácticas, así como en los comportamientos como expresiones evidentes del movimiento del cuerpo (Pile y Thrifft, 1995) y que se manifiestan en la forma de trabajar en un vagón del Metro, así como en las estrategias de los elementos policiales para adaptar los operativos en cada ruta.

Para los trabajadores del vagón, el espacio laboral se divide según los tramos de las rutas del Sistema que son diferenciadas por los flujos de los usuarios que hace más atractivas unas rutas que otras por la cantidad de usuarios que trasladan, es decir, por el número de potenciales clientes que varía en los distintos momentos del horario de servicio y sus respectivos hábitos de consumo. De esta forma, los trabajadores distinguen en las zonas de la Red del Metro particularidades en el tipo de usuarios y por tanto de la diferente percepción de su trabajo y los sucesivos ingresos obtenidos en una u otra Línea; echando mano de saberes encarnados en una persona y que le permite realizar cierta acción y que como señala Lindón, todos los movimientos corporales de un habitante están relacionados con saberes que también otros poseen y que permiten que unos y otros participen en secuencias de acciones. (2017: 111).

Dentro de estos saberes se estipula un análisis de la materialidad de este masivo medio de transporte relacionada a la conectividad con otras rutas, en su condición de espacio transitorio (Delgado, 1999), lo que da una dinámica diferente a los procesos de trabajo en el vagón, en otras palabras, los tramos de trabajo de los vagoneros son un producto histórico construido socialmente en el devenir cotidiano de la ciudad y de los flujos urbanos. Ya sea que se trabaje en la Línea 1, 2 o 3, las más céntricas e interconectadas con la Red; o en la 4, 6 o 7 que por su parte tienen la menor afluencia en el Sistema, los ingresos y la dinámica de trabajo serán distintas, así la adaptación de los procesos de trabajo se establece de acuerdo a rasgos subjetivos que dan sentido y significado para la situación concreta.

Sin embargo, para que el trabajador pueda trabajar en alguna de las Líneas que le interesen, debe de adscribirse en una lógica de redes sociales y de subsistencia similares a las que identificara Larissa Lomnitz en la cerrada del Cóndor asociadas a la composición familiar (Lomnitz, 1976), que le abrirán acceso a espacios de venta restringidos por los mismos

vendedores y por líderes de las organizaciones de vendedores que administran el acceso a la ocupación. (Véase capítulo V).

Asimismo, la decisión de un trabajador del vagón para elegir en que zona desarrollar su trabajo por encima de otra es la rigidez con que se aplican los operativos correspondientes a la política de Cero Tolerancia con que el STC pretende solucionar el conflicto que prevalece con la ocupación del vagonero.

[...] Depende de lo que quieres, si lo que quieres es rayarte vete a la 2, a la 3, a la 1, a la 7, 9, pero vas a andar en chinga, o sea *campaneando* todo el tiempo, allá está más cabrón, porque van de pasada y te los encuentras aunque no vayan por ti, te llevan chingue su madre [...] en otras Líneas son menos pedo, porque trabajas más tranquilo del operativo, pero si se le saca menos. **Chanok, vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Además de los factores propios de la administración del mercado de trabajo asociados a en el vagón que llevan a cabo los líderes de las organizaciones de estos están las actividades prohibitivas de su trabajo desarrolladas por corporaciones policiacas que prestan servicios de vigilancia al Organismo.

Estos operativos han modificado profundamente la utilización que hacen los vagoneros del Metro como espacio productivo, los tramos de venta se han visto modificados con la intención de lograr una “limpia” de vagoneros, lo que hace que la jornada de trabajo también se vea flexibilizada por las constantes interrupciones por la irrupción policiaca a lo largo de toda la Red.

Los trabajadores del vagón distinguen que la forma de trabajar se complejiza y entran en consideración aspectos que tienen que ver con la ecuación costo – beneficio en la que estos trabajadores, ponderan las ganancias de ingresos por la inversión económica que deben realizar para ello. Incluyendo el costo de la mercancía, del permiso de los líderes por trabajar en “su tramo” en determinada Línea, que puede ir desde 100 hasta 500 pesos semanales y los costos por concepto de “mordidas” y pagos de multas en Juzgados Cívicos.

La Línea 1 fue la primera en ser intervenida a inicios de diciembre de 2015 con una desmedida carga policial de 500 elementos adscritos a la Policía Bancaria e Industrial (PBI), con lo que se ha logrado controlar casi en su totalidad la Línea 1, principalmente en los tramos poniente (Salto del Agua – Observatorio).

Con la estrategia institucional de atacar la oferta de productos se zonificaron los operativos inicialmente en las Líneas con mayor afluencia de usuarios como lo son la 2 (Taxqueña – Cuatro Caminos) y la 3 (Indios Verdes – Universidad) y con mayor conexión con las rutas de la Red.

Desde su implementación, esta política de seguridad ha contenido el crecimiento de este sector zonificando un proceder policiaco que apunta a la eliminación de los trabajadores ambulantes en las Líneas antes mencionadas en donde se llevan a cabo un ambicioso proyecto de remodelación de sus instalaciones.

De tal forma, mientras que la presencia de trabajadores en esta Líneas se veía disminuida considerablemente por las constantes remisiones y violentos enfrentamientos entre policías y vagoneros, muchas veces documentados en las redes sociales por los usuarios; el reconocimiento de una mayor cantidad de vendedores adscritos a diversas organizaciones hizo que la presencia policial se duplicara. Desde la perspectiva de estos trabajadores, estas han sido las Líneas más codiciadas por los vagoneros por la dinámica con que se desarrolla el trabajo en el vagón y los consecuentes ingresos que pueden producir en la zona céntrica de la ciudad.

Por siempre, por ejemplo en la 1, muy jodido te llevas 500 pesos, aquí cuando está erizo, te llevas 200. Se ve el bajón [...] **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

Lo que de nuevo deja entrever, el conocimiento del mundo del vagonero por parte de las autoridades responsables de la seguridad en el Metro quienes centran sus esfuerzos en el debilitamiento de la citada ocupación en general. Por tanto, a pesar de que la posibilidad de trabajar en alguna de estas tres Líneas siempre ha implicado un mayor control de acceso al trabajo por parte de los líderes que administran el trabajo en el vagón que en otras rutas; desde el reforzamiento de la política de Cero Tolerancia las formas de administrar el trabajo en estas zonas y el acceso al trabajo en ellas se han hecho mucho más estrictas y caras en términos económicos. Lo que los convierte a los trabajadores de estas Líneas en un grupo selecto y cercano a los dirigentes.

[...] si te vas a la 1, a la 2, a la 3 que son las más fuertes, a la 5 por ejemplo, son muy rígidos con la gente que trabaja allá. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Esta rigidez de la que habla Polo, haciendo referencia a la normatividad del trabajo que se exige desde las dirigencias a los trabajadores del vagón, también es resentida en su interacción cotidiana con PBI y policías auxiliares con extorsiones más costosas y un uso excesivo de la fuerza; lo que oscurece más lo que Silva denominara una zona gris en donde el espacio está en permanente negociación o redefinición de lo permitido, proceso que puede ser abiertamente conflictivo o de colaboración mutua entre los actores sociales involucrados. (Silva, 2010: 45).

Para los casos de las Líneas en donde las incursiones policiales fueron más implacables, la situación es apremiante, al grado de producir “migraciones” de vagoneros que se han venido replegando a las Líneas que son menos vigiladas y que podríamos decir, sostienen un perfil más bajo, pero que igualmente sus ingresos se vieron sensiblemente mermados con el cambio de espacio productivo.

Fue tan fuerte el operativo del P.B.I. que me iba yo hasta dos veces por semana al Toro, entonces mis hijos estaban chiquitos dependían de mí, decía yo: “pues yo no me puedo estar yendo a chingar” sobre todo, tengo una mujercita, decía y no le vaya a pasar cualquier cosa. Llegó el momento en que me dije: “O soy muy pendejo o soy muy nuevo”. Porque todos van a estar trabajando libres por otro lado y yo por pendejo estarme yendo a chingar, no, ya no. Me empecé a mover por acá y por allá, y como me conocen por todos lados, y donde se pueda ahí voy a estar. Y hay gente que actualmente me lo dice: “es que te fuiste a lo fácil”, no me fui a donde se puede. En donde se pueda ahí voy a estar. **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

Tal como lo establece este testimonio, en la ocupación de vagonero se ha venido a modificar la forma en la que hacen uso del transporte público como espacio productivo, relacionada a otra expresión del movimiento del sujeto que habita la ciudad asociada al tiempo vivido frente al proceso de enfrentar el entorno en cada circunstancia en cada momento (siempre presente), espontáneamente y como parte de los procesos cognitivos se está trayendo al presente, el pasado estructurado en la memoria espacial y se está conectando con el futuro entendido como el horizonte al cual se proyecta cada instante presente. (Lindón, 2017).

Con ello, se presenta un cambio en la dinámica del trabajo en el vagón, en donde como es de suponerse se ven modificadas las premisas de la ocupación, principalmente la jornada de trabajo estrechamente relacionada al desplazamiento de estos trabajadores a las Líneas que

son menos vigiladas o que, por lo menos en esta fase del programa, representan una prioridad secundaria para la Seguridad Institucional a cargo de los operativos de policías auxiliares.

Este desplazamiento para desarrollar sus prácticas en otro lugar, entraña motivaciones con que se configuran tramas de sentido, reactivan sentido y reconstruyen significados, pero todo ello está mediado por su dimensión espacial: en los lugares en los que ocurre la vida práctica se da sentido a las prácticas y las prácticas reconstruyen el sentido de los lugares a partir del contraste y la analogía de su experiencia en otras zonas del Metro.

No quiere decir que se haya eliminado el comercio en determinadas Líneas, pero sí es evidente una notable disminución de trabajadores en los vagones en los recorridos realizados por pasajeros de niveles socioeconómicos más altos, golpeando los ejes conductores de este trabajo: el ingreso y la extensión de la jornada de trabajo.

Frente a esta situación, se producen espacios urbanos que hacen y deshacen el ritmo de la ciudad, los cuales registran instantes de las formas del movimiento urbano y se conforman en fragmentos de la cotidianidad urbana en la que se insertan los vagoneros.

Las Líneas que anteriormente eran desdeñadas entre los trabajadores del vagón, como gremio, por la menor posibilidad de producir altos ingresos, hoy son los espacios en donde le es posible trabajar, con la consabida actualización de sus procesos de trabajo y el disimulo cotidiano de su actividad con la certeza de un menor ingreso pero seguro.

Estos espacios productivos en donde los ingresos son menores también se relacionan al tipo de usuario que la frecuenta y de sus hábitos de consumo, lo que obliga a que el tiempo de la jornada se extienda para llegar a la meta económica establecida por las necesidades del trabajador del vagón. La Línea A es una clara muestra de esta diferenciación económica y social que establecen los trabajadores del vagón, la cual es conocida en el argot vagonero como la “Línea de los jodidos”.

Una Línea que comparte una particularidad con la B y que las posiciona en una situación administrativa distinta a las del resto: en su trayecto atraviesan la frontera con el Estado de México y tienen estaciones en su territorio. Esta colindancia geográfica, requiere de una compleja coordinación administrativa relacionada a la seguridad que en la práctica suele

recaer en discordancias políticas que evidencian la influencia de las condiciones sociopolíticas del espacio *outdoor*.

En este contexto, en el trayecto de Pantitlán hasta La Paz, una de las principales estrategias a las que aluden los trabajadores del vagón es el cruce de la frontera cimentada entre las estaciones Santa Martha y Los Reyes. Este tránsito entre facultades administrativas municipales y delegacionales (como resultado de la reciente Reforma Política en la Ciudad de México, se convertirán en alcaldías), entre Los Reyes e Iztapalapa, producida en el contexto de los operativos policiales, es una práctica conocida por los vagoneros como *dar el brinco*.

Para un vagonero, *dar el brinco* significa resguardarse del operativo, por lo menos en el trayecto de un tren, es decir en el convoy en que no fueron detenidos. Es permanecer trabajando mientras se realiza el operativo “entrando y saliendo” dentro del mismo recinto (*indoor*) a una *base* en la que los policías auxiliares no intervienen dado el reconocimiento de condiciones políticas externas al Metro. Es sacar provecho de una situación de descoordinación entre autoridades en la que su presencia laboral ha establecido acuerdos corporativos con las autoridades políticas municipales que propician la existencia de un resquicio en la aplicación de la norma desde la cual permanecer realizando su trabajo.

Esta práctica que sitúa el trabajo del vagón en un escenario transitorio, nulifica la intervención del operativo policial, el cual llega hasta la estación Santa Martha en donde los policías auxiliares detienen la persecución sin llegar hasta Los Reyes, es decir al territorio mexiquense en el que la norma prohibitiva se relaja hasta perder validez; situación que contradice lo establecido en el artículo 40 fracción VII del Estatuto Orgánico del STC, en donde se plasma la responsabilidad de la Gerencia de Seguridad Institucional frente a este tipo de situaciones:

Establecer los mecanismos de coordinación y cooperación interinstitucional con las diversas dependencias del Gobierno del Distrito Federal, del Estado de México y del Gobierno Federal con el objeto de implementar dispositivos y estrategias conjuntas orientadas a prevenir y erradicar la comisión de actos delictivos dentro de las instalaciones del Sistema. (GODF, 2015: 40)

Asimismo, según la fracción IX del citado artículo del mencionado Estatuto, la Gerencia de Seguridad Institucional es responsable de coordinar los servicios de seguridad

proporcionados por la Policía Auxiliar del Distrito Federal, Policía Bancaria e Industrial y la Policía Auxiliar del Estado de México en las instalaciones del Sistema” (GODF, Op. Cit.), por lo que el respeto a la práctica sistemática del *brinco* por parte de los policías auxiliares, en teoría no sería posible sin el consentimiento de dicha instancia administrativa de la paraestatal.

Esta situación de no intervención de la SSP en el Estado de México hasta Abril de 2016 se justificaba con las labores que desempeñaban los elementos adscritos a los Cuerpos de Seguridad Auxiliar del Estado de México (CUSAEM), sin embargo su salida dio paso al ingreso de los Policías Auxiliares de la SSP, lo que supondría la disolución de esta frontera administrativa tal como relata El Compañero en su testimonio:

En el Metro prácticamente no hay jurisdicción, que los *boinas* no han querido actuar es otro problema, porque prácticamente si te tomas en cuenta que el *boina* aquí adentro, no es un policía, es un empleado federal. Puede agarrar toda la Red, para el *boina*, no hay aduana ni hay frontera, que nos hacemos tontos es diferente. Que no hayan querido actuar o moverse todavía, es diferente. Pero ellos pueden abarcar desde Pantitlán hasta La Paz. **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

Sin embargo, existen voces que consideran que la mayor posibilidad de trabajar en esta Línea, está relacionada a una situación de desinterés administrativo de parte de gobierno y paraestatal y de la ubicación geográfica de la zona a la que ofrece servicio esta Línea, así como de las diferencias administrativas en el Estado de México y en la Ciudad de México.

[...] No tanto posibilidad de trabajar, sino simplemente porque los puntos estratégicos están en el centro, nunca los mandan a lugares alejados, a las orillas. Por ejemplo ¿qué haría el operativo en La Paz o en Impulsora?, es Estado de México. [...] Interviene mucho porque por ejemplo, una sanción administrativa es muy diferente la del Distrito a la del Estado, si las leyes fueran parejas sería otra cosa, pero nada más es a nivel Distrito. Lo mismo suele suceder en la Línea B, en donde no bajan operativos en el tramo del Estado, que es más largo de acá. **Jimmy, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Esta característica territorial representa una alternativa para evitar las detenciones, ya que si bien no desaparece la amenaza del mismo operativo, ya que los vagoneros deben “salir” a las demás estaciones para realizar los recorridos en los que se desarrollan sus procesos de trabajo

dentro de la jornada, mientras que los policías permanecen a su acecho al regresar con el tren dirección opuesta, habilitándolos de nuevo a la persecución, lo que reinicia el ciclo persecutorio.

A pesar de que el *brinco* es una estrategia que puede ser válida para cada trabajador del vagón en esta Línea, se vuelve una práctica que desarrollan quienes se encuentran su área de trabajo más cercana a esta frontera, es decir en tramos de Guelatao, Acatitla, Peñón Viejo y Santa Martha. Para los trabajadores que tienen sus tramos de venta de Tepalcates a Pantitlán, pasando por San Juan y Agrícola Oriental, es una situación distinta ya que ellos no dan el *brinco*, sino que acuerdan, negocian y renegocian las cuotas a cambio de la simulación policial que les permite trabajar, práctica que igual que evita detenciones y que en ocasiones debe ser replanteado por cada trabajador en la situación concreta.

Nosotros le llamamos bisne, damos cierta cantidad al día o la semana y cuando llegan los operativos si te agarran, si te llegan a detener, sabes qué una llamada y esta persona es de mi gente y responden por ti (el líder), de pagar 200 pesos en Guerrero por vendedor, que no te meten por vendedor, te meten por obstrucción de puertas, por estorbar, pero nunca por la venta, en el juzgado cívico, se te consigna por el mal uso del sistema así de fácil. Nada más es por el uso del sistema. **Daniel, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017

De esta forma, la Línea A se vuelve un espacio en el cual permanecer en el trabajo de vagonero en base de dos estrategias provenientes de los acuerdos establecidos por los líderes que los organizan, ya sea con el respaldo político del partido en el gobierno municipal de Los Reyes que permite la práctica del *brinco*; o con los acuerdos provenientes de la negociación de las cuotas de los *bisnes*.

Por tanto, en la Línea A existen acuerdos generales establecidos desde las dirigencias con autoridades políticas y administrativas que toman las formas de reglas informales complementadas por las estrategias particulares de cada vagonero y policía en el contexto de la inevitable detención en base del territorio político en que se encuentran enclavados los tramos de venta, para el Estado de México y para la CDMX.

Ante estos acuerdos estructurales convenidos desde las figuras de autoridad que inciden en el desarrollo cotidiano del vagonero: las de sus organizaciones internas y las de las figuras administrativas de la paraestatal STC, del Gobierno de la Ciudad de México, del Estado de

México, delegacionales, municipales y partidistas entre otras; es que los trabajadores del vagón de la Línea A se han organizado en torno de un grupo de What's app como notificador instantáneo de las incursiones policiacas en su espacio de trabajo, configurándose una alianza entre trabajadores que en su momento se han disputado este espacio de trabajo.

Gracias al teléfono [se pueden organizar frente a los operativos], a través del What's app nos podemos avisar, ya están aquí, allá, solo así se puede, [...] o sea en esta línea hay dos organizaciones y ese es de los dos [...] Para andarnos cuidando más la espalda, más que una alianza, pues eres vendedor y dices: "chale ya le van a quitar su billete". Hay gente que llega desde las cinco seis de la mañana, y como a las once doce, así de dame 200 pesos de la nada. **Daniel, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Esta solidaridad canalizada por medios digitales, ha favorecido el reconocimiento entre sí mismos como colegas que deben escapar de la persecución, la confirmación de una alianza que busca hacer extensiva la idea colaborativa frente a las estrategias de remisión, que alto mando encabeza los dispositivos de seguridad, con que elementos y que tipo de operativo es, lo cual desde Pantitlán hasta La Paz advierte al trabajador de lo riesgosa de su permanencia.

Sirve para que los que si venimos a trabajar, estemos más informados [...] tan solo hoy ya me iba para allá y ahorita que ya prendí el teléfono ya mejor me muevo a otro lado, yo creo voy a ir a la 1 un rato. **Bomber, vagonero mago.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

En esta lógica persecutoria los usuarios de la Línea A también suelen expresar muestras de solidaridad para el desarrollo de un trabajo que se desarrolla con naturalidad en una zona en donde sus residentes están familiarizados con el desbordado comercio ambulante en el transporte público y los numerosos tianguis en sus calles.

Si te defienden (los usuarios), te avisan, te dicen: "no le pases para allá porque está el operativo", y de hecho el grupo de What's app se empezó por una usuaria que pasaba diario a diferentes horas y es la que empezó a enseñarnos a hacer una What's app grupal. **Jimmy, vagonero.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Esta forma de colaborar corriendo el chisme, no sustituye los clásicos chiflidos en los andenes y las señas de mímica que advierten al compañero de la presencia policial, más bien vienen a representar una estrategia que tiene un mayor alcance al momento de disminuir las remisiones y conformar una jornada laboral más segura.

4.5 La flexibilización de la jornada laboral en un vagón del Metro. ¿Trabajar cuando se puede o cuando se debe?

Como se ha argumentado, los procesos de trabajo del vagonero se han venido reconfigurando al tiempo que se modifican las formas de controlarlos, mismas que afectan directamente en las jornadas laborales que se flexibilizan de acuerdo con el horario de servicio establecido por la paraestatal, al flujo de usuarios que se presenta por el ritmo urbano y sobre todo por el desarrollo de operativos policiales correspondientes a la política de Cero Tolerancia.

El operativo influye más para que le paremos a trabajar, porque si hay mala venta le sigues dando vueltas, y con el operativo, no ni madres, te agarran ya te chesquearon, ya te sacaron que los 100, que los 150, los dos varos...

Daniel, vagonero articulista. Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017.

Esta obstaculización a su trabajo ha venido a resignificar la jornada laboral y la relevancia geográfica de trabajar en la Línea A, que en muchos de los casos de los vagoneros entrevistados, circunda la zona de residencia que les permite aprovechar el tiempo cuando establecen una pausa en la jornada –obligada por los operativos- en otras actividades de sus mundos de vida.

[...] los operativos llegan según con la orden del bocinero, para remitir al compañero o compañera que está trabajando con una bocina, pero arrasan con todo, con todos. Sea que vendas artículo, dulce, ellos agarran parejo, entonces cuando en la Línea sabemos que toleramos, que tenemos tolerancia, es cuando tenemos más precaución ora sí que jugándola al... cuando este... hay temor en nosotros porque es más seguido nuestra detención porque muchas veces, si el compañero trae una identificación de discapacidad no lo respetan se lo llevan también se lo llevan... pues si cuando viene o cuando traen orden esos grupos, sean de civil sean de policías este... cuando traen la orden de cero tolerancia, nosotros sabemos que no va a haber ninguna oportunidad para nosotros cuando haya una detención... **Jesús, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Esta intervención por los operativos es asumida por los trabajadores como la mayor interrupción a su jornada de trabajo, lo que impacta directamente en los ingresos que tienen la posibilidad de producir. Si bien como advierte Ruíz, la similitud de sus organización en el trabajo con una cadena de montaje transforma la función de los capataces [...] ya que ellos mismos siendo vagoneros se vigilan constantemente (Ruíz, 2009: 53); también es importante

considerar que el programa Cero Tolerancia es un innegable elemento de control de la jornada de trabajo que muchas veces no es considerado así por los propios trabajadores del vagón.

Aquí en el vagón yo llegó a la hora en que yo pueda, me voy cuando yo pueda, porque en primera porque no tengo mucho dinero para invertir, si tengo 30 aprovecho para sacar 50. **Doña Rosa, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 30 de octubre de 2017.

Saltar la regla no escrita entre los vagoneros de evitar trabajar en medio del operativo, eleva considerablemente el riesgo de ser detenido y remitido lo que empeora la situación económica de quien decida trabajar bajo las circunstancias adversas de trabajar con paralelamente al operativo. Este riesgo se magnifica incluso en quienes ya tengan un cierto bisne y pueden verse detenidos y encaminados a la remisión.

A veces por ejemplo llegaban ellos a las 7, a las 9 a las 11 ya se iban, decía para no tener broncas llego a las 11. Ya yo trabajaba tranquilo, pero llego a las 11 y están a las 11 [...] Antes a ellos les iba bien, sacaban su buena lanita, pero ahora tiene que trabajar todo el día, pero todo el día, para sacar unos 200 pesos. ¿Qué está pasando? Es la falta de poder adquisitivo que hay en general lo que les está afectando porque no compran igual. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

En el contexto que venimos analizando, cuando no se presentan operativos en el espacio de trabajo que constituye la Línea A resulta muy complicado para los trabajadores del vagón detener la jornada en la intención de obtener mayores ingresos ignorando incluso factores como el cansancio o el hambre para trabajar mientras es posible hacerlo sin contratiempos, fundándose un control subjetivo que intensifica severamente su jornada laboral que puede llegar a ser el mismo tiempo del servicio que ofrece el STC – Metro, todo dependiendo de sus propia necesidades económicas siempre con la sombra del posible *torzón* a costas.

[...] pero ya ves que hubo una campaña así de que los vagoneros ganan 1000, 1500 al día, así de ¡ay güey!, ¡ah sí no mames!, con pedos te ganas 300 pesos y bien chingado todo el día. Que recuerden que tienes que surtir, volver a sacar, comidas, en dado caso que te lleguen a agarrar, o sea influye un chingo. **Daniel, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 12 de noviembre de 2017.

Tal como lo menciona Daniel, la jornada del vagonero se ha visto sensiblemente modificada por las horas destinadas a la venta y los ingresos que pueden obtener en ese lapso de tiempo,

procurando superar el monto del salario mínimo (\$88.16 pesos) dependiendo de las metas económicas: *sacar ´pal chivo, llevársela y rayarse*.

No tengo horario de entrada, pero mis respectivas 8, 10 horas de trabajo si me las chingo. A la hora en que yo llego van corriendo 8 o 10 horas [...] porque ¿un sueldo mínimo de cuánto es? 70 pesos, con eso yo me muero de hambre, yo necesito mínimo uno y medio (\$150), doscientos varos (\$200) es lo de mi día en sí. **Julio, vagonero articulista**. Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017.

Este tabulador de ingresos relativiza la jornada de trabajo relacionándose con la idea que suelen tener estos trabajadores acerca de la autonomía que les ofrece su ocupación, lo que les permite decidir con libertad el inicio, el fin y el desarrollo de la misma jornada y entrecruzar otras actividades adicionales al trabajo.

[...] soy mi patrón, es lo que me late, nadie me ordena, gano lo que yo quiero, trabajo el tiempo que yo quiera, eso es lo que me late. El único problema es que nos agarran los *boinas*, que no puedes desarrollar tu trabajo al 100 porque está mal visto. **Julio, vagonero articulista**. Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017.

La posibilidad de entrañar la figura de dominio sobre sí mismo y trascender la orden ajena a sus decisiones, se puede asumir por los trabajadores con responsabilidad desarrollando una jornada dinámica o como ellos lo llaman andar “de vuelta y vuelta” es decir sin descansar, solo para volverse a formar en la base; pero también con la pasividad de quien pierde el tiempo en las bases o que entorpece la cadena, de quien se desarrolla improductivamente.

Esta relativización de la jornada laboral se construye subjetivamente en base de la significación del horario laborable, en donde las prioridades de la rutina en que se desenvuelven hacen de su trabajo en el vagón un vehículo de alguna otra prioridad: educativa, familiar, emocional, cultural o política, entre otras.

No creo encontrar otro trabajo así, que me permita ir a la escuela y venir unas dos tres horas, con las que a lo mejor saco unos 35, 40 pesos que ya me sirven para mis gastos en la escuela [...] además ya que además está cerca, entonces si tengo una necesidad no sé, ya mayor, pues me subo y ya pues genero algo. **Marcos, vagonero dulcero**. Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

En otros casos, más vinculados con las jornadas más estructuradas bajo el esquema clásico de la rutina laboral, en que se procura cumplir con un horario estipulado y un ingreso base por el cual “subirse” al vagón para vender.

Yo llego a las 8 de la mañana y tengo que irme de aquí a más tardar a las 5 de la tarde. O sea, tratar de sacar lo que yo acostumbro a las 5 de la tarde. Es lo más tarde, no me puedo quedar más [...] aquí muchos son de: “lo que salga, con que salga ´pal chivo”, no, yo no porque, como te comento tengo dos niñas universitarias, y aunque ellas estudian y trabajan, yo no estoy como para “lo que salga bien y lo que no, pues no”. **Laura, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Sucede que en los casos en los que la mercancía con que comercian tenga horarios de venta o que, como se mencionaba antes los flujos de los usuarios influya es que existen trabajadores que establecen una dinámica en la que suelen cambiar de mercancía recomponiendo la posible mala venta. Lo que está relacionado a los hábitos de consumo de los usuarios habituales de esta Línea en los que se identifica por parte de los trabajadores del vagón tener mayor afinidad por los dulces y golosinas que por artículos, a menos que estos tengan alguna relación con el ejercicio de sus trabajos: pomadas analgésicas, vendas elásticas y una variada gama de productos ortopédicos, productos naturistas que favorecen la salud por mencionar algunos.

Yo trabajo de las diez a las cinco de la tarde diario, diario [...] si hay horarios para varios productos, por ejemplo este que traigo ahorita este, este se vende más en las tardes, ¿sí? En el transcurso del día o en la mañana, le decimos aquí vamos “cascareando” nada más, pero la venta del flexómetro es en la tarde cuando salen de trabajar [...] La venta aquí es a como ´ora sí que le eches ganas ¿no? Como tú le eches ganas, te aferres, si no hay venta, pues también hay que aferrarse. No eso... tu venta es personal, es a como tu decidas... **Jesús, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Sin embargo, este establecimiento de un ritmo de trabajo extenuante, suele expresar la idea compartida de los vagoneros acerca de las formas de desempeñarse de parte de quienes “si van a trabajar”, es decir, de quienes se enfocan en desarrollar su labor haciendo uso de los recursos organizativos a su disposición (What´s app, brinco y bisne) y normas que lo hacen funcionar sin confrontaciones entre compañeros se contraponen con la concepción del trabajo en el vagón de quienes “no van a trabajar”.

Los vagoneros que “no van a trabajar” pasan demasiado tiempo en las *bases* platicando y entorpeciendo la conformación de las *cadena*s. Pero sobre todo, esta distinción entre los no trabajadores se hace en base de sus hábitos personales que se anteponen a los laborales y que ponen en riesgo la presencia de los demás compañeros principalmente con el consumo de alcohol y drogas dentro de las instalaciones. Situación que fortalece el estigma que pesa sobre el vagonero por parte del usuario que presencia su comportamiento y no distingue entre trabajadores del vagón.

[...] Entre compañeros ahorita es la dependencia de las drogas de varios de ellos, ya sea de alcoholismo o drogadicción... yo vengo a generar un dinero, a ganarme un dinerito, porque si aquí no le echas ganas nadie te va a dar, nadie te va apoyar, no tenemos un salario fijo, entonces, muchas veces tenemos controversias con los compañeros porque estoy consciente de que ellos afectan mucho, muchísimo, ¿no?, eh... pues... actualmente lo que nos queda en ese aspecto es que las autoridades intervengan ¿no? Para eso también deben de poner o de mandar esos grupos ¿sí? [...] afecta tanto a nosotros como vendedores, a los compañeros de ellos, afectan al usuario... este... si nos afecta, nos afecta. **Jesús, vagonero articulista**. Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Esta forma de intervenir el espacio laboral del Metro produce bastantes confrontaciones con los vagoneros que no incurren en estos actos, pues toda la calidad del servicio mercantil que ofrecen y el esfuerzo cotidiano de estos trabajadores por reivindicar esta práctica laboral se tira por la borda y justifica un proyecto de seguridad como el que actualmente se implementa.

Tengo que ir por el policía para remitirlos, yo los reporto y digamos me reciben el reporte, vienen pasan por una módica cantidad y siguen, y estos (quienes consumen drogas) son de los mismos vendedores, y atenta más contra los usuarios y contra las mujeres [...] luego necesita haber alguien que los acuse. Antes no veías esto de que se estuvieran drogando, ahora lo ves muy seguido, traen su mona generalmente. **Jefe de estación 1**. Entrevista realizada el 2 de octubre de 2017.

Por otro lado, la dinámica de la Línea A en cuanto al flujo de usuarios también influye en el desarrollo de la jornada, pues según cifras del propio STC correspondientes al trimestre enero marzo de 2016, Pantitlán con dirección a La Paz, es decir de la Línea A es la estación con mayor afluencia de usuarios con 126, 029 usuarios lo que se refleja en el funcionamiento del Metro, que de presentar retrasos en el flujo del servicio impide los procesos de trabajo del vagonero ya que acumula cantidades exuberantes de usuarios que impiden “echar el verbo”

en el vagón sin que se presenten las características quejas de los usuarios que se incomodan por el paso del vendedor en tan limitado espacio.

Yo por ejemplo últimamente estoy trabajando Reyes – Acatitla, por lo mismo de que los trenes, este... hay retraso de trenes... voy hasta San Juan, me tardo mucho, casi no vendo, porque vienen los trenes llenos, entonces ya le agarré la... ya me acostumbre Reyes – Acatitla. **Jesús, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Trabajar con los retrasos en la Línea A es uno de los retos más grandes ya que produce un congestionamiento de usuarios que en muchas veces impide incluso el ingreso del vagonero al tren.

Repercute un buen, va un chingo de gente y ya ni le puedes pasar, pero déjame decirte que aunque sea en el poquito que le echas vendes, o sea a lo mejor si un tren venía medio vacío y vendías 100 pesos, ahorita viene hasta la madre, no le puedes pasar bien pero ya te sacaste los 80 que son muy buenos. O sea si repercute algo pero no mucho [...] el tipo de vida social del usuario permite que nos toleren más, he visto que en el centro van más de tacuche y así, de billete ¿no? que les pides permiso y te dicen “hay que naco”, y de este lado somos gente eriza: de Chimalhuacán, Chalco, o sea gente eriza que igual sabiéndoles hablar y te dicen pásale. **Julio, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017.

De esta forma, la flexibilización de la jornada de trabajo en los vagones del Metro no solo depende de los operativos efectuados por las autoridades policiacas en base de detenciones y remisiones adscritas a una política de Cero Tolerancia, sino que también influye una configuración de factores subjetivos y objetivos que hacen posible su transformación, ya que el ritmo de trabajo que se imponen los vagoneros frente a la presencia policial o en su ausencia es una decisión personal nacida de la sentido de la concepción de la legitimidad de la intervención policiaca en contra de su trabajo, mientras que también sufren la influencia del estado del servicio que ofrece la misma paraestatal, ya que los retrasos de trenes favorecen la aglomeración de usuarios que vuelve imposible el desarrollo del verbo y de la lógica de su trabajo en general.

4.6 La subordinación del vagonero a la política de Cero Tolerancia

Como hemos podido dejar de manifiesto, la trama con que los trabajadores de los vagones en la Línea A del STC – Metro asumen los operativos policiales en su contra, ha modificado sus procesos de trabajo y configurado una serie de normas informales para permanecer en el mismo, sin embargo, es a partir de estas reconversiones que ha cambiado la concepción que tienen los trabajadores de este tipo de mecanismos de seguridad implementados por las autoridades.

La significación que un vagonero construye de los operativos policiales depende en mayor o menor medida de la experiencia en el trabajo y de otras medidas gubernamentales en su contra a lo largo del desarrollo de su ocupación, es decir de sufrir una persecución cotidiana presente y pasada que les hace pensarse en un constante ocultamiento que les impone ejercer un trabajo que transgrede el reglamento del transporte colectivo y que a su vez, se sanciona vía Ley de Cultura Cívica como una falta administrativa que puede ser equiparable a orinar o consumir bebidas alcohólicas en la vía pública.

Efectivamente, adquirir conciencia de que los abusos policiales, las horas de detención, extorsiones, encarcelamientos y golpizas con que se ha conducido la fuerza pública con ellos a lo largo de años representan un atropello a sus derechos humanos, es resultado de un prolongado proceso en el cual los vagoneros se han asumido como sujetos de derecho, que solo se garantiza a través de la intermediación de los líderes de sus organizaciones con autoridades y funcionarios.

Esta lógica de acuerdos ha sido previamente señalada en la explicación de fenómenos como el de la venta ambulante en los vagones del Metro. Por ejemplo, en la década de 1990 Méndez, Aké y Bautista marcaban la existencia de negociaciones que incluían el cobro de cuotas mensuales, semanales o diarias entregadas a las autoridades del Metro, delegacionales o cuerpos de vigilancia para poder ejercer el derecho de venta en lugares “prohibidos”. La intervención del líder de los vendedores ambulantes en la consecución de este objetivo era central por ser “...una persona que posee las suficientes influencias o relaciones para asegurar cierta estabilidad en los lugares de venta; que conoce a las autoridades y es capaz de acordar un trato benéfico para las dos partes”. (Méndez, Aké, Bautista, 1990: 27).

Con base en lo anterior, los autores concluyen que la existencia de este fenómeno era posible gracias a la red de relaciones entre ambulantes y diferentes autoridades y funcionarios: “En esta red social se observan relaciones de liderazgo y control social en ciertas estaciones del Metro, así como relaciones empresariales entre los vendedores ambulantes, de tal manera que la concepción del comercio ambulante como informal experimenta una transformación hacia la idea de comercio formal”. (Méndez, Aké, Bautista, 1990: 28).

Dinámica que Serna de manera similar caracteriza a partir de la forma discrecional de manejar el espacio público, traducido en un recurso político que emplean las autoridades para apaciguar las contradicciones sociales, engrosar sus filas políticas y mostrar legitimidad en tiempos de elecciones. Incluso se creía que estas prebendas especiales eran una forma de contar con votos seguros en tiempos de elecciones, con lo cual, también se pagan “favores” laborales que les hacían las autoridades a los informales (Serna, 2013: 11).

Sin embargo, habría que establecer matices acerca de la disposición de los vendedores a ser “usados” para fines políticos, sobre todo en los procesos electorales por permitirseles ejercer su derecho al trabajo; reflexión que abre un proceso de desarrollo y construcción de una conciencia colectiva, que ha conseguido que el trabajador del vagón se piense como ciudadano que ejerce su derecho al trabajo, sancionada por la normatividad del Metro, que contradice el Estado de derecho consagrado en la constitución política que en base del artículo 5° defendería su derecho al trabajo y anularía estas prohibiciones que simulan formar parte de sus obligaciones ciudadanas.

Este razonamiento fundamenta la significación que los vagoneros construyen de los operativos, de los policías y de la política de Cero Tolerancia como política pública con la cual atender su situación laboral.

Así, los trabajadores del vagón presentan una gran diversidad de posiciones frente a las estrategias gubernamentales dentro de las cuales resaltan dos grandes posturas: por un lado están los trabajadores preocupados en las circunstancias bajo las cuales se llevan a cabo las detenciones y remisiones; mientras que por otro lado están quienes cuestionan la existencia de detenciones y remisiones para afrontar el conflicto que representa su trabajo.

Es claro que, en la práctica todos deben establecer alguna negociación con los policías una vez que han sido detenidos para evitar ser remitidos, es decir de estar a su disposición, sin embargo, hay quienes suelen tolerar menos el autoritarismo y prepotencia policial o sobrellevarla para evitar confrontaciones a pesar de coincidir en la contradictoria lógica gubernamental que enfoca sus esfuerzos en este tipo de políticas públicas que apuntan a la desaparición de su ocupación; mientras que impera un contexto en donde la situación laboral es más que adversa:

Mientras el gobierno no te ofrece una estabilidad es difícil que se acabe el informalismo. Mira, aquí el punto primordial es: ¿afecta al Sistema?, sí, porque corruptos son todos. No hay ningún policía que no sea corrupto por la falta de necesidad de dinero, ellos ganan un salario, nosotros no, vivimos al día. Ellos dependen de un sueldo nosotros no, nosotros de lo que nos compren. Un lapso importante, necesitamos sustentabilidad [...] [...] haz de cuenta que vieron que se empezaba a mover dinero dentro del Metro y empezó a haber corrupción. **Jimmy, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

En palabras de Scott, consideran los operativos como una manifestación pública en la que “se transmite el componente visual y oral de una ideología hegemónica: el aparato ceremonial que le da a la eufemización un aire de plausibilidad”. (1990: 82).

Una detención, ya sea realizada en flagrante comisión del acto prohibido o porque los policías conocen al vendedor y lo detienen sin trabajar, es decir de manera preventiva; es afrontada dependiendo de la postura que tiene acerca de la constante persecución, del momento de su jornada en que se presenta o de los ingresos reunidos al momento. Pero en su mayoría es asumida desde la lógica de quien considera el sometimiento como herramienta pragmática para permanecer en su trabajo como una ecuación de invertir – ganar.

Cuando se ponen a pelear con el operativo, nos afecta, eso no nos ayuda en nada, nosotros agredimos a un oficial y vienen más, y al día siguiente vienen más y así consecutivamente. Yo digo que eso es mal porque así no nos dejan trabajar. **Marcos, vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

Argumentos como el que comparte Marcos, son acuñados principalmente por vagoneros nuevos y jóvenes quienes parecer estar más preocupados por la “inmediata” obtención de ingresos cotidianos, sin reflexionar con mayor profundidad el tipo de relacionamiento que se

establece con los policías a partir de su práctica, lo cual, señalan los vagoneros más experimentados, naturaliza la posición jerárquica del policía frente a una acción que finalmente considera una transgresión, pensando desde la lógica de sus detentores que a menudo argumentan que “el Metro se rige por sus propias normas”. Esta mentalidad es propia de un subordinado que ha quebrantado las reglas del poder que repudia la ofensa y reafirma el poder en cuestión, de quien acepta públicamente que en el juicio de sus superiores ha cometido una ofensa y, por lo tanto acepta también implícitamente la censura o el castigo consiguientes. (Scott, 1990: 83).

El aceptar que los policías “les dejan trabajar” a partir del tipo de relaciones sociales que se establecen con ellos es atribuir un poder de dominación a los elementos policiales naturalizado y legitimado para *pesar* sobre ellos, a cambio de algunas horas de una persecución un poco más liviana. Sin embargo, a pesar de que la persecución sea cotidiana existe una tensión más densa que en otros momentos de la existencia de esta ocupación debido a la existencia de una política que sostiene un discurso que se enfoca en dejar en claro la amenaza constante a su trabajo a pesar de que los operativos puedan dejar de presentarse en su lugar de trabajo incluso por días como sucede en la Línea A.

Está amenazada -su ocupación-, por los operativos que están diciendo que van a llegar operativos más fuertes que en sí, ya no van a dejar trabajar, pero yo creo que si tú quieres seguirle no creo que se acabe. **Mauricio, vagonero músico.** Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017.

Sin embargo, este constante estado de alerta es afrontado por los vagoneros de manera distinta cuando la experiencia de décadas le auxilia a sortear las detenciones que apuntan a la deconstrucción social de su ocupación, la cual se ve fortalecida por voces de trabajadores “viejos” o también llamados antaños, quienes sitúan comparativamente el tipo de esfuerzos institucionales presentes y pasados en su contra, resaltando el hecho de haber sorteado todos los operativos que ya no pueden recrudecerse más.

Ya no pueden recrudecerse más, porque lo que tengo de tiempo en el Metro: ya hubo PJ (Policía Judicial), ya hubo granaderos, maniobrerros, boinas y civiles. ¿Qué más puedes ver? aunque seas visco ya no te espantas de nada. La gente nueva sí, es lo de siempre y de cada año: dicen que en Enero se va a poner muy duro, que más. Yo viví las 36 horas en el Toro, yo viví las 24, ahora 13 me río, digo: no manches nada más vas a dormir, y te vas a tu casa te bañas y vienes de regreso. Lo duro era con las 36 y vuelta, llegabas del Toro, te

ponías a trabajar, dos tres vueltas y de nuevo al Toro. Yo vi muchísima gente que se sentaba en el Toro a llorar, porque iba y regresaba, iba y regresaba ¿qué onda? ¿Y mi familia? **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

Esta situación ha venido a resaltar diferencias ideológicas en los líderes de las organizaciones y en los trabajadores del vagón agremiados a ellas, que han impedido el desarrollo de un esfuerzo colectivo que no solo se adapte favorablemente para permanecer en este espacio realizando su trabajo, sino que trascienda los esfuerzos planteados hasta ahora y exista la posibilidad de pensar en un esfuerzo colectivo de reivindicación de su derecho al trabajo en donde lo hacen.

Pero como se puede escuchar de voz de los mismos trabajadores, la detención y la negociación (*bisne*) que se establece para liberarse para continuar su jornada laboral no elimina el latente riesgo de posteriores detenciones, lo que implícitamente supone la dependencia de la voluntad del policía del operativo, como una subordinación de la que los trabajadores del vagón creían estar exentos y no están dispuestos a aceptar.

Empezó con un Jefe de Gobierno, pero la pregunta es ¿por qué lo hizo? ¿Qué va a sacar de prioridad al hacer esto? Y por último ¿Qué piensa hacer cuando quedemos fuera? A mi parecer sigue siendo una incógnita. Porque ya empezó a meter instituciones dentro del Sistema, ciertas franquicias: de telefonías, de comida: Dony exprés, Tacos de canasta quien sabe que – no voy a mencionar nombres-, uno del osito que se ve chistosito, uno donde es para mejorar la salud. El problema es que si empezara a erradicar eso de ahí, nosotros empezaríamos a irnos, porque la gente no va a ver qué se vende dentro del Metro, sino lo va a ocupar para lo esencial, transporte y ya. **Jimmy, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Las palabras de Jimmy permiten entrever la percepción que estos trabajadores tienen de la política de Cero Tolerancia, pero también de una proyección de dicha política pública a partir de dudas razonables, que les permite cuestionar la legitimidad de una política pública que según su percepción, favorece a las grandes corporaciones que invertirán una vez que los expulsan de su espacio de trabajo.

Harchyee sostiene una visión similar al cuestionarse: “¿Crees que si Juárez viviera estuviera de acuerdo con que te arresten 13 horas por estar trabajando?”

Así, ya sea que se acepte la subordinación establecida en negociaciones o que se opongan a ella, los vagoneros con su respectiva postura considera que la posición opuesta a la suya representa una amenaza a su ocupación y a las posibilidades de seguirla desarrollando.

Sin embargo, lo que está en el fondo, es la significación concreta que los vagoneros desarrollan de su actual situación en el contexto de la aplicación de prohibiciones crecientes a su trabajo, y de la percepción de una intención secundaria y que impulsa al gobierno y la dirección de la paraestatal a culminar con una persecución continua a este sector de trabajadores.

Por un lado, el considerar que la lógica de acuerdos informales con las autoridades tendrá una duración casi perpetua, que nada cambiará en cuanto a la forma de practicar su actividad laboral y por el otro, de quienes consideran que la situación en el vagón se relaciona con una situación laboral en un sentido más amplio en un ámbito nacional, pero que también resulta una expresión de la lucha de clases en donde, el Estado a través de estos proyectos desaloja a los trabajadores de un espacio con un enorme flujo de transeúntes y que representa un mercado cautivo para las grandes corporaciones que empiezan a introducirse en este masivo medio de transporte.

De la capacidad de asociación de este esfuerzo institucional con procesos sociales más amplios como el recrudecimiento de la marginalidad urbana que significaría desaparecer una ocupación con la que subsisten familias completas de quienes aquí laboran empujándolos de la informalidad al desempleo, del impacto económico que representa para la población dependiente de estos trabajadores de los intereses políticos de partidos políticos que pugnan por continuar en estas condiciones de apretar sin ahorcar a estos y otros trabajadores no regulados, subordinados a su protección política solicitándoles su apoyo en campañas. De los intereses económicos de los gobiernos de la Ciudad de México y del Estado de México en la administración de los espacios públicos.

Sin embargo, como lo establece Polo en su testimonio, enfrentar violentamente las detenciones tampoco resulta una alternativa frente a la corrupción en la que encuentran amparo los trabajadores del vagón para permanecer en desarrollando su ocupación, sino la organización que reivindique su derecho al trabajo.

La Constitución te establece que tienes derecho al trabajo, entonces, si tú te apegas a lo que marca la constitución no estás cometiendo un delito, pero las normas violentan la constitución. Ahora, el Estado tiene la responsabilidad de darte trabajo, y el Estado no está cumpliendo, no te da un trabajo y te arresta porque tú lo buscas. Es una situación de justicia que no se está estableciendo. Pero vivimos en un sistema en que no hay lugar para la justicia. En donde lo importante es la ganancia. **Polo, vagonero – prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Frente a estas percepciones generales que tienen los vagoneros acerca de las políticas de seguridad en su contra y de la efectividad de las mismas en su aplicación, es que los esfuerzos colectivos por luchar por el reconocimiento de su trabajo se ven obstaculizados por la inmediatez de producir ingresos que la necesidad cotidiana les impone y permanecer en una condición laboral oscurecida desde la cual subsistir a pesar de hacerlo con la incertidumbre, y el miedo a las detenciones dentro de sus procesos de trabajo.

Esta idea de trabajar mientras se pueda se opone claramente a la posibilidad de desarrollar una lucha más amplia no solo para no ser objeto de persecución, sino en aras de mecanismos regulatorios que cambien el estatus de su trabajo. Lo que hace entrar en los aspectos organizativos que se desarrollan frente a la idea generalizada en los trabajadores de vagón de la imposibilidad de generar acción colectiva que logre tales fines, cimentada en la experiencia de acción colectiva infructífera ante las recurrentes negativas gubernamentales y de la paraestatal para normar su trabajo.

Aquí hay de dos sopas y la de fideo ya se acabó. Nada más es que llegues y te retires en la forma en la que llegaste. Ya no hay de otra. Yo llevo 35 años y no encuentro la forma de como poder hacer llevar esto y hacer que vean las cosas de otra manera. **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

Así pues, la subordinación a la que se deben someter estos trabajadores en la interacción directa con los policías, puede ser entendida como un punto de ignición en que algunos vagoneros advierten un intento de dominación a través del miedo y del autorrebajamiento en que en más de una ocasión deben incurrir para “pedir la atención” de los policías, considerado que estas prácticas de corrupción policial caducarán como resultado de órdenes superiores, por lo que la acción en defensa de su trabajo se vuelve impostergable.

Capítulo V

Organización y resistencia de los vagoneros frente a la política de Cero Tolerancia

En este capítulo nos enfocamos en representar las acciones colectivas a las que los vagoneros del Metro aluden para continuar desarrollando su práctica laboral en el contexto prohibitivo que hemos descrito antes. Dichas acciones son consensuadas colectivamente y ejercidas individualmente para homologar las formas de conducirse frente a la presencia policial. Estas acciones están íntimamente relacionadas a las organizaciones que se articulan al interior de esta práctica laboral que al mismo tiempo favorecen la formación de una identidad colectiva que se configuran en su interacción así como las variaciones en cuanto a acción colectiva que se generan entre organizaciones.

Con la intención de prologar el capítulo y situar históricamente la forma en la que se presenta la acción colectiva, se parte de la descripción de una asamblea llevada a cabo en la coyuntura en que el gobierno le ofrecía a los vagoneros un seguro de desempleo por seis meses para abandonar el vagón.

Posteriormente a esta sección, el primer apartado se centra en diferenciar la organización como prácticas objetivadas o como estructura jerárquica, para en el siguiente apartado caracterizar la organización que administra el trabajo en el vagón en los tramos de la Línea A, en donde se realizó el trabajo de campo. Principalmente en cuanto a la estructura jerárquica en que se materializa, sus divisiones, alianzas y confrontaciones.

En el siguiente apartado, dividido en tres, se realiza una revisión de la composición de la organización de vagoneros en la Línea A y sus principales acciones que han desarrollado para resistir ante el plan de eliminación de su trabajo, así como de los códigos culturales y subjetivos que ahí se configuran. Por último, se realiza una aproximación al tipo de identidad colectiva que se genera al interior de las organizaciones en esta coyuntura.

¡Le seguimos! La decisión colectiva del aferramiento al vagoneo en el Metro

Asamblea informativa de la organización 1 perteneciente a la U.U.I.

Febrero de 2014

El líder de la organización más numerosa de las tres que existen en la Línea A del Metro levantaba el volumen de los gritos con que se dirigía a su audiencia que trataba de oír en medio de los clásicos murmullos y susurros que emiten los más distraídos o desinteresados en las asambleas.

En la expresión facial de la mayoría existía una incertidumbre semejante a la que vive un trabajador que ha sido notificado de un recorte presupuestal en que se contempla su despido. En este caso, el fin de su trabajo fue anunciado por la dirección del Metro a cargo de Joel Ortega, a partir de una medida que regularía esta ocupación desde la formación de cooperativas comerciales de trabajadores que decidan abandonar el vagón. (Véase, pág. 13 - 18).

El líder platicaba con algunos vagoneros que se aproximaban a él preocupados por la situación en la que se encontraba su trabajo, mientras esperaban más aforo de trabajadores citados en el parque Francisco Villa en Los Reyes La Paz, ése que tiene aspecto de camellón habilitado con un par de juegos infantiles, un pequeño quiosco y bancas que se ha convertido en su espacio de reunión después de que la organización perdiera su sede principal en una vecindad cercana.

Todos saben la razón de la convocatoria, como pocas veces sucede, al llamado ha sido atendido por trabajadores que suelen mantenerse al margen de estos eventos, ya que la relevancia de la reunión lo amerita pues el objetivo era tomar una decisión acerca de la forma en la que afrontarían el plan gubernamental de la eliminación de su ocupación.

Pues ya saben cómo está la situación, ahorita el Metro se está poniendo muy perro. Están haciendo un llamado al vagón a que nos incluyamos en lo de un programa, que nos van a dar una *ayuda* para que salgamos del vagón y que hagamos otros *bisnes*. ¿Cómo ven? **Líder de la organización 1 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 19 de diciembre de 2017.

El compañero más cercano del líder, el equivalente al sublíder, con quien ha dirigido los destinos de esta organización a lo largo de los años, tenía un semblante mezcla de desconcierto y molestia como reacción a la sutil insinuación del líder de abandonar el vagón.

Fumaba absorto mientras el líder seguía exponiendo la forma en la que fueron contactados por las autoridades del Metro: “Ora sí que como quien dice, nos tienen a todos en una lista, están todas las organizaciones, estamos nosotros y ¿pus nos contactaron”.

No intervenía a pesar de las alusiones personales que hacía de él el líder. Parecía estar guardando algún argumento contrario al expuesto cuando interviniera. Movía la cabeza negativamente reprobando los argumentos generales con que se justificaba la participación en el “intento” de formalizar su trabajo.

Los asistentes intervenían con gritos sarcásticos como: “¿Y a ti cuanto te van a dar?” acerca del beneficio económico que consideraban le acarrearía al líder “venderlos” a las autoridades. También había quien emitía abiertos cuestionamientos acerca del interés de plantear la posibilidad de aceptar su participación en una política que representa el fin de su ocupación o aludiendo al desinterés por parte de la dirigencia de la organización toda vez que no son compañeros de ocupación como antes, lo que representa para los trabajadores no compartir su misma sensación de desconcierto. Reacciones ante las que el dirigente se decía ofendido resaltando el desinterés y altruismo con que se conduce sometiendo a discusión la toma de decisión.

Jesús interpeló al dirigente con la sutileza que el supervisor utiliza para comunicar al gerente los pormenores del trabajo en la contingencia diaria en el espacio de trabajo. Elegía las palabras para no delatar al líder por omitir los ofrecimientos recibidos por parte de las autoridades para salir del vagón y lo que representaría la eliminación de su organización.

La diferencia de opiniones entre los dirigentes fomentaba en los asistentes una idea de confrontación que producía un interés en ver cuál de las dos figuras de autoridad imponía su postura acerca de la iniciativa gubernamental enfocada en abandonar la ocupación del vagonero y tomar lo que hasta ese momento se les ofrecía; opuesta a la idea de permanecer en el vagón realizando su trabajo como lo han venido haciendo casi desde el inicio de este medio de transporte.

Entre algún sector de los aproximadamente 50 asistentes se consideraba aceptar los 2000 pesos de seguro de desempleo que les ofrecía el entonces Gobierno del Distrito Federal; sin embargo la mayoría se oponía a someterse a lo que adjetivaron de “experimento” por parte del gobierno, lo que representa el renunciamiento de la construcción que han hecho de su ocupación y de la organización que de manera colectiva se encontraba deliberando una decisión colectiva.

Esta decisión de continuar realizando su trabajo oponiéndose a ingresar a esta modalidad de regulación, era tomada desde una lógica que no era común ver en las asambleas en las que los integrantes o agremiados a las organizaciones solo recibían información general u alguna solicitud de apoyo político. Poco a poco el ambiente se volvía más polémico y las rispideces empezaron a surgir entre los dos bandos formados, lo que producía que los asistentes se interesaran en la discusión que estaba teniendo lugar frente a ellos y que definía en buena medida el futuro de su trabajo y de ellos mismos.

Yo hago como ustedes digan, pero eso si luego no me vayan a decir que está cabrón el pedo después, o sea si ustedes me dicen que le echemos ¿pa adelante no hay pedo, nomás que después no me vayan a decir que porque no les dije del apoyo. **Líder de la organización 1 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 19 de diciembre de 2017.

Las intervenciones de los agremiados a la organización eran contundentes en tanto al rechazo de aceptar un desalojo consensuado, que desde su percepción, resultaría una renuncia a lo único que tienen: su ocupación.

Esta indisposición de empezar de nuevo, desde cero, se ejerce al asumir el riesgo administrativo de los arrestos en lugar del riesgo económico de iniciar una nueva ocupación, que a pesar de que pudiera incluirse en el sector comercial, termina por ser diametralmente opuesta a la que han desarrollado por años y en muchos casos por décadas.

Esta indisposición de arriesgarse a cambiar su ocupación en un maniqueo del estatus jurídico de la misma, encontraba sus raíces en la desconfianza hacia los proyectos gubernamentales y administrativos que tenían un antecedente inmediato en los locales comerciales instaurados en los transbordes de algunas Líneas –en las que no estuvo incluida la Línea A- que nunca fueron otorgados transparentemente.

Se trataba de una asamblea participativa en la que los asistentes mostraban una preocupación genuina a la puesta en marcha de una política que sobre todo, puesto su condición residencial de habitantes de municipios del oriente del Estado de México, ya que solo se podía acceder como habitante de la Ciudad de México.

La experiencia más cercana para los vagoneros de la Línea A en donde se consensuó la salida de los trabajadores –o dejar de representar a quienes permanecieran- fue en la Línea 1, donde los operativos policiales se posicionaron permanentemente en los diferentes tramos de venta. Este recrudecimiento de las estrategias policiales empezó a ser resentida por los trabajadores de ese espacio, quienes regresaron a trabajar sin el respaldo de sus organizaciones que empezaron a incidir menos en el espacio de trabajo.

En este contexto, la dirección del STC – Metro, estableció una fecha límite para que los trabajadores del vagón se inscribieran en la convocatoria con que se formalizaría su salida por un apoyo mensual, inicialmente por tres meses y que podía ser extendido por seis en los que los vagoneros se capacitarían en oficios y formación de cooperativas. Fecha próxima a cumplirse al momento de la asamblea.

En medio del bullicio se escuchó el agudo grito de una señora que sentenciaba: “Le seguimos”, “chingue su madre, le seguimos”, le siguió una segunda voz. Pronto el ruido que hacían quienes se oponían al abandono de su trabajo se convirtió en decisión que apelaba al aferramiento a su trabajo. Esta decisión colectiva de rechazar su inserción en una política pública que para ellos significaba perjudicial, fue tomada siendo conscientes de que la persecución en su contra se recrudecería por seguir realizando su trabajo a pesar de estar prohibido.

El líder acató la decisión de la mayoría no sin antes exponer una serie de elementos para oponerse a ella. A pesar de que generalmente la organización es concebida por los trabajadores como una especie de patrimonio del líder, en esa asamblea, la decisión que parecía ser inducida, fue rechazada por la mayoría de los vagoneros que resolvieron resistir en su práctica laboral haciendo caso omiso de una política gubernamental en que desconfiaban.

A la distancia, ese aferramiento se enfrenta a la consecuencia del reforzamiento de la presencia policial en contra de su ocupación, el cual es afrontado por estos trabajadores de manera individual y colectiva en base de la existencia de las organizaciones responsables de actualizar las estrategias para permanecer en su ocupación.

Este episodio que narra un capítulo del mito político de la organización en los vagones de la Línea A del Metro, proporciona un panorama de su visión del mundo al inicio de esta coyuntura, generando en sus miembros un estado de ánimo épico, a partir del cual se movilizan reactivando su resistencia. En consonancia con lo que planteara Sorel, la función del mito tiende a conferir la responsabilidad de evidenciar los conflictos existentes entre las clases y movilizar a la lucha organizada y permanente de los trabajadores, ya que es la violencia como tal, como praxis de continua militancia y resistencia, y no la victoria de alguno de los polos en disputa, lo que impide la decadencia social (Sorel, 2005: 180).

Por otro lado, siguiendo a Gramsci se pueden extraer del mito elementos constructivos para “crear el terreno para un desarrollo ulterior de la voluntad colectiva nacional popular hacia el cumplimiento de una forma superior y total de civilización moderna” (Gramsci, 2003: 15). En ese sentido, recuperar un episodio de conformación de una decisión conjunta de una problemática que afecta a los implicados ofrece una ejemplificación de cómo se formó y operó en concreto una voluntad colectiva que al menos en algunos aspectos fue creación *ex novo*, original”. (Gramsci, 2003: 13).

Así el mito político contiene un elevado valor heurístico, pues permite una lectura de la trama sociopolítica que permite la existencia de prácticas objetivadas al interior de estructuras jerárquicas que contienen rasgos burocráticos que administran la transformación colectiva de la realidad social como a continuación revisamos.

5.1 La organización de vagoneros como estructura jerárquica y como prácticas objetivadas

La política de Cero Tolerancia como discurso de seguridad ciudadana acuñado por la dirección del STC – Metro para enfrentar el comercio ambulante en sus instalaciones, ha servido para justificar el incremento de la presencia policial en la Red del Metro.

En los hechos, esta política ha venido a representar una transformación en la forma en la que esta ocupación se lleva a cabo, basándose en una práctica laboral auxiliada por el disimulo de sus procesos de trabajo y complementada y compaginada con la simulación del recrudescimiento policial en su contra.

Este disimulo del vagonero y la simulación policial son mecanismos que posibilitan por un lado la continuidad de una lógica social que subsana la situación laboral y económica de un considerable volumen de la población urbana marginada a través de estrategias de subsistencia no reguladas y por otro lado, el actuar policíaco fortalece la imagen de las autoridades que controlan el espacio público y que impide el uso no autorizado de las instalaciones y la comisión de delitos al interior de las mismas; pero en un sentido más amplio, se fortalece la idea de una transformación del control del delito y de justicia penal partiendo de las transgresiones a la norma más naturalizadas socialmente operadas desde las autoridades estatales.

Dicho mecanismo, que permite la realización de los procesos de trabajo en un contexto de prohibiciones crecientes, es articulado entre una multiplicidad de actores, como resultado de una construcción social de la ocupación que configura una compleja organización con una condición dual que se fundamenta en una estructura jerárquica que negocia y establece convenios con las diferentes instancias interventoras en su persecución (Silva, 2010: 24 – 30); así como en prácticas objetivadas con que se desarrollan laboralmente en un espacio prohibido.

Para explicar el proceso de cambio que se da en el contexto organizativo de los vagoneros del Metro es necesario comprender una compleja red de prácticas e instituciones, internamente diferenciada y multidimensional en donde el cambio no suponga un replanteamiento total de su sistema de prácticas. Como sostiene Lomnitz, de la capacidad que tienen estos grupos para establecer relaciones de intercambio mediante las cuales se suple la falta de seguridad económica propias de la marginalidad. Según la autora, estas relaciones de intercambio pueden ser entre iguales, entre las que se destacan las relaciones familiares y de intercambio en la producción o comercialización de bienes y servicios. (Lomnitz, 1975).

Este intermediario se define como aquel que se destaca dentro de una red de relaciones sociales, por el acceso diferencial a los recursos que le permiten desempeñar el papel de organizador o representante del grupo.

En ese orden de ideas, agruparse colectivamente se logra cuando un número de personas se juntan y que sus formas de actuar, de pensar, y en especial, de interactuar entre sí, llegan a asumir reglamentaciones distintivas. Para Blau y W. Scott, la organización formal se compone de una serie de rasgos entre los que resalta el conjunto de ciertos número de personas que la conforman, establecido con el propósito de alcanzar ciertas metas las cuales formulan los procedimientos que gobiernan las relaciones entre sí y los deberes que deben cumplir cada uno de ellos y, por último, que tienden a asumir una identidad propia que les hace independientes de las personas que las fundaron y de las que son sus miembros en la actualidad (Blau y Scott, 1963).

Así, la organización entendida como estructura de relaciones sociales transforma un aglomerado de individuos en un grupo, y el grupo es superior a la suma de individuos que lo integran debido a que la estructura de relaciones humanas es un elemento emergente que incluye la conducta de los individuos.

En base de las premisas anteriores, la organización impacta en la subjetividad de los agremiados, se construyen creencias y orientaciones compartidas que unen a los miembros y guían su conducta, constituyen un sistema de creencias y orientaciones compartidas, que sirven como normas para la conducta humana, en este caso, la practica organizada de trabajar en el vagón interactuando con una multiplicidad de actores que intervienen en su ocupación (usuarios, policías, trabajadores del STC –Metro, proveedores de mercancía, etc.) compuesta por los valores que impulsan las metas de los trabajadores y por las normas sociales que ordena sus prácticas y que se establecen en base de ciertas premisas que se diferencian entre una organización y otra.

La estructura de la organización como red de relaciones y la forma en la que funciona en tanto sus orientaciones compartidas, se conocen como la estructura y la cultura sociales de una organización que no surge espontáneamente sino deliberadamente con base en ciertos propósitos definidos por reglamentos y una estructura de posiciones que define las relaciones entre ellos (Olabuénaga, 2007).

Estos elementos, son requisitos para proveer de formalidad a la organización, lo que no significa que todas las prácticas e interacciones de sus miembros lo sean y se desarrollen en base de planes oficialmente estipulados por la organización. En el seno de las organizaciones formales emergen organizaciones informales. Estos grupos constituyentes de la organización al igual que cualquier grupo desarrollan sus propias prácticas, valores, normas y relaciones sociales al vivir y trabajar sus miembros en conjunto. Según Olabuénaga, estas organizaciones no formales o informales, no respetan todas las normas emergentes de la vida social, sino solo aquellas que se desarrollan dentro de una estructura de una organización formalmente establecida. (2007: 24).

Contradiendo la propuesta de Mayntz quien asegura que el exilio del conflicto en la organización se logra con una “curva de control” desarrollada por la estructura de autoridad (Mayntz, 1972: 79 – 83), empíricamente es visible que en la organización de vagoneros el conflicto nunca deja de estar presente ya que la misma estructura se conforma por las probabilidades de influir en el comportamiento del grupo a partir de colaborar en el mismo (Olsón, 1992: 63). Esta colaboración se inserta en una red de relaciones sociales que entrañan una distribución desigual de poder reproducida de las relaciones sociales jerárquicas, es decir en donde los individuos se posicionan en distintos niveles de la organización y la influyen desde el ejercicio del poder que le da su jerarquía (Knights, 1997).

Como lo señalara Ruiz (2011), la influencia de las asociaciones civiles (A.C.) en la apropiación del espacio público por parte de los vagoneros y en la negociación de la misma se han vuelto un requisito indispensable; afirmación que comparte Serna en su estudio con vagoneros ciegos agrupados en torno de la ASOCIVE, el cual muestra que las relaciones sociales en desigualdad de poder engendran disputas políticas por controlar el espacio de trabajo, en su caso politizando el estigma de su discapacidad, impidiéndoles desarrollar su actancia en el espacio público, no solo por las autoridades sino por los mismos vendedores normo visuales, hasta que se materializó su estructura organizativa (2013: 69 – 70).

En la Línea A del Metro, existen tres organizaciones que propician la producción y reproducción de prácticas a las cuales aluden los trabajadores del vagón para poder seguir realizando su ocupación en un contexto de prohibiciones institucionales crecientes a su trabajo desde la misma lógica jerárquica de una A.C.

Las prácticas fundamentalmente enfocadas a reproducir su ocupación son administradas a partir de una estructura organizativa conformada por un líder y su mesa directiva (secretario, tesorero y un número variable de vocales) que divide la coordinación y la jerarquización de la autoridad responsable de controlar, limitar o dirigir a sus integrantes agrupados en diversas unidades que se establecen informalmente. Esta idea sostiene que cada unidad se somete a cierto tipo de autoridad con el fin de conseguir algún objetivo común. Si cada unidad persigue su propio interés y pierde de vista las actividades de las otras unidades, la coordinación ha entrado en bancarrota por definición. (Olabuénaga, 2007: 26).

Esta división de la coordinación que jerarquiza la autoridad ha hecho que el pago de cuotas (finanza), los apoyos políticos en campañas electorales, el uso cotidiano de la violencia física en contra de aliados y enemigos o la negociación informal de pago de mordidas con los policías, entre otros sean concebidos por los integrantes como pre requisitos para desarrollar esta ocupación y se manifiesten en prácticas objetivadas para trabajar en el Metro a pesar de las prohibiciones encarnadas en la persecución de los cuerpos policiales que apuntan a la desaparición de su ocupación.

En la siguiente sección, se describen algunas de las principales características organizativas de los trabajadores del vagón producidas en la Línea A, al interior de la Unión Única Independiente de vagoneros del Metro A.C. a partir de las cuales es posible establecer un ejercicio comprensivo de la relevancia de estas organizaciones y de sus principales rasgos que guían su accionar colectivo en medio de la política de Cero Tolerancia.

5.2 La Unión Única Independiente de vagoneros del Metro. Organizando la alternativa

De entre las 21 organizaciones que el STC – Metro reconoció como interlocutores con los trabajadores del vagón cuando realizó su censo en 2008, la U.U.I. figuraba como una agrupación a la que la paraestatal le permitía negociar como representante de estos trabajadores en la Línea A.

Mientras que en términos formales la U.U.I. se fundamenta legalmente bajo la figura de Asociación Civil registrada ante la Secretaría de Relaciones Exteriores en 1995, en la práctica está compuesta de tres organizaciones que se han venido estableciendo como resultado de las

contradicciones y diferencias producidas en el proceso organizativo al establecer expectativas del presente y proyecciones acerca del futuro (Mayntz, 2072: 106).

Estas discrepancias entre objetivos y medios para conseguirlos institucionalizan determinadas prácticas que potencializan o reprimen acciones políticas que les permitan resistir o adaptarse a la dominación que pretende lograrse de su trabajo con la implementación de mayores restricciones a su trabajo.

Cada una de estas organizaciones, a pesar de establecer su propia lógica de funcionamiento juegan un papel complementario una de la otra en la administración de la ocupación del vagonero en dicha ruta del STC – Metro, ya que los sistemas cooperativos están constituidos por individuos que interactúan como un todo, cada uno de ellos en relación a un sistema formal de coordinación. La estructura concreta es, por lo tanto, una resultante de las influencias reciprocas de los aspectos formales e informales de la organización.

La coexistencia de tres organizaciones al interior del mismo espacio de trabajo es posible en base de la disputa constante por los tramos de venta de los cuales se logra una apropiación temporal antes de ser “cedidos” según la presión de la otra organización por recuperarla manifiesta en la incursión “ilegitima” de vendedores de otras organizaciones.

Sobre todo, la existencia de diferentes organizaciones bajo el amparo de una sola A. C. y que cohabitan el mismo espacio laboral, se produce como resultado de incoincidencias, conflictos, contradicciones y discrepancias que se presentan en la estructura organizativa como totalidad reaccionando frente a influencias sobre el medio ambiente externo.

En este sentido, la composición de la U.U.I. está condicionada por la legitimidad de la autoridad y la dinámica de la persuasión en donde la organización es responsable de la inducción de la participación individual para con ella asegurar la estabilidad de la autoridad coordinadora con la cual enfrentar la represión que ha existido contra el ambulante en la Red Metro y en específico en la forma de operar la política de Cero Tolerancia en la Línea A. La composición orgánica y su numerosidad de integrantes depende de la resistencia que debe emplear el agremiado contra la despersonalización que esta hace de sus integrantes en el cumplimiento de los roles segmentarios destinados desde la coordinación (Olabuénaga, 2007).

Para que eso fuera posible tuvo que desenvolverse un proceso de fundación de esta actividad en una Línea recién inaugurada cuando la gran mayoría de la Red estaba construida y que representó la apertura de un nuevo espacio de venta cercano al lugar en que habitaban que dio lugar a nuevas prácticas más relacionadas a sus mundos de vida.

Todos los días pasábamos por aquí mi jefe y yo, le echábamos hasta llegar a la 2 que es donde trabajábamos, puro pasón, de a puro pasón. No nos decían nada, hasta que un día nos dijeron que no podíamos vender si no estábamos agremiados. Le seguí echando hasta que nos fuimos quedando en esta Línea, ya para que ir hasta allá si aquí me quedaba más cerca de la casa, puedo hacer otras cosas” **Julio, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017

Fue el parteaguas para que los vagoneros de la zona tuvieran su propio espacio de trabajo sustituyendo las largas distancias que recorrían para desempeñarse en el vagón, desplazándose principalmente hasta la Línea 2; Línea en donde los fundadores del vagoneo en la Línea A forjaron su experiencia con que adaptaron la normatividad formal e informal con que se administra el trabajo en el vagón.

Es de la organización de vagoneros en la Línea 2 de donde provienen los principales rasgos normativos y las experiencias de coordinación grupal para ocupar este espacio público de enorme flujo urbano en la zona oriente de la Ciudad de México y del Estado de México como espacio de trabajo.

Si bien esta Línea A fue inaugurada en 1991 y el ingreso de comerciantes a los vagones empezó a gestarse meses después de su apertura, el desarrollo de la colectividad de trabajadores del vagón en esta zona se construyó y evolucionó lentamente como un proceso de identificación de aliados y de opositores, de colaboradores y de suma con un proyecto común de construir en esta ruta su espacio de trabajo (Retamozo, 2006).

[...] ‘ora sí que cuando llegamos acá estaba todo solo, así acá pelón, empezamos a ver que la de la 3 ya se vino para acá, y ya que sale el conec-te con los de la 3 y va órale cáiganle, que los de la 1, de la 9 también se dan sus pasones, [...] pero haz de cuenta que ya también con los proveedores de la zona que veían que íbamos seguido, ‘pus nos hacía el paro luego prestándonos mercancía [...] pero ya después aquí en la presi ya nos dieron la atención para solo el desalojo y ya, aunque sea de este lado, se pueden venir a ganar un pan. **Líder de la organización 1 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 19 de diciembre de 2017.

Así, este lento proceso de asentamiento de la organización en este punto de la ciudad, caracterizado por desplazamientos pendulares (de salida y regreso), fue posible gracias a los vendedores recién llegados, sus familiares y amigos que empezaron a “poblar” la Línea desde el desenvolvimiento de una subjetividad espacial y de tramas subjetivas, fantasiosas, acerca de la ciudad y la vida urbana entre tejidos por el sentido común y la imaginación en una secuencia que conlleva devenires incluido el de la forma de habitar la ciudad considerando que no solo se interactúa con las personas sino también con el espacio (Lindón, 2017).

Igualmente en este proceso identifican a actores opositores a su ocupación, en primera instancia a los policías responsables de los operativos que “siempre han existido” -pero en modalidades distintas-, como la representación del nivel más inmediato de la autoridad, pero que solo es un vehículo para cumplir estrategias dictadas por funcionarios de alto rango, específicamente el Director del STC y Jefe de Gobierno de la CDMX quienes son reconocidos como artífices de las diversas tácticas para su remoción.

Tiene que ver con el Director del Metro y el Jefe de Gobierno, van muy de la mano [...] están remodelando, me parece perfecto, incrementando la seguridad, si, la pregunta aquí es ¿Seguridad a quién? Al usuario, al vagonero o al ratero, porque hay ciertas organizaciones de rateros le entran con dinero a cámaras de vigilancia a comandantes, por eso lo que se mueve dentro del Metro es la corrupción. Por eso uno como vagonero no quiere entrar a ese tipo de circunstancias, es tedioso, que diario, diario, diario, una cierta cantidad.
Jimmy, vagonero articulista. Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Asimismo, se desarrollaron distintos tipos de rivalidades y afinidades, que fragmentaron la U.U.I. y confrontó a los comerciantes adscritos a las organizaciones asumiéndose mutuamente como rivales con los cuales cooperar entre si y alisarse para defender su espacio de trabajo, tanto de vendedores pertenecientes a otros tramos como de los intentos policiales de subordinar su práctica.

En este proceso se desplegaron una serie de conocimientos y técnicas para trabajar en el vagón basándose en su experiencia previa, retomando aspectos base como la división de los tramos de venta y de las mercancías ofertadas en cada uno de ellos. Sobre todo, lo que se desarrolló durante este proceso organizativo fundacional, fue una cultura propia de la colectividad la cual empezaba a ser asumida por los miembros por medio del desarrollo

actitudes, valores y formas sociales de comportamiento lo que da lugar a tres procesos diferentes:

1.- Un proceso de educación por el que el sujeto “aprende” conocimientos y técnicas que ignora y la organización necesita como el *campanear* a los policías, disimular su trabajo, hablar en público, desarrollar su estilo de verbo, etc.

2.- Un proceso de socialización, por el que el sujeto asimila y pone en práctica los valores y normas sociales exigidas por la organización como hacer base, respetar la cadena, evitar problemas entre compañeros y con usuarios; pero también el pago de cuotas, la cooperación en apoyos políticos o incluso en la intimidación o agresión a compañeros o rivales políticos de los propios líderes.

3.- Un proceso de reciclaje, cuando el cambio social obliga a la adopción de nuevos conocimientos o modos de comportamiento. En el contexto de la política de Cero Tolerancia, en donde se presenta un constante replanteamiento de los procesos de trabajo, la organización debe reciclar formas de hacer su trabajo colectivamente mientras que prescinden de las menos exitosas como sucede con el intento de erradicar las reacciones agresivas por sustituirlas por un razonamiento más negociador (Olabuénaga, 2007: 209).

Esta conjunción de procesos se fundaba en la confrontación colectiva a las represiones policiales que reprimían su ocupación, recién importada de otras Líneas de la Red del Metro de donde los dirigentes “aprendieron” la forma en la que se organizan en base del aferramiento de “apropiarse” de esta Línea para trabajarla a pesar de la carga policial con que se pretendió evitar el vagoneo en la entonces recién inaugurada ruta.

Así pues, una vez teniendo claros los objetivos organizacionales de cooperar colectivamente para permitir primero el desarrollo del vagoneo en la Línea A y posteriormente su permanencia, es que la cultura organizacional de los trabajadores del vagón fundadores de la Línea A fue transmitiéndose conforme crecía el número de comerciantes en la zona y se incrementaba también su capacidad de convocatoria y de dominio de los miembros por parte de los responsables de coordinar la organización.

La hicimos así, porque yo formé parte de una asociación de vivienda para el tiempo del temblor, y ya más o menos vi, aquí –la Línea A- la constituyeron

como en el 90, 92 y nosotros nos registramos en el 95. [...] formamos esa organización y si logramos, ya se juntaron todas las Líneas conmigo, en mi ignorancia, no sabía muy bien mis derechos pero, un asesor nos impulsó, nos estaban metiendo 36 horas al Torito y ¿sabes por qué nos metían? por prostitución, y éramos vendedores y todos llegábamos al Torito sin saber nuestros derechos, ya que nos dimos cuenta ¡ahhh! [...] luego logramos puro desalojo. **Líder de organización 1 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 19 de diciembre de 2017.

Posterior a esta serie de elementos constituyentes y constitutivos del objetivo común de trabajar en un espacio público como lo era la recién inaugurada Línea A, surge la U.U.I. entrañando distintas formas de conducta y de comportamiento social que forman liderazgos, y distintas formas de ejercerlo, en base de la creación de grupos de afinidad que establecen normas y prácticas con las cuales ejercer su ocupación.

Esta coronación del esfuerzo en una A.C. sirvió para establecer la creación de una estructura jerárquica y normativa con presencia jurídica, con la cual entrar en la lógica de acumulación de fuerzas, es decir de relaciones de dominio que reproducen la lógica organizativa desde la correlación de fuerzas y formación de dirigentes. Sobre todo, se consiguió contrarrestar la heterogeneidad para formar un canal representación como tentativa de unificación. Como dice Olabuénaga, “la imagen unitaria de la organización que se quiere promover oficialmente es recibida desigual y minoritariamente y nunca resulta única sino plural y heterogénea, frutos de experiencias distintas” (2007: 32).

En este sentido, esta tendencia por conducir la organización de determinadas maneras repercute en la subjetividad de los integrantes de la misma, produciendo procesos de socialización diferenciados, con valores distintos al interior de la misma U.U.I. y con percepciones distintas de su memoria colectiva (Giménez, 1994); lo que convierte a la organización en un actor central para comprender la variación de acciones individuales y colectivas con que los trabajadores del vagón evitan las detenciones y remisiones de manera cotidiana. Por tanto a continuación, se exponen algunos elementos que los trabajadores del vagón en la Línea A identifican como constituyentes de la U.U.I. y de las principales diferencias entre organizaciones que la conforman. Asimismo se establece un análisis de las coincidencias que permiten o impiden la unidad entre sí para luchar en la defensa de su

trabajo frente a la política de Cero Tolerancia con que pretende eliminar su ocupación así como resistir a los operativos policiales en su contra.

5.2.2 Composición de la Unión Única Independiente de vagoneros del Metro

Como dio cuenta Serna con los vagoneros organizados en torno de la ASOCIVE, quienes comercian en la Línea 2, existe una histórica disputa por la apropiación laboral del espacio público, la conformación de una asociación de comerciantes informales es la antesala o incluso el requisito para la negociación con las autoridades; labor con que se consigue la venia de laborar en el espacio público. (2013: 74). En ese sentido, tras la formación de la U.U.I. los principales fundadores dividieron su “dominio” de la Línea en tramos de venta proponiéndose colaborar en el mantenimiento de las premisas básicas que aseguren la permanencia del trabajo en el vagón.

Si bien la existencia de diferencias de carácter y personalidad entre los líderes, muchas veces determina la permanencia o el abandono de la organización por parte de los trabajadores, la división no supuso una fractura en la administración del trabajo del vagón en la Línea A ni el exilio de quienes eventualmente decidieran cambiar de organización y mucho menos una atomización de las negociaciones e intermediación con autoridades paraestatales y policiales. De hecho, para Olson (1992) atentar las leyes de la dirección y administración es hundir la organización y condenarla a la ineficiencia y la falta de competencia y competitividad.

Por el contrario, la ramificación de la U.U.I. que inicialmente se presentó en dos organizaciones, ofrecía a los trabajadores una alternativa organizativa que se distribuía los tramos de venta para tener una cobertura comercial más eficaz de la Línea A y por otro lado una mayor protección de las bases en las que se cimentaban la reproducción de las reglas que aseguran la acción de vagonear sin interrumpir el trabajo de otro compañero, de intermediación no solo con las autoridades sino con los compañeros en el trabajo cotidiano.

La intermediación y arbitrio de confrontación entre compañeros media los conflictos entre vagoneros que pueden tener raíces en causas laborales (mercancía de venta similar o igual, interrupción en el *verbo*, *pirateo* o mal servicio al usuario entre otros) como personales o familiares que afectan el flujo de la jornada de trabajo sin la existencia de problemas.

Una de las intervenciones más relevantes que la organización intermedia es en la intención del vagonero de *rayarse*, es decir de obtener los más altos ingresos posibles, lo que muchas veces produce una forma individualista de asumir la jornada laboral, sin tomar en cuenta la situación del compañero que ha sido detenido o que sufre algún abuso de autoridad; es decir, intermedia entre el interés particular y el colectivo del vagonero.

Entonces la segmentación de la U.U.I. no se produce como una ruptura entre medios y fines, ni del distanciamiento entre los fundadores de esta colectividad, sino más bien, procuraban perseguir el mismo fin desde la autonomía de sus propias estructuras valorativas, éticas y morales manifiestas en organizaciones con rasgos de su personalidad plasmados en ellas (Mayntz, 1972).

Otro aspecto que pudo influir en la producción de organizaciones autónomas fue el desarrollo de grupos de afinidad que fomentaron valores distintos que fueron socializados e incorporados en la subjetividad de los diferentes segmentos de agremiados. De tal forma, este complemento entre las percepciones de objetivos y alcance de los mismos, establecidos por las dirigencias acompañada por una estructura valorativa, ética, estética y moral de los miembros vino a producir una segmentación de la U.U.I en dos organizaciones.

La tercera organización, surgida años después de las otras dos, se produce como resultado de la disidencia de los miembros que surgen de la organización A para conformar su propia organización en la que las relaciones sociales establecidas al interior de la misma discrepan con las de la organización de origen. A pesar de una abierta ruptura con la organización 1, la interacción con la dirigencia de la organización 2 y sus trabajadores agremiados se desenvuelve en términos colaborativos al compartir tramos de venta.

La existencia de tres organizaciones en la misma zona de trabajo abre un panorama en que se genera una amplia gama de conocimientos y técnicas para desarrollar la ocupación de vagonero que debe ser asimilados desde la adaptación a los cambios organizativos que producen nuevos conocimientos y modos de conducta que desarrolla relaciones sociales en las que se recrea la subjetividad laboral de estos trabajadores.

a) Organización 1

A lo que tope

La U.U.I. surge con la necesidad de condensar y conformar una estructura abstracta que representara un modo de ejercicio de poder que les permitiera establecer un contrapeso que les permitiera afrontar la dominación de la que son y han sido objeto.

Surge paralelamente con la organización 2, con la cual como resultado de un esfuerzo conjunto conformaron la U.U.I. la cual, se ha venido a recomponer como una terna de organizaciones que comparten el objetivo común de propiciar la permanencia del trabajo en los vagones del Metro, pero en base de sus propias estrategias construidas desde su cultura organizacional. Los tramos de venta que sus agremiados utilizan comercialmente, se han ido modificados en un: estira y afloja en la dinámica de distribución - apropiación - cesión y acaparamiento que va desde San Juan hasta Los Reyes, haciendo bases en Guelatao, Acatitla y Santa Martha.

La *base* anclada en la estación Los Reyes es el bastión en que los trabajadores agremiados a esta organización despliegan una mecánica cotidiana de resguardo de la ocupación en la que se reagrupan para acordar la estrategia que habrán de llevar a cabo frente a los operativos y recibir el parte de las detenciones. En palabras de Olabuénaga (2007), se trata del espacio de difusión y transmisión de información grupal, que en el caso de los trabajadores del vagón, es referente a la presencia policial por un lado y por el otro con el ritmo de venta que hay en el momento.

Se convierte en una zona de *inmunidad* ante los operativos en la que los policías auxiliares difícilmente intervienen, una zona que marca la línea divisoria con el Estado de México y donde la impartición de justicia es responsabilidad municipal y no delegacional, lo que implica integrar al Partido Revolucionario Institucional (PRI) como otro agente en las red política del conjunto de contactos (Auyero, 2001) -anexo a la Dirección del Metro y el gobierno de la CDMX-, con quien la organización tiene acuerdos políticos informales luego de exitosas colaboraciones de apoyo en campañas político electorales municipales, estatales y federales.

Los pactos de disimulo establecidos con los policías, que en otras estaciones de la misma Línea les permiten realizar su trabajo procurando cuidar la imagen de la rigidez de los

operativos, de este lado se desaparecen para dar paso a la vendimia entre gritos y la exhibición evidente del producto, de manera similar a como se realiza en un tianguis. Las bocinas encendidas con alto volumen, las pláticas a gritos, el humo de tabaco o marihuana, las botellas de cerveza suelen complementar la imagen de esta base, constituida en un escenario urbano marcado por el descontrol naturalizado por los usuarios que ahí se desplazan.

El hecho de que esta organización sea la que más vagoneros agrupa, no se debe a su labor de persuasión o de convencimiento, sino más bien a la nula vigilancia y sanción por parte de la coordinación.

Ellos tienen unos pensamientos que a mí no me parecen, a mí no me gusta hablar mal de las personas, pero... al líder de la organización 1 ni lo respetan, su gente lo hace como quiere, su deja manejar por todos, pero además... bueno todos somos seres humanos, haz de cuenta que están piteando y todo ahí, y le vale madres si realmente quiere tirarles un paro apóyalo, quítalo del vicio, luego aparte le está diciendo que se buscan problemas con la gente o con la policía y aparte de eso pues quieres tirarles un paro, échales la mano. **Líder organización 3 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 29 de diciembre de 2017.

Al interior de esta organización, se forman agrupaciones informales entre vagoneros que comparten jornada de trabajo a partir de códigos estéticos que tienen que ver con la forma en la que exhiben su mercancía, el estilo del pregón que usan o incluso la manera de desplazarse en el vagón; pero también con aspectos más allá su práctica laboral como gustos musicales, estilos de ropa que visten, de expresiones que usan, el tipo de distracciones que tienen en sus momentos de descanso, los temas de conversación o de la misma significación que tienen de su trabajo.

Asimismo, para que estos grupos de afinidad se constituyan entra en juego un entramado de códigos valorativos tanto éticos como morales que pueden relacionarse a la solidaridad con sus compañeros, la honestidad al realizar su trabajo, a reivindicar su ocupación a través de un buen servicio o a realizar una labor que cumpla con una función comercial anexa a la del transporte; por otro lado también se reúnen entre sí quienes comparten antivalores manifiestos en estafas a usuarios con la venta de productos caducados o inservibles, en el consumo de alcohol o drogas en las instalaciones durante su jornada de trabajo así en actitudes agresivas contra usuarios y compañeros.

Esta conformación de grupos de afinidad al interior de la organización fortalece y encausa los sentidos que dan a sus prácticas, mismas que se re – significan a partir de pertenecer a un gremio de trabajadores que comparten la idea de autonomía en el trabajo interpretándola positiva o negativamente.

Las prácticas que llevan a cabo los vagoneros de ésta organización en su área de trabajo, trazan una línea divisoria en la experiencia espacial del urbanita que se traslada hacia las conexiones con el resto de la Red asociada al miedo y en muchos casos de la desconfianza, principalmente causada por los grupos dedicados a beber y drogarse al interior de los andenes, y frente a sus colegas de las otras organizaciones se presentan como la causa principal por la cual los usuarios emiten quejas que obligan la presencia policial, amenazando el desarrollo del vagoneo en la Línea.

La identidad colectiva que comparten se basa en la premisa del uso de la violencia física en contra de la amenaza que representan los operativos y del intento de los policías por imponer su dominio, de ser el grupo de esta zona que se caracteriza por actuar en base de los impulsos que en términos opuestos de lo que Scott denominara discurso oculto como una forma de representar en la fantasía –y ocasionalmente en prácticas secretas- la cólera y la agresión recíproca que la presencia de la dominación reprime (1990: 64), puesto que los integrantes de esta organización ignoran las sanciones impuestas por las relaciones de poder y se dejan llevar por la tentación de responder violentamente a las agresiones producidas en la interacción con los cuerpos policiacos.

El líder de la organización 1 es conocido por su interés insistente en desarrollar un proyecto político que aparejado a la resistencia en el vagón por parte de los trabajadores, genere la movilización política de los trabajadores y demás dirigencias para la reivindicación de su trabajo y la consecución del reconocimiento legal de su ocupación como una forma de ejercer su derecho al trabajo. Para conseguir un tránsito a la informalidad regulada (Serna, 2013).

Su papel en la fundación de la organización se da a partir de la experiencia de movilización social construida en su trayectoria en el trabajo de vagonero dentro de la Línea 2 en el tramo de Zócalo a Tacuba a la corta edad de 17 años.

Fíjate que si yo me hubiera puesto desde chavito a los 17 años la gente me siguió en la Línea 2 de Zócalo a Tacuba, me pusieron como representante de

la Línea pero nos dieron ahí, otros líderes más pesados hicieron el encuadre yo no, si yo me hubiera puesto chingón no te estuviera ahorita diciendo. Apenas tengo diez años que empecé, si tuve noción de la política en esta materia pero no al 100, ahorita ya es otro pedo, pero digo, ahorita ya estuviera bien arriba, chingón, me cae. **Líder organización 1 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 19 de diciembre de 2017.

La labor que desempeña está dirigida a la acumulación de poder político, con el cual lograr entrar en un proceso de negociación se complementa del capital económico, simbólico, cultural y relacional de quienes participen en “su” organización.

Su abandono de la ocupación ha sido resultado de un entramado de acuerdos políticos que lo tienen trabajando en la presidencia municipal de Los Reyes enfatizando la diferenciación jerárquica del dirigente que ha logrado trascender el vagoneo para dedicarse a dirigirlo.

Se interesa en la construcción de acuerdos para la permanencia en su trabajo y en la extensión de las redes de colaboración con otras agrupaciones de vagoneros, lo que le ha permitido desarrollar un papel protagónico en las repetidas negociaciones fallidas con el STC Metro para establecer reglas inclusivas para la regulación del vagón, sin embargo, no ha logrado impactar de manera satisfactoria en tal objetivo.

También aquí se puede llegar a un acuerdo, con la dirección de trabajo y previsión social, en el Estado se puede hacer cargo, también entra, si hay estaciones que pasan por aquí también una dirección para eso, debe de haber la atención ¿no? **Líder de la organización 1 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 19 de diciembre de 2017.

Sin embargo, en el trayecto del objetivo mayor que es la regulación de su trabajo, ha conseguido que la base de Los Reyes se convierta en una “fortaleza” en la que sus agremiados logren tener un cierto nivel de certeza de que ese espacio es una zona en la que los operativos dejan de perseguirlos esperando por ellos desde Santa Martha. Esta posibilidad de dar el *brinco* se ha establecido un convenio con las autoridades del municipio que les permite trabajar con cierta tranquilidad en el corto trayecto del Estado de México o para resguardarse de alguna detención inevitable, logrando sortear la detención y consabida remisión por esa *vuelta*, regresando al arriesgo en el siguiente tren en que inicia de nuevo en el siguiente trayecto de venta.

Pues le jugamos al gato y al ratón... ¿sí? Porque el vendedor ambulante es como... vamos como lo puedo llamar... como un pulpo: tiene manos por donde quiera y se mueve y ahorita yo, por decirlo así, si a mí me agarraran dos tres veces por semana, ¿tú crees que cada que me lleven detenido voy a pagar cierta multa?, simplemente mejor me salgo del Metro, pero vuelvo a regresar. **Jesús vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Esta frontera simbólica representa tanto para policías como para trabajadores del vagón, un límite en que las normas habilitadas para toda la Red del Metro dejan de tener validez en medio de un entramado de relaciones sociales que confrontan estructuras políticas formales e informales a través de una multiplicidad de actores que intervienen en la construcción de un espacio con una singularidad normativa ajena al resto del Sistema Metro.

En esta configuración de lo que los vagoneros denominan *bisne*, es el recurso intermediador que el líder hace uso de todo el despliegue de la conducta que los agremiados esperan de él, de su fluido uso de la palabra, de la experimentada forma de trato con los policías y jueces cívicos, del paternalismo con que se conduce cuando “se mueve” por la liberación de alguno de “sus chavos” e incluso de su poder de convocatoria cuando se presenta alguna eventualidad que debe ser atendida por su persona. Así pues, el líder se convierte en el actor central de la organización visto en muchos casos como el propietario de la misma y el tomador de decisiones que impactan colectivamente a los miembros de la organización.

Bueno llegas por primera vez como en todos lados y hay alguien que bueno te informa y te dice, bueno este... te informa que... te dice de que hay un líder y que hay una organización... porque muchas veces si tu llegas como nuevo y te metes a vender los mismos compañeros: “¿quién te dio permiso de vender? O ¿con quién *hablastes*? O sea tienes que llegar ante el líder para que te den permiso, para que te *acecten* dentro de la organización ¿no? Para nosotros cual es el requisito, cual es: ´ora sí que el trabajar, el trabajar, el ganarse el dinero. **Jesús, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Esta necesidad de obtener permisos por parte del líder para poder ejercer la ocupación de vagonero del Metro, es una muestra de la monopolización que establece del mercado de trabajo en los vagones del Metro; atributo que es ejercido también desde rasgos de una conducta paternalista que da el visto bueno a la inclusión de un nuevo elemento para ser

entrenado y socializado de acuerdo a los valores de la organización que se basan como comenta Jesús en su testimonio citado arriba, en los valores de la cultura del esfuerzo.

Esta organización en la Línea A representa la laxitud de la estructura normativa y sancionadora, misma que establece pautas para su organización, aspecto que lejos de disminuir su capacidad de autoridad frente a los miembros agremiados, le permite construir un dominio basado en la *viada*, es decir en la permisividad de llevar a cabo prácticas que son señaladas como objeto de sanción que este líder no castiga, ya sea el consumo de alcohol o drogas en el área de trabajo o el irrespeto e incluso violencia verbal o física hacia el usuario no se castiga.

Les doy la *viada*, si quisiera, si los someto, pero les doy la *viada* porque yo también fui peor que así, que algunos cuates, yo si era un desmadre culero. Tenía el grupo y hacía un desmadre con los mototaxis, con la gente de adentro los agarraba a putazos, los taloneaba, me valía verga, me decían algo y luego luego a los putazos, la neta. No... por eso me he ganado el respeto de muchas formas, yo a varios hace 15 años, 20 años aunque si le he sacado a la verga, no me creas tan chingón, pero yo veía dos tres que me los querían agandallar, quiubole pum les tiraba los putazos a varios así de los pesados, como a diez los paraba yo de cabeza, tenía hasta suerte, neta los paraba de culo, por eso me gané el respeto. **Líder organización 1 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 19 de diciembre de 2017.

De esta permisividad a la transgresión a la norma, relacionada a la no disminución de las filas de la organización, es que los trabajadores del vagón pueden emitir su desacuerdo con dichas prácticas y otros por su parte aprovechar esta situación para seguirlas llevando a cabo.

Dar la *viada* para el líder es uno de los sellos característicos de su organización por lo que es conocido por el gremio de vagoneros como uno de los líderes que menos rigidez establece en la forma en la que hace valer las clásicas normas de control como el pago de cuotas semanales o los castigos, pero que por el contrario pedirá constantemente el apoyo en mítines del partido o eventos públicos de la presidencia municipal como intercambio de su poco control, en otras palabras se trata del énfasis del control subjetivo por encima del objetivo.

Toda esa operación de una conducta que aglomera rasgos de comportamiento para otorgar el resultado primario a sus agremiados, que es lograr el objetivo de trabajar en el Metro a pesar de los operativos dispuestos por la política de Cero Tolerancia activa en el STC - Metro,

le permite ingresar, aunque sea parcialmente en la voluntad de los individuos que colectivizan la disposición para la acción de aferrarse al vagón.

Al conversar con este actor acerca de la historia de su organización es posible notar una evidente satisfacción personal de hablar de los repetidos episodios de resistencia a la autoridad en los que se expresan victorias cotidianas que representan alicientes para la unión entre los miembros.

[...] fijate que estuvo aquí un güey que ahorita está en *cana* y ese 'jijo de su pinche madre (todavía estaba Agustín Corona) ves que luego de repente me traen a la gente aquí – Los Reyes-, bueno, ahorita los tienen abajo, bueno ese güey llegaban ahí y uno de sus colaboradores en el juzgado me los aterrizaba, duré tres años, de repente me los dejaba ir de repente no. Y toda la gente me estuvo apoyando, fijate estaba toda la gente conmigo, ese güey lo que quería es que toda la gente se cambiara de ahí conmigo. Los tres años me la hizo si, quería todo el trámite y al chile siendo de los pesados pinche secuestrador y asesino y ahorita ve, está en *cana* el hijo de su puta madre.
Líder organización 1 de la U.U.I. Entrevista realizada el 7 de diciembre de 2017.

Así, este actor tiene claro que su legitimidad proviene de la capacidad de capitalizar personalmente su logro político de representación manteniendo convenios y acuerdos para asegurar la permanencia en el vagón de los trabajadores agremiados a la organización que encabeza. Esta prioridad cuantitativa en la composición de su organización es auxiliada por la idea de no pagar ningún tipo de inscripción por ingresar a la agrupación y en ocasiones sin realizar el pago de la cuota semanal que los vagoneros llaman *finanza* que viene acompañada de un permiso emitido en forma de boleto para ser utilizado como identificación en una eventual remisión a la presidencia municipal de Los Reyes, en donde al presentar tal acreditación el trabajador es liberado.

Otro aspecto que para muchos agremiados resulta atractivo es la inexistencia de las asambleas, ya que las consideran una pérdida de tiempo laborable que no resuelve las dificultades de su trabajo que ellos deben de afrontar individualmente, mientras que por otro lado para otros representa una muestra de desapego de parte de un líder que se ha distanciado de la organización y que no comparte su situación laboral.

Por lo anterior, se atribuye a su ausencia la poca rigidez con que controla el área de trabajo por parte de los mismos agremiados, quienes en muchas ocasiones no atienden las amonestaciones de sus compañeros aludiendo a su condición de antigüedad o a responder solo a las instrucciones del líder.

Este distanciamiento del líder, no representa una pérdida o cesión de la autoridad sino la transmisión de la responsabilidad de vigilar el control de los procesos de trabajo a su mesa directiva, la cual también debe mantenerlo informado de las detenciones y remisiones de los agremiados en un contexto en que se ha recrudecido la cantidad y dureza de los operativos.

En este tipo de operativo, dentro del Sistema Metro, no hay una organización. Aquí tenemos líder...a través de la experiencia de varios compañeros y del tiempo que tienen trabajando, veinte años, veinticinco años, nunca ha habido un permiso para nosotros por parte del gobierno, siempre le hemos jugado a nuestra suerte. [...] Si, si, si dentro de nosotros hay una organización, el encabezado es un líder, pero el líder no puede hacer nada para beneficio de nosotros que nos consiga un permiso, ¡eh! que andemos más tranquilos, no, no, no... bueno en el tiempo que he estado no... se ha buscado la forma, la manera, hemos ido con autoridades, si y este... pero nada más han sido pues diálogos verbales porque nada se ha asentado frente a un juez. **Jesús, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Sin embargo, en un contexto como el que afecta a los vagoneros, en donde se presentan operativos constantes para desterrar su ocupación de este medio de transporte, la operación de acciones tanto individuales como colectivas para seguir desarrollando su trabajo es visible que entre las alternativas de acción consideradas por los miembros de la organización 1 de la U.U.I., además del *brinco* al Estado de México está en el uso de la violencia para hacer valer su condición insubordinada

Te voy a decir una cosa de que la mayoría de aquí somos de los que nos prenden y accionamos, llegamos de que andas de culero y ¡pum! ¡pum! O sea no llegamos a hablar, somos muy alterados también la alteración de no sé, estar entre tanta gente, te estresas te hacen un comentario que no te gusta y quedas de su pinche madre, cuando ves que: “Chuchita dice que tal y tal y tal” es cuando ya te empiezas a agarrar con otro y ese dice que fue aquel y un pinche desmadre carnal. **Julio, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017.

Es entre estos trabajadores de la organización 1 que la violencia conforma una acción que se realiza individualmente, pero que se legitima o se rechaza entre los compañeros de manera grupal.

Esta disposición hacia la violencia física ha sido una de las mayores tendencias de los miembros de esta organización que se encuentra formada por trabajadores que, a pesar de ser conscientes de que puede ser contraproducente, acarreándoles más problemas de los que soluciona, han justificado las agresiones como el recurso más aludido para “hacerse valer” frente al padecimiento de la misma violencia por parte de la fuerza pública.

En este sentido, la agresividad y la violencia física son rasgos de una conducta socializada en el ejercicio organizativo que establece el uso de la fuerza como mecanismo de autodefensa de lo que consideran un atentado a la dignidad de la persona en el ámbito de las micro interacciones con los elementos policiales, quienes igualmente despliegan para su trabajo una gama de expresiones de violencia ya sea física, verbal, psicológica o simbólica en el uso de tácticas intimidatorias basadas en un manual de prepotencia. (Ruiz, 2009: 64).

Reaccionar de manera agresiva frente a la estructura prohibitiva manifiesta en los policías también implica utilizar la violencia como una táctica política enfatizando en su capacidad creadora como una función social compleja.

Somos cabrones que en su momento que cuando se trata de unión agárrense. Ya unidos somos fuerza bruta, bruta, porque no llegamos a hablar. Llegamos y... somos tranquilos pero si nos prenden y acá. Hay videos de cómo nos agarramos vagoneros con los boinas, no aquí en otras Líneas, es a lo que tope, valiendo verga. **Julio, vagonero articulista**. Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017.

Por otro lado, como establece Ruíz, la agresividad en los trabajadores del vagón:

[...] puede tender hacia la destructividad propia y/o del *otro*, que proviene de una insatisfacción o agravio, y cuyos resultados pueden resultar impredecibles dependiendo del 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 (Ruiz, 2009: 67).

A pesar de la disposición hacia la agresión que algunos integrantes de esta organización desarrollan en su proceso de socialización, se dan cuenta de que no pueden aludir a la violencia (física o simbólica) en todas las situaciones, sino evalúan cada situación concreta

obligándolos a trabajar literalmente con la guardia puesta en un contexto de constante interacción con el trabajo de los elementos policiales.

[...] Qué te puedo decir, mira hay veces que llega el operativo y nos picudea pero si usas la cabeza fría, la mente fría, no va a haber pedo. A lo mejor te da una cachetada y bajito el guante se la regresas, igual ¡pas! A lo mejor un patadón ¡pum! También se lo regresas, pero yo trato de que... es que luego si somos medio brutos, pensamos en llegar y ¡pas, pas, pas! Y por eso luego llegan a reclusorio, y yo he tenido varios empujones y así y hemos llegado hasta al Ministerio Público. **Líder organización 1 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 19 de diciembre de 2017.

Esta disposición a la agresión por parte del grupo también es posible verla vertida entre compañeros como correctivo ante la violación de acuerdos y normatividades que permiten la realización de su ocupación que pueden ir desde vender artículos inservibles, dulces caducos, discos defectuosos; del uso que se da del espacio de trabajo por parte de los agremiados que consumen drogas o alcohol en ellas o por agredir o molestar a los usuarios. En este caso, la violencia tiene una cara correctiva que se ejerce desde los compañeros que a pesar de no pertenecer al cuadro directivo, están dispuestos a utilizar la fuerza como amonestación de prácticas que afectan a los demás integrantes, mismas que se siguen realizando pese a los esfuerzos por erradicarlos.

De esta forma, el hecho de ser reconocidos por sus compañeros de las otras dos organizaciones, como la organización que tiene entre sus filas integrantes con una mayor disposición a desarrollar conductas agresivas, les ha permitido construir una identidad colectiva que pone en riesgo los acuerdos y convenios y se han convertido, sobre todo para los integrantes de la organización 3, elementos de los cuales tener cuidado y poner una distancia de por medio en el desarrollo de sus procesos de trabajo. Mientras que sus integrantes más agresivos son ubicados por los policías encomendados a los operativos de la Línea A y una vez detenidos suele dárseles un trato diferencial y más estricto en claros intentos por borrar y someter esta forma de negación del dominio policial.

Brincar para consumir alcohol o drogas en la base de Los Reyes es una práctica igualmente condenada por la mayoría de los vagoneros pues coinciden en que reafirma el estereotipo negativo que gira en torno de su ocupación e identificado por los integrantes de las otras

organizaciones como causa principal del arribo de operativos, los cuales *bajan* como respuesta a la solicitud de los usuarios que se perciben inseguros en este espacio.

b) Organización 2

La protección del matriarcado

Se trata de una organización formada por la cofundadora de la U.U.I. y del vagoneo en la Línea A desde su inauguración junto con el líder de la organización 1. Su composición numérica es mucho menor a las otras dos organizaciones y trabajan bajo la premisa de la sutileza en el disimulo como la prevención básica de las detenciones de los operativos correspondientes al programa de Cero Tolerancia.

Tienen un perfil mucho más bajo que los trabajadores de las otras dos organizaciones para desarrollar su ocupación, es decir suelen llamar menos la atención que sus colegas, basando su trabajo en lo que denominan *no dejarse ver*. Este *no dejarse ver* es la procuración desarrollar una estrategia en la que no se presente la posibilidad de las detenciones al realizar una estricta practica de disimulo en la que tampoco se pueda dar la posibilidad a los policías de ubicarlos o de reconocerlos en la realización de los operativos. Una vez que han sido ubicados por los elementos policiales, se afanan en conseguir una relación cordial con los policías, de quienes también tratan de reconocer sus afinidades y formas de comportamiento para establecer negociaciones fugaces.

Esta organización a pesar de permanecer con un reducido número de trabajadores agremiados se ha mantenido unida y ha sido mucho menos afectada por la fragmentación y la salida entrada de nuevos miembros como ha sucedido en el caso de las organizaciones 1 y 3, lo que hace que enfrenten este programa con mucho menor apatía y desapego entre vendedores cuando son detenidos.

En su génesis, complementándose de la organización 1 de la U.U.I., la mancuerna de lideresas que asumieron el control de la organización no tenía una trayectoria organizacional de tipo sindical o de lucha política, por lo que en su liderazgo imprimieron un estilo “maternal” asociado al cuidado de una familia ampliada, ubicada en la figura de la organización. (Zaremborg, 2011: 57). Esta idea se fortalece con la importancia de los lazos familiares para que los miembros accedan o permanezcan en las organizaciones, y también para garantizar la sucesión en el liderazgo dentro de la misma.

Así, la organización 2 de la U.U.I. se ha desarrollado a lo largo de los años, desde la inauguración de la Línea A, en base de dos principales rasgos que caracterizaron los liderazgos que la dirigen.

Por un lado conservó y estimuló un rasgo femenino, casi maternal, en los liderazgos que surgían desde su seno para iniciar un proyecto que buscaba la obtención de beneficios sociales que complementan la intermediación para el uso del espacio público, al tiempo que también ofrece protección al grupo pequeño que conforman contra posibles invasiones del espacio por parte de otros grupos de ambulantes. Esta protección de los espacios de venta deben establecerla en relación directa con el asedio que los vagoneros de la organización A, quienes suelen vender de Los Reyes a La Paz, irrumpiendo su principal base para no brincar a las zona de la CDMX, lo que en ocasiones atrae los operativos a la zona del Estado de México evitando el establecimiento de vendedores, no solo al interior de los vagones sino también en el paradero (Centro de Transferencia Modal, CETRAM) de La Paz.

En ese sentido, una de las principales premisas organizativas de esta agrupación es respetar para poder ser respetados, por lo que se enfocan en evitar situaciones de abuso de parte de sus compañeros para ingresar a sus tramos o espacios de trabajo y erradicar las prácticas cotidianas de hacer uso del espacio que no corresponde al agremiado a otra organización y que según su percepción se enfoca en una apropiación, sea sutil o toscamente, de su área de trabajo.

Por lo que, a pesar de ser la organización en la que sus dirigentes tienen una relación más cordial con sus pares, también deben de establecer un continuo recordatorio de las reglas que han establecido en las dirigencias, desde la fundación, para distribuir los espacios de venta. La dirigencia de esta organización, se basa en una mancuerna de mujeres que en el contexto de la inauguración, igualmente que su homólogo de la organización A, llegan provenientes de la Línea 2, para buscar un espacio de trabajo que tuviera menor competencia de compañeros, ya que para entonces la Línea en donde iniciaron era ya muy disputada por la enorme cantidad de vagoneros.

La necesidad de producir ingresos, pero también de sortear los mecanismos de control a los que estaban sometidas en su lugar de origen como vagoneras, les impulsó para arriesgarse a llegar a un lugar de trabajo totalmente nuevo, en el que, si bien la ocupación no empezaría

de cero al trasladar las premisas básicas de los procesos de trabajo probadas en otras rutas; asentarse en su práctica representaría el desarrollo de una subjetividad emergente que las empoderara como mujeres a través de la práctica política.

Esta emergencia de liderazgo político femenino vino a ser fortalecido por lazos familiares con la intención de evitar la fragmentación y el desprendimiento de sus filas, como había sucedido en otras organizaciones en un contexto en donde se presentó un crecimiento exponencial en el número de organizaciones de vagoneros, lo que habla de uno de sus periodos con mayor fragmentación en la ocupación. Esta prioridad de evitar la fragmentación hizo que la estructura jerárquica de la organización 2 recayera principalmente en la propia familia y que existiera un cierto retraimiento de la misma agrupación en la que se configuró un tipo de liderazgo agresivo y autoritario que pudiera emparentar con un tipo de liderazgo despótico similar al que se presenta en las organizaciones monopólicas. (Weber, 2008).

Nosotros siempre hemos sido de esta organización, desde que empezó, a lo que es nosotros... bueno yo, no tengo porque cambiarme de organización, porque han sido buenas representantes. Nos ha apoyado mucho... hay veces que tenemos a la familia enferma y ella pide una cooperación, o nos da una despensa, o nos da dinero para el doctor... desde que yo entré y me presentaron con la señora, jamás de los jamases me he cambiado. Yo sigo siendo de ella y seguiré siendo. Yo siempre digo, nosotros somos los que iniciamos la Línea y pues yo no tengo porque cambiarme de Líder, nosotros somos de los antaños. Los de la organización 1 ya son después, cuando le echamos la mano al líder de la organización 1 cuando lo detuvieron, la líder vendió su carro, nosotros le llevábamos de comer, pues él ya fue después, pero para mí él mis respetos. Yo puedo estar en Los Reyes que es su tramo y nunca he tenido problemas. **Rosa, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 30 de octubre de 2017.

Cabe señalar que su existencia como organización no es resultado de una formación residual de la U.U.I y mucho menos mantiene una relación de subordinación con las otras sino que más bien sirven de negociador o vinculador entre las organizaciones 1 y 3 las cuales mantiene una relación más ríspida, lo que le permite a la Unión en su conjunto poder establecer negociaciones colectivas, principalmente con los altos mandos policiales.

Como en el caso de su colega de la organización 1, han dado por finalizado su periodo como vagoneras, por lo que una de ellas se ha distanciado totalmente del trabajo en el vagón y desconoce a la gran mayoría de los trabajadores del vagón actuales, mientras que su

colaboradora se mantiene trabajando en un puesto en el paradero de La Paz al tanto de las contingencias principalmente vinculadas al mantener en orden los tramos de venta impidiendo que se presente la incursión de los vagoneros de la organización 1, como sucedió en el contexto de una asamblea extraordinaria convocada por las dirigencias precisamente para solucionar esta situación.

[...] cuando yo bajo yo les digo que no le suban tanto a su música, pero eso si cuando llegan con su música muy fuerte y así ¿pues qué pasó? Aquí no se trata de nos rompamos la madre, sino que nos veamos como compañeros, respetemos nuestra Línea, entonces a mi si me molesta porque yo misma veo que la agarran de Los Reyes a La Paz, “no es que está lleno”, tienen que sufrir no la quieran papita [...] aquí hay que respetar nuestra área de trabajo. **Co lideresa 2 de la organización 2 de la U.U.I.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017.

Por otro lado, la mesa directiva no sostiene un tono tan conciliador como el de la dirigencia sino que se suelen conducir con algunos comportamientos intimidatorios como el léxico o las amenazas, con las cuales dejar en claro a los trabajadores agremiados que la centralización del poder en la organización tiene una razón de ser: controlar el espacio de trabajo.

Platicamos y tomamos una decisión de que se va a hacer, si te interesa sino a la verga. Y perdón pero así hablo, aquí respeto, así sea nuevo o viejo a mi respeto, a mi respétame mi espacio y a mí me vale verga si empinas a aquel... yo si les he contestado: “a mí me vale verga güey, si yo digo que no, es que no y a la verga”. Así es güey, nada de que ¡ay!... te empina uno te empina el otro, no, aquí la solución la tenemos nosotros, si no, pues a la verga, sabes que se va uno y llegan veinte, siempre vamos a estar. **Lucinda, vagonera dulcera.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017.

Esta situación de confrontación en la que se disputan los espacios de venta y en la que los tramos deben ser defendidos de los compañeros que no los respetan, es que los integrantes de la organización 2 justifican su intervención para evitar el uso de la fuerza entre integrantes de las organizaciones para evitar el arribo de los cuerpos policiales con los cuales los trabajadores deben lidiar, muchas veces sin su apoyo aludiendo a la lejanía del suceso, lo que les impide actuar.

Porque los líderes llegan a un acuerdo con el mando, el mando es el que ordena a los boinas, entonces ellos piden una cifra y nosotros la tenemos que cubrir en algunas ocasiones, ahorita está uno que le decimos “El Chaparro”, entonces con él llegamos a una cierta cifra, pero eso es solo con el líder 3, con las líderes

(organización 2) ellas no se meten en bisnes, viene a cobrar y ya se va, no hace tratos con los boinas y de parte del líder 1, yo me imagino que también deben llegar a un acuerdo, con ellos ¿no?, llega la señora –co lideresa 2- por su cooperación y se va. Si tenemos un problema le decimos y a veces viene. **Marcos, vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

Esta parcial desvinculación por parte de la dirigencia hace que la mesa directiva conformada por su propia familia se haga cargo del respeto de las normas por parte de sus agremiados y que al mismo tiempo no sean objeto de abuso de parte de sus compañeros de otras organizaciones, por lo que a diferencia de la organización 1, en ésta organización el orden es una prioridad, aunque como se puede distinguir en el testimonio anterior, los trabajadores deban de sortear las eventualidades de los operativos por su cuenta, la cuota que pagan solo incluye el derecho de venta en los tramos que la organización administra. Sin embargo, esta idea de un líder inaccesible y que se mantiene lejos de los integrantes de la organización utilizando personal administrativo como una extensión de su persona parece darle ante los trabajadores del vagón una imagen de personaje destacado y sobre todo influyente.

Para mí, todos merecen respeto, independientemente de que no los trate yo, yo los respeto a ustedes, siempre y cuando: -en el trabajo están mis hijas, bajan a la guardia-, que no se metan con ellas... que no se metan con ellas, ¡porque son!... entonces les pido de favor que traten de... si les dicen que se vayan, váyanse. **Co lideresa 1 de la organización 2 de la U.U.I.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017.

Esta mancuerna de dirigentes ha desarrollado un estilo de liderazgo en que han incorporado las premisas de orden aprehendidas en su estancia en la Línea 2 acumulando capacidades directrices que son recicladas de su experiencia como agremiadas en torno de un cuerpo burocrático para imponer una ideología dominante (Weber, 2008) reproducida en el marco de asambleas informativas, pago de cuotas y sanciones por ausentare y no realice el pago de cuotas, que pueden ir desde el veto temporal del trabajador en el tramo de venta hasta la separación definitiva del vendedor que transgrede el orden que requiere la organización para seguir funcionando como lo ha venido haciendo desde su fundación.

El aspecto fundacional representa un momento histórico que la dirigencia utiliza como elemento que reafirma la identidad de la organización y fortalece la idea del esfuerzo realizado al gremio quienes deben fidelidad correspondiendo al sacrificio inicial de “inaugurar” la Línea A.

Yo también... saben que nosotros también fuimos vagoneros, desde que se inició la Línea. Dices –Líder 1- que es otro pedo pero no es otro pedo, es lo mismo, como sea aquí estamos, ahorita nos la llevamos más tranquila que antes, tú lo sabes, de los pocos viejos que están aquí porque son pocos, pocos saben cómo está el problema, somos muy pocos, para mí los demás son nuevos, aquí desde que se inició la Línea hemos estado entonces aquí hay que respetarnos todos. **Co lideresa 2 de la organización 2 de la U.U.I.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017.

La adscripción de género que tiene la dirección de esta organización, como agrupación encabezada por mujeres suele tener menor influencia en las negociaciones con autoridades y en el establecimiento de acuerdos y negociaciones, a pesar de ser fundadoras de la U.U.I. los acuerdos que logran establecer para sus agremiados, suelen ser subsecuentes a los de los sus colegas hombres. Esta influencia menor ha desarrollado una adscripción ideológica pragmática en la que los contactos políticos se establecen en función de la circulación de recursos con una finalidad instrumental de ganar más recursos (en este caso políticos) y expresiva de mantener los recursos ya adquiridos (Lin, 2001).

Esta composición orgánica vino a representar un cambio en las nociones tradicionales sobre poder y liderazgo en el ámbito de la representación de trabajadores no regulados en la vía pública, en donde en comparación con las otras dos organizaciones, se percibe en los trabajadores agremiados con ellas una visible diferenciación de las reacciones agresivas por una actitud negociadora para impedir la privación de su libertad cuando son detenidos trabajando en el contexto de la política de Cero Tolerancia.

Un último rasgo importante de esta organización es que está conformada principalmente por vagoneros experimentados y sus familiares, el ingreso es más inaccesible que en las otras dos ya que el solicitante debe tener una muy buena vinculación con los integrantes de la misma.

c) Organización 3

Mano dura contra la política de Cero Tolerancia

Esta es la última organización en formarse en la Línea A y su creación se da como resultado de la fragmentación de la organización 1 por parte de un grupo de vagoneros para formar su propia organización con base a valores distintos a los ahí establecidos. La existencia de esta organización, que agrupa un número mucho menor de agremiados, retoma los aspectos que

considera nocivos y que deben ser modificados para una mejor realización del trabajo en la que se erradiquen prácticas que atenten contra la continuidad de una ocupación.

Desde la fundación de esta organización hasta su desarrollo el líder ha identificado al dirigente de la organización 1 no solo como un rival político, sino una amenaza a la ocupación de vagonero ya que, como líder permite la reproducción de prácticas que afectan no solo la de por sí desprestigiada imagen de su trabajo, sino que también favorecen la existencia de políticas públicas como el programa de seguridad Cero Tolerancia.

A diferencia de las organizaciones fundadoras, su líder permanece trabajando en el vagón, por lo que quienes están agremiados a esta organización suelen considerar esa cercanía del líder con sus mismas preocupaciones como la fuente de la legitimidad de representación y por otro lado, para sus detractores de otras organizaciones e independientes exhibe la poca trascendencia y vinculación política.

La discrepancia con las otras dos organizaciones le hace afrontar el incremento de las prohibiciones con base a estrategias distintas a las establecidas por sus “vecinos” de las organizaciones 1 y 2, principalmente pensando en que la parte de la Línea en la que comercian se encuentra en el territorio capitalino, quedando descartada la estrategia del *brinco* al Estado México como práctica sistemática.

En este sentido, a pesar de que su líder, quien representa la disidencia materializada en una estructura organizativa, asegure que la Línea A es libre de trabajarse completa, en la práctica no existe tanta libertad para que los agremiados a la organización 1 puedan atravesar de San Juan hacia Agrícola Oriental y Pantitlán que son los principales tramos de venta de esta organización.

[...] aquí no tenemos límites de estaciones. Cada quien chambea como se acomoda, no es de que haya límites, hay quienes venden de aquí a Panti a mí no me gusta, muchos que le dan hasta Guelatao, otros a Acatitla, es como se acomoda la gente, no es que haiga límites, aquí se trabaja como la gente se acomoda siempre y cuando haga bien las *bases*, siempre y cuando respetando.
Líder organización 3 de la U.U.I. Entrevista realizada el 29 de diciembre de 2017.

Como es posible distinguir en las palabras del líder de la organización 3, el orden es un elemento central en su concepción de un óptimo o menos perceptible modo de trabajar que

permita sortear la cotidiana persecución a sus agremiados y a la ocupación del vagonero en general en el marco de la política de Cero Tolerancia en las instalaciones del STC - Metro.

A diferencia de la labor directriz de sus colegas, la que para el líder 3 es tan permisiva y que impide la reproducción de su ocupación, esta organización pondera el respeto por las bases no solo para abordar los convoyes, sino que también en cuanto a la forma en la que permanecen los trabajadores en ese espacio mientras esperan el tren. Ya sea que el trabajador espere el tren en una de las bases existentes “desde siempre” en la Línea A (Agrícola Oriental, San Juan, Guelatao, Acatitla y Santa Martha) según las premisas normativas de esta organización debe hacerse con un respeto que se base en la conservación de los espacios de venta manteniéndolos limpios, sin tumultos producidos por una presencia abundante de vendedores, ni tener las bocinas a todo volumen y sobre todo evitando realizar las acciones que les afectan su imagen y que los posiciona como una amenaza a la seguridad de los usuarios como el consumo de alcohol y drogas; problema en que este líder identifica como detonante del arribo de las fuerzas policiales al espacio de trabajo como respuesta a la percepción de inseguridad de los usuarios que distinguen en ellos una amenaza.

Yo aquí –Agrícola Oriental- hago un orden, allá él –líder 1- no hace nada de orden ni nada, la gente tiene hasta miedo, andan chupando, *miándose*, la gente tiene miedo. **Líder de la organización 3 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 29 de diciembre de 2017.

Esta coincidencia tanto con la postura del Jefe de Estación encargado de esa zona y con la lideresa 2 en razón del fenómeno del consumo de drogas como principal problema que aqueja al tramo de Los Reyes – La Paz y que justifica la presencia policial; hace que la organización 3 mantenga libre la base de Agrícola Oriental de prácticas que afecten al desarrollo colectivo del trabajo principalmente del consumo de drogas y alcohol.

El orden es entonces su principal estrategia preventiva frente a los operativos, ya que su *base* es la entrada del operativo cuando arriban por el Metro, aunque como suelen comentar los mismos vagoneros, cuando llega el operativo *agarra parejo*, es decir no distingue entre organizaciones, sino que solo ve vendedores, los cuales pueden ser diferenciados por la zona de venta en la que se desempeñan, por lo que desarrollar prácticas similares a las que llevan a cabo en la base de Los Reyes impediría la diferenciación que la organización trata de establecer.

De este lado yo no deajo que hagan lo que hay en los Reyes, haya se ponen a pistear, a fumar mota, con la bocina a todo volumen, les vale madres, hacen un verdadero desmadre y tú te das unas vueltas en el día, entre semana de aquí a Guelatao y es una cosa y te vas de Peñón a Los Reyes dices, puta madre, cambia el ambiente, cambian los vendedores. **Líder de la organización 3 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 29 de diciembre de 2017.

Este orden, es un vehículo para conseguir fin común que permita la realización de su ocupación en medio de la prohibición que persigue su trabajo con la ley en una mano y con la fuerza en la otra. El orden les permite afrontar el arriesgue de desempeñarse en una ocupación condenada a la erradicación con base en el cambio de hábitos que han construido la imagen del vagonero como malestar del Sistema, un cambio de hábitos que en palabras del líder de la organización debe realizarse a partir del respeto a su ocupación.

[...] he sabido llevar una Línea aquí, he sabido que respeten, si no respetan, pues con la pena a mí la verdad no me gusta la violencia pero, siempre hay que usarla cuando se debe [...] a mí no me gusta abusar, porque todos, hasta yo, todos venimos a ganar un sustento para nuestra familia, pero hay gente que lo agarra como cotorreo, pero es como cualquier trabajo, es como una empresa, aquí tu eres tu propio patrón cada quien es su propio patrón. Aquí o respetas o respetas, conmigo, aquí o le entras al lado, o mira mejor vete con el líder 1 con ese güey pueden hacer lo que quieran, váyanse para allá, pagan lo que quieren, hacen lo que quieren. **Líder de la organización 3 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 29 de diciembre de 2017.

El respeto a la ocupación trata de construirse en base del mito fundacional de la separación de la organización de origen y ahora ejemplo de mal obrar, por lo que para evitar que se caiga en las mismos hábitos el líder y su mesa directiva –encabezada por su hermano- desarrollan una serie de sanciones que establecen un trato de *mano dura* a la trasgresión de la norma interna.

Con castigos, prácticamente corriéndolos. Castigo, si no entienden correrlos, si no aceptan el castigo como vean ellos, como quieran hacerle. Es así, si no vale madres, si no ¿en dónde está el dirigente?, están activando, fumando, tomando y ahí el dirigente y aparte el dirigente, hace lo mismo, pues como que... yo por eso pongo mano dura, porque yo respeto mi trabajo y así como yo respeto me gusta que me respeten [...] Toda la gente que viene a trabajar aquí es por necesidad, se les da chance de trabajar pero con condiciones, si las aceptan ellos sino que le busquen, ya cuando la piensan regresan, entonces aquí no estamos jugando, aquí somos o no somos. **Líder de la organización 3 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 29 de diciembre de 2017.

Esta dirigencia de *mano dura* intenta oponerse a la política de Cero Tolerancia implementando un reforzamiento del orden no solo relacionado al respeto de los procesos de trabajo sino que se extiende al cumplimiento de las pautas normativas que la organización establece a los vagoneros miembros como el pago semanal e impostergable de una cuota y la presencia inexcusable a las asambleas convocadas por el líder. Pero también de un control subjetivo, en el cual, la figura de la sanción aguarda como un proceso que los trabajadores prefieren no poner a funcionar ya que está asociado al uso de la violencia o al asedio de la mesa directiva hasta lograr extirpar del colectivo a individuos que no se adaptan a sus reglas.

De esta forma el uso de la fuerza no está centrado en contra de las figuras policiales sino a los mismos integrantes de la organización y se justifica cuando acuña una conducta que amerita el exilio hacia la organización 1, al terreno de la incivilización y la barbarie.

Además existen compromisos externos adquiridos con partidos políticos en los que resalta la clásica práctica clientelar del acarreamiento de pequeñas multitudes a mítines partidarios a cambio de favores. Estos intercambio de favores son entendido por el líder como indispensables para permanecer desarrollando su trabajo ya que como afirma el líder 3 “todo está con la política, si no estás con algún partido truenas, si no damos el apoyo político no funcionamos, claro se debe de dar cuando realmente valga la pena, no por tonterías”.

En este sentido, considera que el apoyo político debe realizarse con base en códigos ideológicos firmes en donde a quien se apoye sea respaldado “tanto en las buenas como en las malas”, por lo que a la organización 3 la fidelidad política le ha dado resultado para permanecer en un espacio de trabajo participando de una organización de intereses y de negociación política en defensa de los mismos dentro del territorio capitalino de la CDMX gobernado por un régimen perredista con el cual ha debido establecer algún acercamiento como sucedió desde la transición política en 1997 en el entonces Distrito Federal, cuando los pactos corporativos del PRI se reencusaron hacia una nueva estructura gobernante, formando una nueva estructura corporativa en la capital mexicana adaptado a la alternancia. (Zaremborg, 2011: 39 – 41).

Sin embargo a pesar de que en el discurso, desde la organización 3 se señale de “chapulín político” a la dirigencia de la organización 1, es decir de tener poca o nula lealtad política,

son los mismos trabajadores quienes atestiguan que han debido representar más de un interés político distinto, sobre todo en campañas político electorales.

Hay veces que vamos a apoyar a diferentes grupos, no sé al PRI, al PRD o al PAN. De hecho los líderes se venden al mejor postor. Hay veces que en el mismo día vamos a dos apoyos: a un PRD y a un PRI, entonces vamos primero al PRD para que hay gente, ya de regreso nos dicen tiren todo, todo tiren. Llegamos al del PRI nos dan propaganda, empezamos a gritar, todo lo que requieren, entonces yo digo que si hay mucho conflicto. [...] hay algunos que se molestan porque a los únicos que les conviene es a los líderes, a nosotros no, nosotros solo vamos a apoyar. De hecho, es un requisito necesario para poder trabajar aquí. Si no vas luego te castigan con dos semanas de no poder trabajar, entonces tenemos que ir voluntariamente a fuerzas a los apoyos.
Marcos, vagonero dulcero. Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

Esta condición de uso mutuo, se acuña por la organización 3 como fuente inagotable de acuerdos y negociaciones favorables a las cuales las partes interesadas se adaptan, por lo que las políticas como el Cero Tolerancia son concebidas por este dirigente y su mesa directiva como pasajeras. A pesar del reconocimiento del sensible recrudecimiento de la presencia policial y de la duradera aplicación de dicha política, la experiencia les remite a una clasificación escalar de la dureza de los operativos, lo que según sus cálculos los peores momentos de esta política han sido superados.

Al principio le pegan duro a la gente, pero después ya no. Todo viene a lo mismo, el Cero Tolerancia al principio se aplica y lógica no había *bases* y había pocos trabajadores, pocos vendedores, pero después sigue lo mismo, la corrupción llegan unos a trabajar porque no se lleva a cabo siempre. Los trabajadores cuando ven esto se van pero luego regresan. **Líder de la organización 3 de la U.U.I.** Entrevista realizada el 29 de diciembre de 2017.

De esta forma, aunque consideren pasajera esta política, es evidente que en cuanto a número de vendedores y al dominio que estos tenían de dicho espacio público, el Cero Tolerancia está perturbando la ocupación de vagonero sobre todo con un incremento que violencia y confrontaciones con policías que en más de una ocasión resultan inevitables en un contexto de relaciones desiguales de poder productores de conflictos en los que la organización debe intervenir, haciendo valer su condición de protectora del vagonero.

Nuestro líder nos cuida mucho, trata mucho de apoyarnos, hasta eso si trata de ver que puede hacer: “mira dale chance, no trae para su remisión” cualquier cosa, o sea como que intenta hablar con ellos como para tratar de llegar a un

acuerdo con ellos para que nos den chance, si no su puede, pues nos tenemos que ir. **Rosa, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 30 de octubre de 2017.

Para la dirigencia de la organización 3, el respaldo que se debe ofrecer a los agremiados en un contexto de persecución es primeramente es en el tema legal en donde el dirigente juega una función de representación frente a las autoridades y vigilantes; en donde de ameritarlo, hará uso de sus contactos políticos con que se ha zanjeado una relación colaborativa para lograr la liberación de sus agremiados. Sin embargo, frente a la posibilidad de presentarse alguna ausencia del líder, que intermitentemente se presenta, los vagoneros deben desarrollar pericias individuales con las cuales permanecer en la jornada de trabajo cuando las detenciones ya se han presentado y que se colectivizan sin el respaldo de la organización. De esta forma entre la mano dura y el programa de Cero Tolerancia el control para estos trabajadores es dual y la indefensión ante la anulación de su trabajo es doble, repercutiendo en la significación que tienen del riguroso control con que se administra formal e informalmente su ocupación.

La siguiente tabla condensa algunos de los principales características de las organizaciones que conforman la U.U.I. y que administran la ocupación de vagonero en la Línea A frente al contexto de prohibiciones crecientes que apuntan a su erradicación.

Tabla 1.1

| Principales rasgos de las organizaciones que conforman la U.U.I | | |
|--|---|--|
| Organización 1 | Organización 2 | Organización 3 |
| <p>* Mayor espacio de venta en la Línea A (San Juan – Los Reyes) y de número de vagoneros afiliados. Formación de agrupaciones informales al interior de la organización frente a la ausencia del líder en el espacio de trabajo.</p> <p>* Establecimiento de acuerdos informales con funcionarios de la presidencia municipal de Los Reyes y el PRI del Estado de México obteniendo inmunidad en las estaciones del Estado de México (Los Reyes y La Paz) conocida como <i>dar el brinco</i>.</p> <p>* Nulidad de sanciones por parte de la dirigencia a la transgresión de normas de convivencia en el Metro como el consumo de alcohol y drogas.</p> <p>* Mayor propensión a la reacción agresiva para impedir las detenciones.</p> | <p>* Sus adherentes tienen la posibilidad de vender toda la Línea, pero suelen hacerlo en los trayectos terminales (Pantitlán y La Paz).</p> <p>* Dirigencia femenina que lidera desde la visión de cuidado similar al de la familia ampliada. Junto con el líder de la organización fundan la U.U.I. y el vagoneo en esta Línea del Metro.</p> <p>* Eficaz capacidad de disimulo de su trabajo como requisito para ingresar y permanecer en dicha organización. (<i>No dejarse ver</i>).</p> <p>* Constante negociación de acuerdos informales con altos mandos policiales, principalmente en la cuota de mordidas. Niegan el uso de la violencia para confrontar detenciones.</p> <p>* Existencia de mesa directiva que vigila el funcionamiento de la jornada.</p> | <p>* Es la última organización en formarse en la Línea A y su creación se da como resultado de la fragmentación de la organización 1.</p> <p>* Tiene en Pantitlán y Agrícola Oriental sus principales tramos de venta.</p> <p>* El orden es su principal estrategia preventiva frente a los operativos.</p> <p>* Negociación directa con elementos policiales y altos mandos para establecer</p> <p>* Mayor control de parte del líder quien continúa trabajando el vagón.</p> <p>* Desarrollo de sanciones que establecen un trato de <i>mano dura</i> a la trasgresión de la norma interna. Uso de la fuerza contra los propios integrantes de la organización que no se alinean a las reglas.</p> |

Elaboración propia con base a información obtenida de trabajo de campo.

d) Independientes

Organizados pero no dominados

Si bien no se conforman como una organización, la presencia de los autodenominados vagoneros independientes que son cobijados por la U.U.I. es digna de resaltarse ya que conforman una voz que establece un análisis de las organizaciones que administran sus procesos de trabajo, así como los intereses colectivos del trabajo en el vagón. Si bien no pertenecen nominalmente a ninguna organización, suelen participar en los apoyos políticos o pagar alguna cuota extraordinaria solicitada para alguna finalidad concreta. Suelen ser una especie de auxiliares en la toma de decisiones que afectan a la organización, si bien la última palabra le pertenece al líder, son capaces de emitir opiniones y recomendaciones a éste, las cuales tienen mucha más posibilidad de ser tomados en cuenta que un miembro nuevo. Dado el conocimiento de la lógica conductual de los líderes, los independientes reconocen la construcción de sus expectativas políticas, más allá de las retóricas que rodean la construcción ideológica de sus organizaciones.

Son trabajadores del vagón que se han distanciado de la lógica gremial y han pasado a ser responsables de su propio destino en esta zona de trabajo sin ser objeto de persecución por parte de las organizaciones o de los trabajadores agremiados a las mismas.

Se trata de vagoneros que han rechazado lo que coinciden en llamar el sometimiento por parte de los líderes y se han concentrado únicamente en desarrollar su ocupación manteniéndose a la distancia del sistema de reglas para la toma de decisiones en la organización de vagoneros.

Su principal característica y más coincidente, más allá de contar con una abundante experiencia en la ocupación, es la negación de la autoridad que representan los líderes quienes son considerados en más de un caso los verdaderos obstáculos para el reconocimiento legal de su ocupación o en otros, los responsables de administrar el monopolio del mercado de trabajo informal en el Metro, con lo que acumulan poder político –y económico- que se amasa a partir del encauzamiento de su porción del ejercito de trabajadores informales al acarreo político de partidos y candidatos.

Se trata de los vagoneros que tienen la posibilidad de reflexionar su situación desde la lejanía de las responsabilidades de la organización, al ser entrevistados sus testimonios son enriquecedores al establecer una imagen de considerar al líder como una autoridad incuestionable ya que su autonomía con relación a su control se basa en innumerables *apoyos* con los que han aprehendido la lógica del sistema de representación de intereses y de negociación política descrito por Schmitter (1974) al vivirla en carne propia, lo que les permite conocer las reglas formales e informales de trabajar organizadamente para utilizarlas en asegurar su permanencia en medio de las condiciones de persecución que han establecido las políticas de seguridad en el Metro que consideran su desaparición.

En ese sentido, frente a la política de Cero Tolerancia implementada en el Metro, es que la experiencia de los independientes es compartida con los compañeros menos acostumbrados a sortear operativos policiales como parte de su trabajo, de esta forma se manifiestan como un actor crucial que contribuye en la aportación de tácticas con las cuales permanecer en el vagón y disminuir el éxito de los operativos policiales.

Principalmente el hecho de haber realizado el trabajo de vagonero en distintas Líneas y periodos históricos, así como haber participado en los procesos organizativos de los lugares en los que han intervenido les da la autoridad, no solo moral sino también política, para opinar coincidentemente en que las dirigencias de las organizaciones de vagoneros cumplen de manera parcial el objetivo de su existencia.

Al mismo tiempo, no todos los que son viejos o antaños pueden ser considerados independientes, ni todos los independientes acumulan el mayor tiempo posible en la ocupación. El ser independiente no consiste en la antigüedad en el trabajo, sino en el grado de implicación en la organización del vagoneo como puede suceder con quienes han participado desde la estructura jerárquica de la mesa directiva, lo que permite a su voz remitir a los cambios en las reglas de gestión que los líderes de las organizaciones de la U.U.I. realizan para controlar el trabajo en el vagón en la Línea A.

Ya no hacen asambleas, ya no, antes si las hacían. De hecho un tiempo yo estuve con él, fui su secretario un tiempo y me tocaba hablar en las asambleas y todo ese rollo, pero yo tenía otras prioridades más importantes que andar metido en la grilla de la Línea, así que me zafé. **Polo, vagonero prensa.**
Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Podríamos entender a un vagonero independiente como un militante retirado de la participación de la toma de decisiones colectivas de la organización, un trabajador del vagón que ha obtenido su independencia a través de un apoyo incuestionable, convirtiendo la “obligación” de participar en un compromiso a colaborar con ella ya sea como capacitadores o procurando asistir al compañero frente a las detenciones.

A no, no yo como miembro, porque nada más soy un miembro de esta organización, tengo que apoyar al compañero, pero al compañero que veo que, porque yo conozco a todos aquí, que veo que es un compañero que anda vendiendo, ofreciendo su producto para su diario vivir ¿no? Compañero que realmente si viene a lo que es a trabajar, por eso es que tomo la decisión, ya por mí mismo, apoyar a un compañero o compañera sin recibir nada a cambio. **Jesús, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

En el contexto actual, los independientes que trabajan en la Línea A y que reconocen el actuar cotidiano de la U.U.I., consideran que existe una ausencia o no solo de autoridad sino de una agenda colectiva que les permita dar la lucha por defender el ejercicio de su derecho al trabajo que ejercen con el vagoneo.

La gente que dirige no tiene conciencia política, es gente que está pensando en cómo ganarse una lana. O sea de la primera gente que empezó a trabajar en el tren, en el vagón, se empezó a formar un grupito que empezó a dirigir, se fueron dando ramificaciones pero el objetivo no era ayudar a la gente, sino controlarla. Y presta una lanita, es que el poder es... es algo que tiene mucha fuerza, todo el mundo quiere poder, todo el mundo quiere prestigio. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Esta crítica hacia la composición de las expectativas de las dirigencias de las organizaciones de vagoneros hace que los independientes decidan tomar su propio camino y que procuren influir para un cambio de enfoque tanto de trabajadores como de líderes acerca de las estrategias de permanencia de su ocupación en el Metro. Sin embargo, esa influencia puede quedar solo a nivel catártico, ya que el reconocimiento del incumplimiento parcial de la función de puente que permita conectar con la red de funcionarios que garanticen su accionar de manera permanente, no ha sido posible establecerlo sino que solo pueden hacerlo a corto plazo.

[...] mira hay un vacío de poder en el vagón, ahorita, a la gente que dirige aquí en el vagón, la persona que es responsable de San Juan para acá... está dividido, desde que le dio su chamba el PRI ahí en el Municipio –Los Reyes–

, ya no viene, mandaba a sus chalanos, pero a sus chalanos no les daba nada, entonces hay como un vacío, no hay quien organice, quien dirija, nada... hay un vacío... la gente que hace base en Agrícola, a ellos si los traen en chinga, ellos si tienen que pagar de manera periódica, semanalmente tienen que pagar su lana, y si hay una movilización tienen ir, o sea hay control de la gente que está en Agrícola pero también hay más represión hacia ellos de parte de los Líderes de ese lado, y antes era peor. Ahorita se han calmado, porque ha habido demandas, hay gente que ha ido a la cárcel porque les pega, y si no pagas tu cuota: una madriza, te corren o te dan una madriza, ya no pueden hacer eso. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Los independientes suelen ser vistos por los líderes primeramente con desconfianza, ya que lo asocian a la fragmentación de su organización, como un inminente resquebrajamiento de sus filas de agremiados; por otro lado ya que a su vez los independientes reconocen el accionar político y personal de las dirigencias más allá del ámbito de representación de vagoneros.

Mira esta Línea ha estado vinculada con el PRI, y con el PRI del Estado de México, siempre ha sido ese vínculo, y pues bueno los dos líderes de aquí de la Línea de vagoneros, están trabajando en el municipio, o sea les dieron su chambita, claro por esa vinculación política. Claro que a la hora de elecciones tienes que ir a cambiar tu credencial al Estado de México para ir a votar allá. Ellos te dan una dirección y tienes que ir a sacarla con esa dirección al Estado. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Pero también, los independientes se asocian a un evidente escepticismo organizativo producido por la experiencia de derrota de las eventuales movilizaciones de trabajadores del vagón en que han participado sin que estas logren reivindicar su situación laboral.

Organización no hay. El líder 1 es de las personas que te utilizan, si ya no les sirves te dan la patada por la espalda, ¿en dónde está la organización, la disciplina?, la gente que le llaman: sus cuadros para poner orden, ¿en dónde están? Eso es pura mentira, es algo que él y los demás los usan a su beneficio. No lo hay no existe, existe en su mente de ellos, pero no existe. **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

Este testimonio expresa el tipo de desencanto y hartazgo que estos trabajadores muestran de ser dirigidos para perseguir colectivamente los intereses particulares de estas figuras de autoridad que se han investido en la efigie de líder, que cuando mucho podrían

considerárseles facilitadores, gestores o guías que dejaran de representar una figura faraónica y la organización como una posesión personal.

Seguir ahí yo lo sentía como una forma de esclavitud, porque estar ahí es nomas estar a las vergas, porque tienes que chambear y nomas tenía que hacer lo que me dicen: “que vete a la marcha, que vete al apoyo” luego voy y ya que regreso vienen estos pendejos y me rompen mi madre, entonces de que sirve si voy a chambear y estos putos hacen lo que quieren [...] A tal grado de que ha habido manifestaciones de que: “sabes de que, vamos a ir a agarrar esta pinche casa y van a irse a vivir allá y va a llegar la *tira* y se van a romper su madre” y lo hacen. **Carlos, ex vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 27 de enero de 2018.

Este tipo de reflexiones, no las establecen desde la abstracción o de la especulación, sino que parten de analizar su función en medio de la política de Cero Tolerancia en la que su trabajo empieza a ser considerado un delito combatido aún más que los propios actos delictivos que incluso son tolerados por las autoridades.

En la época que a mí me tocó, estuvo la rata chido, ahora ya andan graduados unos que otros, ya se graduaron. Haz de cuenta que mucha banda ya no vende en el vagón, se dedica a andar robando celulares, es mejor. “Yo para que vendo, si me ganó 10 mil en una noche. Que voy a vender 2 mil, 3 mil al día no mames” andan en su nave y te sacan tu celular. Yo los conocí –que empezaron de vagoneros– [...] Llegaron a tal punto de que ya no pudieron vender y se pudieron a robar. Mancera llegó con todo eh, y a todos: vía pública, vendedor ambulante y todos a vendedores de la calle, en el Metro. **Carlos, ex – vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 27 de enero de 2018.

Al cuestionársele a algún trabajador del vagón que se asume como independiente su pronóstico acerca de la medida de seguridad que el STC – Metro establece como solución final a su ocupación, es decir como su eliminación, suelen ser escépticos del alcance de la política de Cero Tolerancia ya que para desaparecer esta ocupación primero deben deshacer un entramado complejo de relaciones de poder e intereses particulares y colectivos.

Aquí ha habido un control no solo de vigilancia del Metro, del Estado, también ha habido un control de líderes que han controlado el Metro por muchos años, que si quieres trabajar tienes que ponerte de acuerdo con ellos, platicar con ellos y les tienes que dar una lanita cada ocho días, ellos controlan todo, ellos son los que manejan la cuestión de los puestos. Les dieron unos puestos insuficientes, pero ellos manejan esas cosas. Incluso se quedaron con muchos puestos y tienen mucha gente trabajando; o sea no solo es la represión del

Estado, sino las mafias que se han formado aquí y esas mafias las han usado partidos políticos para acarrear gente, como clientelismo político. Aquí a la gente se la han llevado gente del PRI, cuando nos agarraban y nos llevaban al EDOMEX te dejaban salir con tu credencial, pero esa credencial estaba condicionada, en el momento de que había elecciones tienes que apoyar, ir a los mítines a las manifestaciones a apoyar. O sea no es de buena gente. Te llevan a Guelatao o a otro lugar y los líderes no hacen nada por ti, si acaso organizarse y darle una lanita a los que te agarran. Y nomas me llevo cierta cantidad y los deja trabajar. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Personificando la crítica más sustentada en hechos, los independientes han conquistado su autonomía organizativa en base a inmunizar el control de los líderes sobre ellos rechazando la supuesta protección patriarcal o matriarcal de las dirigencias organizacionales caracterizadas por la inexistencia de un proceso interno para la sucesión y la elección del cargo de líderes y de mesa directiva, esto último como una abierta estrategia de los líderes de conservar el control de la organización y no propiciar la formación de líderes que pudiera favorecer la fragmentación de sus filas.

Bajo este tipo de discursividad cuestionadora tanto a la estructura como a las dirigencias de las mismas, es que son relegados de la toma de decisiones colectivas –o de su simulación– para ser la voz crítica de las organizaciones que a pesar de todo, reconocen la labor de los líderes como responsables de la exclusiva defensa del lugar de venta, situándolos en un lazo instrumental que no tienen demasiado margen para dedicarse a otros objetivos.

Por tanto, su existencia es la del recordatorio de la necesidad que el contexto de la política de Cero Tolerancia y los esfuerzos institucionales encausados a su erradicación, impone a los dirigentes de desarrollar liderazgos más completos y distanciados del interés personal de lucro que hasta ahora, dicen, se han establecido.

Este establecimiento de los líderes en las organizaciones es posible gracias al conocimiento de las normas principales de venta que le permiten trabajar por su cuenta incluso, en muchas ocasiones sin establecer cadena con nadie, es decir suelen irse solos en el tren que trabajan, no suelen intervenir mucho en las asambleas y limitan sus comentarios con relación a los líderes de las organizaciones 1 y 2, mientras que para ellos el líder 3 –quien incluso reúne menor tiempo de experiencia en la ocupación- carece de legitimidad, lo que supone hablar de una sólida y consolidada posición colectiva como pertenecientes a una posición colectiva

que muy compañeros comparten. Suelen coincidir en su postura autonomista en la que no detentan ningún grado de autoridad pero que auxilian con su experiencia a sus compañeros.

En la siguiente sección nos centraremos en establecer un análisis del impacto que la organización de vagoneros genera en su subjetividad y en su identidad como forma de construir significados; así mismo se plantea una revisión de las posibilidades de desarrollar nuevas identidades a partir de las transformaciones acontecidas en su trabajo desde la implantación de la política de Cero Tolerancia en el STC – Metro.

5.3 La organización de vagoneros y la identidad colectiva frente a la política de Cero Tolerancia en el STC – Metro

Como se ha venido mencionando, la organización de vagoneros está compuesta por una cara objetiva que se manifiesta en una estructura dual de normas y valores que a su vez habilitan el funcionamiento de una estructura jerárquica compuesta por un líder y su mesa directiva, quienes establecen un tipo de sistema de reglas emergente adaptado a la política institucional que plantea la desaparición de este trabajo informal en el Metro.

Pero por otro lado, la organización de estos trabajadores también produce componentes subjetivos que desencadena un proceso por medio del cual los participantes le dan sentido y deciden el curso de la acción, en donde entran en juego estructuras subjetivas parciales (cognitivas, valorativas, de la personalidad, estéticas, sentimentales, discursivas y formas de razonamiento) que se presentan en diferentes niveles de abstracción y profundidad que se reconfigura para la situación y decisiones concretas (De la Garza, 1998: 86).

El interés por establecer un análisis de la cara subjetiva de la organización de vagoneros se centra en la posibilidad de reconocer la discontinuidad, la incoherencia y la contradicción que interviene en el proceso de construcción de identidad al interior de sus organizaciones dentro de una red de pertenencias sociales, una serie de atributos y una narrativa personal (Gimenez, 1997: 17).

Según de la Garza, la identidad es una forma específica de subjetividad, en tanto sentido de pertenencia colectiva, con signos compartidos, su memoria colectiva, sus mitos fundacionales, su lenguaje, sus estilos de vida, sus modelos de comportamiento y en niveles superiores sus proyectos y enemigos compartidos; esta identidad, como la subjetividad,

puede reconocer niveles desde los más ambiguos hasta los más refinados y, en esta medida, especificar los espacios de acción en que se desarrolla. (1998: 87).

Esta pertenencia social en el ámbito del trabajo en el vagón implica la inclusión de una personalidad individual hacia una colectividad con la cual experimenta un sentimiento de lealtad, en que los trabajadores del vagón deben interiorizar un complejo simbólico – cultural que funge como emblema de la colectividad en cuestión. Sin embargo, como hemos expuesto anteriormente, en la ocupación de vagonero también existen circunstancias en las que el trabajador aprende a utilizar lucrativamente su lealtad, en la que dependiendo de las circunstancias la fidelidad adscriptiva se cotiza según la situación concreta; ya sea a una organización –en el ámbito individual- o de la organización en su respaldo a algún proyecto político con quien intercambiará favores políticos y protección jurídico – administrativa frente a las autoridades de procuración de justicia encargadas de sancionar el trabajo en el vagón (Juzgados cívicos) o en el establecimiento de redes de negociación directamente con funcionarios de la estructura gubernamental de la Ciudad de México o el Estado de México.

En el contexto de la aplicación de una política de Cero Tolerancia hacia la ocupación de vagonero del Metro y la forma en la que la afrontan los trabajadores que se desempeñan en la Línea A, el proceso de construcción identitaria se desenvuelve en medio de una compleja trama de procesos de adscripción y de pertenencia colectiva, en donde la co – existencia de tres organizaciones que conforman la U.U.I. construye paralelamente significados de su trabajo e intercambia sentidos de las practicas desarrolladas en la interacción cotidiana que mantiene y modifica la identidad del vagonero en el Metro como su espacio de acción.

Para poder establecer un análisis de la identidad colectiva de los vagoneros del Metro inscritos en una determinada organización de la U.U.I., que parta desde su experiencia en diferentes espacios y entienda la contradicción y el cambio en las jerarquías entre espacios más o menos influyentes en la conformación de identidades; es preciso concebir a los vagoneros como un actor colectivo que no está desvinculado de los individuos que lo constituyen y que identifica una red de códigos subjetivos involucrados en la situación concreta de trabajar bajo la constante persecución policial.

Desde la visión de Giménez (1997), la identidad le permite a los actores (vagoneros) ordenar sus preferencias y escoger, en consecuencia, ciertas alternativas de acción frente a las

condiciones y definiciones de una situación (metas, recursos) que dependen en gran medida de la evaluación subjetiva (campo de posibilidades subjetivas), así como de las restricciones estructurales y subjetivas que se dan en el espacio de posibilidades (De la Garza, 2001), en este caso, de desarrollar estrategias para permanecer vagoneando e incluso lograr cambiar el estatus jurídico de su ocupación laboral.

A continuación algunas referencias acerca de los significados sociales que los vagoneros otorgan a la situación concreta de trabajar en un contexto de prohibiciones crecientes en contra de su ocupación y de los cuales parten para elaborar nuevos significados concretos que serían los mediadores de su acción concreta.

5.3.1 Aferrarse al vagoneo como construcción de una alternativa de vida

El pánico escénico de hablar en público es el primer elemento ante el cual los trabajadores del vagón deben enfrentarse en su debut en esta ocupación, un pánico que se mezcla con la sensación de miedo ante correr el riesgo de realizar una actividad prohibida que se castiga con una sanción tras una eventual detención.

Pero también de desarrollar un trabajo en el que prevalece una imagen negativa por ser considerando por la dirección del STC – Metro, un malestar dentro del sistema que justifica un programa institucional para erradicarlo. Por lo que si bien se trata de una ocupación que está socialmente normalizada en la rutina urbana de la Ciudad de México, las personas que la realizan aparecen como individuos que funcionan “anormalmente” lejos de la certeza del salario, inmune de las constricciones de la jornada laboral establecida y fuera del control de un patrón externo a su persona. Por ello, el primer día de trabajo en un vagón es un momento en que se producen una serie de sensaciones que pasan a convertirse en sentidos y significados en los que se funda su adscripción a esta ocupación.

Si, era de miedo, de nervios, porque como en cualquier trabajo no sabes que puede suceder, a lo que te enfrentas, pero también hay algo que te motiva a realizar dicha actividad. **Karina, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 26 de octubre de 2017.

Dependiendo del momento histórico y de su historia de vida en que el trabajador del vagón ingrese a la ocupación, existirán determinadas condiciones económicas, políticas y sociales

que impactan en la percepción social que se tiene de esta práctica asociada a la corrupción, a la ilegalidad, la piratería y la violencia.

En ese sentido, ya sea que se trate de un vagonero proveniente de una dinastía de comerciantes ya sea dentro o fuera del Metro, o que arriben por cuestiones más estructurales principalmente el desempleo, comparten una trama de sentido de sus inicios en ésta práctica asociada a una configuración subjetiva que encuentra en el pánico escénico de intervenir en la rutina un código cultural de la vergüenza de vender en el Metro.

Me ardía la cara, me daba mucha vergüenza, yo sentía que todos me veían y que todos me conocían, que al rato me iban a decir mis vecinas que ya me vieron en el Metro. **Rosa, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Este código subjetivo de la vergüenza está asociado a la pérdida del anonimato, de ser reconocido por el otro como vulnerable, de encarnar una otredad pública que capta las miradas y que puede ser experimentada por el miedo al escarnio, a la burla y la humillación.

La verdad me daba mucha pena, sentía que la gente se iba a burlar de mí, que no sé, “mira ahí viene el chavo y no sabe vender”, muchas cosas pasan por tu mente... pero yo decía no..., pero con el tiempo fui creciendo y viendo a mi *jefa* – su madre- como trabajaba y yo a través de eso me enfoqué, yo veía como gritaban ofrecían su merca y la gente les compraba y dije: “vengo a hacer lo mismo, vengo a trabajar, a vender, ellos no se van a burlar de mí, si no ríen de ellos no se van a burlar de mí”. Así fue como comencé, como a los ocho nueve años, ya como a los doce me *soltó* la *jefa* y empecé a vender solo. **Jesús Arturo, vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 20 de diciembre de 2017.

Pero más allá de la preocupación por el “qué dirán” o de perder las apariencias de una situación social que no reconocen como adversa, está la vergüenza de ser encasillado como parte de un problema social y laboral en el que los trabajadores del vagón son devaluados, rechazados y vilipendiados por los mismos usuarios.

Cuando empecé si fue con muchos nervios porque decía: “Me van a ver”, si fue de mucho nervio porque sentir que la gente te ve, que no te compren, que te insulten –porque hay gente que te ofende, que te trata mal- pero la misma necesidad te orilla, este es un trabajo como cualquier otro, o sea yo no tengo estudios solo tengo la secundaria de aquí he recibido mucho. **Laura, vagonera dulcera.** Entrevista realizada el 16 de noviembre de 2017.

Así, a pesar de que la vergüenza de desarrollar un trabajo que es socialmente rechazado impacta en la subjetividad de los vagoneros del Metro, enfocarse en solventar las necesidades básicas contribuye a superar este obstáculo y elimina la idea de catalogar un trabajo como penoso por el grado de reconocimiento social del que goza.

Por otro lado, la condición de informalidad del trabajo en el vagón, no es tan relevante para el desarrollo de una mala imagen de su ocupación como las prácticas vinculadas al consumo de alcohol o drogas en las instalaciones o mientras trabajan, la agresividad con que reaccionan ante un estímulo que consideran amenazante de parte de compañeros, policías y usuarios así como el mal trato que éstos reciben de ellos, quienes denuncian la apropiación de las instalaciones por este tipo de conductas o la existencia de trabajo infantil entre sus integrantes.

Trabajar como niño fue algo muy raro, porque en la primaria casi... en la que yo iba, todos los niños eran... bueno no trabajaban, yo era el único, entonces eso era medio raro encontrarme a un amigo y me dijera: “¡ah! tú vendes en el Metro”, -me llegó a pasar dos veces -. Primero me dio nervios y luego me dio pena, pena porque era muy chiquito y me dijeron que era algo malo o vergonzoso trabajar aquí, pero ya después se me fue quitando cuando entré a la secundaria, entonces ya era más normal encontrar a compañeros trabajando.

Marcos, vagonero dulcero. Entrevista realizada el 22 de diciembre de 2017.

En la locución anterior, Marcos utiliza una expresión con que externa una confusión evidente acerca de la condición de trabajador infantil, -que constantemente suele asociarse a explotación infantil-, que no percibía el trabajar como un obstáculo en la vida, ni como una práctica de explotación sino como parte de su conformación como trabajador y como individuo que comparte el elemento socializador entre los vagoneros de la autosuficiencia económica. Lo que no quiere afirmar la inexistencia de grupos dedicados a explotar a niños en la Red, quienes a menudo son identificables por las condiciones físicas y materiales en las que se encuentran desarrollando actividades más semejantes a la mendicidad.

Los vagoneros como grupo social menospreciado y su trabajo como práctica desacreditada han sido calificados por campañas en los medios de comunicación como un lastre para el Sistema Metro asociado a la ilegalidad, al atraso, a lo arcaico e indeseable, oponiéndose al discurso acuñado por la Dirección del STC – Metro relacionado a la modernización, el

sofisticamiento, el progreso y la legalidad impostergables para este masivo medio de transporte, que en los planes de eliminación del vagoneo hace su primer escala de tal objetivo.

Estos planes de eliminación de la ocupación de vagonero establecen categorías que en dicho espacio se pretende dejar de encontrar, enfatizando en los atributos que vuelven diferentes a los comerciantes de los usuarios y los convierte en personas potencialmente peligrosas.

Mira la gente y el gobierno siempre van a decir que somos la lacra, y en parte tienen razón porque hay mucha gente que no viene a lo que viene. Gran parte vienen a hacer su despiporre, se vienen a drogar, vienen a hacer su desmadre. Y aquí venimos a trabajar porque es nuestra fuente de ingreso, pero no todos lo vemos de esa manera. Hay cosas que por decirlo así, vuelvo a lo mismo y yo me siento muy orgulloso de mi mismo y de mi trabajo porque gracias aquí se formaron ellos –sus dos hijos profesionistas-. Entonces te digo hay gente que no lo sabe ver, hay gente que solo viene al vicio. **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

La gente que viene aquí viene por necesidad, aquí encuentras niños, personas de la tercera edad, madres solteras, personas con discapacidad, también chavos que les gusta el desmadre que vienen a ganarse una lanita, que le dan mal aspecto al Metro. Es lo que deberían corregir los líderes, pero no se han preocupado... genera mucho malestar en los usuarios. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Esta estigmatización institucionalizada del trabajo de vagonero ha venido a ser vinculada con un discurso de inseguridad en el STC – Metro que es enfrentado con un política de Cero Tolerancia misma que viene a representar una estrategia de segregación punitiva en la que se convierte el trabajo en el vagón un riesgo para el óptimo funcionamiento de la Red y la seguridad del usuario; al mismo tiempo que vuelve muy arriesgado para los ambulantes aferrarse a su ocupación.

Si, fíjate que esa problemática de las personas que se dedican al robo del usuario, ¿verdad?, ese es un delito mayor, ese si es un delito, una falta mayor, a lo que por ejemplo nosotros hacemos, o sea el vender nuestros productos, ahí es una de las problemáticas que la autoridad tiene que, tiene que tomar en cuenta y sacar alguna propuesta porque muchas veces al vendedor lo mezclan con ellos cuando no es así. Entonces, nosotros como vendedores, pues si vemos pero no podemos decir nada que porque tenemos miedo a las represalias que vengan a nuestra persona. Pero o sea, yo en doce años cuanto ratero no he visto dentro de los vagones, a cuanta gente no he visto que le

sacan la cartera, los celulares, pero uno se tiene que quedar callado. **Jesús, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Así la vergüenza de realizar un trabajo prohibido se desvanece para dar paso a una cautela sistemática frente a los operativos que reprimen el trabajo del vagón y que lo criminalizan, lo que ha logrado desarrollar en los vagoneros una identidad de “nosotros” a partir de su condición de perseguidos y proscritos en la que los trabajadores del vagón, sin importar la organización a la que están adscritos, comparten una situación adversa que los posiciona en la palestra de la sanción punitiva de su práctica laboral.

La figura opositora para los trabajadores del vagón en medio la situación concreta de la aplicación de una política de Cero Tolerancia en contra suya son los policías quienes aparecen como enemigos cotidianos, con quienes los vagoneros establecen una relación laboral informal que en ocasiones es de cooperación y otras de confrontación.

Frente a estas circunstancias, las diferencias adscriptivas producidas por la inscripción de los trabajadores a alguna de las organizaciones que conforman la U.U.I., a su experiencia en el trabajo que convierte a un trabajador en nuevo o antaño, independiente, fundador o migrante los trabajadores se perciben entre sí como objeto de represión del ejercicio que hacen de su derecho al trabajo.

Sobre todo, esta situación hace que los trabajadores del vagón organizados en torno de la U.U.I., a pesar de distinguir sus diferencias colectivas producidas desde su pertenencia a distintas agrupaciones que han desarrollado su propia cultura organizacional; también reconocen sus similitudes con las cuales desarrollan un sentido de pertenencia que les permite sentirse y pensarse como vagoneros de la Línea A aliados por un fin común de sortear la persecución de los planes institucionales responsables de los operativos policiales aferrándose a su ocupación.

De esta forma, en medio de la aplicación de una política de represión sistemática de la ocupación del vagonero, en donde el STC – Metro en mancuerna con la SSP castiga a las personas que se desempeñan en ella, la identidad colectiva se establece como un auxiliar que le sirve a estos trabajadores para afrontar la necesidad de arriesgarse para realizar su ocupación de manera individual, pero con estrategias construidas colectivamente. Este riesgo de trabajar bajo una persecución policial latente y constante se corre individualmente, ya que

como se dice en el argot vagonero “*el torcido, torcido está*”, pero sin embargo se afronta con estrategias consensuadas colectivamente en el despliegue de habilidades, saberes, conocimientos y experiencias dispuestos para evitar las detenciones y remisiones por la realización de su trabajo.

Yo le digo a mi gente, no hay necesidad de que nos *agrédamos*, yo no bajo a eso, yo bajo a que respeten todos, somos compañeros de la misma Línea, hay que respetarnos y colaborar. Ni traes al boina con tu desmadre, ni faltas al respeto a nadie para que no agarren a nadie, acuérdense que todos padecemos de lo mismo, todos tenemos necesidad de aferrarnos. **Co - lideresa 2 de la organización 2 de la U.U.I.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017.

Esta disposición de correr el riesgo de trabajar en un lugar prohibido y la familiarización con la tensión que produce la incursión de operativos policiales que se enfocan en la recuperación del espacio público que se han apropiado con su ocupación es afrontada por estos trabajadores desarrollando una identidad de aferrado con la cual empuñar su derecho al trabajo.

Aferrarse a desarrollar la ocupación de vagonero implica más que simplemente *echarle ganas* en que la ocupación que desempeñan tenga espacios de creatividad, singularidad y éxitos personales (Ruíz, 2009: 203); significa empeñarse en la realización del trabajo en el vagón sin ceder en el intento gubernamental de deconstrucción social que plantea para dirimir el conflicto que supone la apropiación del espacio público como espacio de trabajo y la recuperación del mismo por parte de las autoridades que lo administran.

Es mantener viva una alternativa de trabajo que les permita percibirse protegidos por una certeza aunque sea pequeña, un “dentro” desde la cual resguardarse de las limitaciones laborales del mercado de trabajo formal que ellos denominan “fuera” de su realidad.

Porque no hay alternativa allá afuera, es eso. Y mira aquí hay la garantía de que van a llevar algo y no se lo van a llevar hasta la quincena, hoy van a sacar para comer el día de hoy. Si vas allá afuera vas a una chamba en donde te van a pagar mal, te van a traer en chinga, y te vas a esperar hasta la quincena, y hay gente que no puede esperar hasta la quincena. Entonces aquí tienes la garantía de que hoy vas a poder llevar algo a la casa. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Con base en lo anterior, es pertinente distinguir que dicho aferramiento como práctica puede presentar objetivos distintos generando significados igualmente distintos en base de motivaciones, que, si bien no se oponen entre sí, se diferencian por la inmediatez de sus finalidades.

En primer lugar, el aferramiento puede significar una estrategia que se conforma por una serie de acciones tanto individuales como colectivas para no abandonar el vagoneo y continuar desarrollando una práctica laboral a partir de sortear los operativos que la impiden y que eventualmente pudieran hacer efectiva su prohibición, por lo que consideran prudente aferrarse hasta que la eliminación sea inminente. Su antigüedad en el vagoneo suele ser acumulada por etapas en donde puede intercalar su incursión en el sector formal y su retorno al informal como una práctica para la cual disponen de saberes y habilidades que reconocen los requerimientos normativos para su actualización.

Así, para quienes se aferran al vagoneo y al ingreso que de él obtienen, ésta práctica laboral forma parte de un plan de vida alternativo que no significa ningún tipo de condiciones laborales más allá de la obtención de ingresos, y al no representar ninguna certeza laboral es visualizada como una labor pasajera, la cual ha sido desarrollada desde una perspectiva transitoria en la que no se abandona la búsqueda de opciones laborales que se ofertan dentro del mercado de trabajo.

En los casos en los que el aferramiento al vagoneo sea practicado desde esta perspectiva, la inserción al mercado de trabajo formal representa el ideal para desempeñarse laboralmente principalmente por las prestaciones sociales que la informalidad no ofrece.

Es común que quienes comparten esta visión del aferramiento al trabajo en el vagón sean generaciones que no fundaron esta ocupación, ya sean jóvenes o adultos que arribaron posteriormente con miras a obtener un beneficio económico a cambio de su colaboración en la organización.

Este tipo de aferramiento es una práctica que no distingue entre organizaciones, no se trata de una postura exclusiva de alguna agrupación o inserta a partir de la postura de los propios líderes que consideren que su labor solo se limita a una mera contención de la inevitable

desaparición de su ocupación, desde una visión escéptica acerca de cambiar el estatus legal y jurídico de su ocupación.

Es una forma de continuar colectivamente en el Metro, como la suma de una multiplicidad de planes individuales que el vagoneo posibilita, viéndolo como un vehículo para conseguir objetivos lejanos a ésta ocupación.

Yo no he quitado el dedo del renglón, ahorita ya tiene que no encuentro un trabajo pero, no me cierro a la idea de que toda la vida voy a vivir de esto, en algún momento dado tengo que buscar la estabilidad que requiere uno de un empleo, si lo he intentado, ahorita el último empleo que tuve fue en febrero del año pasado, fue en el aeropuerto estuve de guardia de seguridad, pero constantemente, cada año van licitando y en ese entonces en la empresa en la que estaba pues perdió la licitación, nos sacaron del servicio del aeropuerto y me tuve que salir, igual no perdía mi empleo, pero era cambiar de horario, cambiar de ingreso y la verdad no me convenía y me tuve que salir. De hecho tengo una oferta de trabajo para enero del próximo año, o sea... y si a lo mejor pienso volver a retomar, no te creas para descansar un rato, es pesado, si pudiera quedarme un rato allá tomaría la oferta. **Hugo David, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Esta forma de afrontar la permanencia en el vagón puede ser entendida como el habitar un continuo presente que no da enorme relevancia a la experiencia desarrollada en su práctica laboral y que no desarrolla grandes proyecciones futuras de la ocupación del vagoneo, ya que sostienen una visión pesimista acerca de la posibilidad de conformar un sujeto social capaz de luchar de manera más amplia por su derecho al trabajo ejercido en los vagones del Metro. El fin mayormente económico guía la voluntad que les impulsa a resistir la política de supresión de su actividad y a la represión constante, aunque como dice Ruíz, que tengan buenos ingresos no significa que la condición de precariedad desaparezca (2009: 59 – 63).

Aquí ahorita es aprovechar, porque al rato que ya no se nos permita –trabajar en el Metro- a ver que vamos a hacer, porque ahorita nos dan chance, pero ¿cuándo ya no? ¿Qué vamos a hacer? No ahorita es cuando, al rato nos dan una patada y nos sacan, si los maestros y los electricistas que están más organizados como están de fregados. **Co - lideresa 2 de la organización 2 de la U.U.I.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017

Como podemos percatarnos en ésta locución es posible que la visión de una aferramiento limitado a la evasión cotidiana de la prohibición encarnada en policías, pueda ser pensado desde la incapacidad de imaginar la posibilidad de revertir la situación de dominación a partir

de conseguir reproducir su ocupación, desde la posición del sometimiento flexible. En este sentido, el aferramiento bajo este concepto sería lo que Scott consideraría parte de un discurso oculto que no desafía la represión a su trabajo, sino que conforma una combinación entre una estrategia de adaptación y la confirmación de la hegemonía ideológica (1990: 97).

Esta implícita legitimación de los mecanismos de dominación manifiestos en los esfuerzos gubernamentales y paraestatales del STC por “recuperar” el control de las instalaciones y exigir para su permanencia tributos simbólicos de sometimiento de un subordinado que ha quebrantado las reglas del poder. Practicar la ocupación del vagonero desde este tipo de aferramiento también puede ser resultado de experiencias previas de organización y acción colectiva que desembocaron en desacuerdos y desencuentros con colegas, en promesas incumplidas o en captación de mayor poder político de los líderes y que, por tanto, identifican los procesos organizativos como un conglomerado de conflictos potenciales o evidentes, accesorios a los de por sí inherentes en el desarrollo de sus procesos de trabajo.

Yo ya estuve ahí, le echaba la mano a esos canijos, andábamos que dizque organizando todo, pero nomas es meterse en problemas, puros problemas, porque nomas es andar tras la gente, que si no van a las juntas, que la cuota, yo por eso nomás lo que me toca y ya, saco lo mío y los demás ya sabrán. **Oso, vagonero articulista.** Asamblea entre las organizaciones 1 y 2 realizada el 23 de agosto de 2017.

Primeramente necesitaríamos encontrar un líder que aunque fuera corrupto hiciera bien hechas las cosas, algo que es muy difícil. En donde encontrarías una gente que no pensara en la boca entera. Que se llevara la mitad y que deje la mitad a la demás gente. Es muy difícil encontrar una persona que se enfoque en lo que debe. Que el mismo medio la gente del Sistema que se enfocara en esto, para que en verdad pudiera caminar como se debe. **Compañero, vagonero articulista.** Entrevista realizada el 18 de diciembre de 2017.

Este último aspecto al que hace referencia el entrevistado, acerca de la intervención de los líderes en la canalización de la disposición a aferrarse por parte de los practicantes de esta ocupación, es clave porque deja entreabierto la posibilidad de imaginar una salida a esta situación de constante inestabilidad en los acuerdos informales que se desarrollan para reproducir una práctica que el discurso de la política oficial reitera los esfuerzos en lograr su eliminación.

De esta forma, el aferramiento puede diferenciarse por la intención con que se realice el esfuerzo de continuar desarrollando esta ocupación y sobre todo, como veíamos antes, se relaciona a las motivaciones que los haga continuar en los vagones del Metro.

En complemento con la forma de aferramiento que se limita a adaptar su intervención en ese espacio se puede distinguir una postura que parte de considerar el trabajo en el vagón como parte constituyente y constitutiva de su vida, no solo desde el aspecto económico sino en el ámbito relacional, familiar, afectivo, estético, emocional, moral y que pueden ver en esta ocupación su principal forma de subsistencia en la que gira su estrategia de vida en un sentido más amplio.

Se trata de un aferramiento practicado no desde la renunciación a la inserción a alguna actividad que se oferta en el mercado de trabajo, sino desde el reconocimiento de ese espacio como un territorio de exclusión fundamentado en un conjunto de requerimientos y características que los empleadores solicitan perfilando un trabajador que no tiene sus rasgos. Naturalmente existirán casos de quienes podrían acceder a un empleo formal, sobre todo por su edad, pero que carecen de toda experiencia, incluso de búsqueda de empleo, ya que han desarrollado esta ocupación como el resultado de su inserción casi obligada desde muy jóvenes –niños- incorporando su esfuerzo al mecanismo de subsistencia familiar.

Aferrarse no solo pretende continuar vendiendo, actuando o realizando cualquier actividad de subsistencia en el Metro sino lograr cambiar la condición jurídica de su ocupación y conseguir el reconocimiento de las autoridades de su práctica laboral como tal, a través de la regulación por la paraestatal y la Jefatura de Gobierno de la CDMX con base en lineamientos claros para que se dé una transición de su condición legal y de la óptica con que se atiende este problema laboral de enorme trascendencia en la Zona Metropolitana del Valle México

Concebir el aferrarse al vagonero, no desde el interés personal de colaborar colectivamente para extraer un beneficio directo por ello, les permite a los vagoneros imaginar alternativas de solución, planes de acción conjunta para encausar esta ocupación, establecer un mecanismo de acción colectiva que aspire no solo a resistir en su trabajo eludiendo las contingencias institucionales sino a dar un paso más allá y organizar una lucha por la transformación de su realidad a partir de la concepción de futuro.

Este futuro es edificable desde la proyección del presente que resguarda en la memoria el pasado en el cual se han presentado cambios en la forma en la que se relacionan con la autoridad administradora de su espacio de trabajo, desde la recuperación de la experiencia histórica (Thompson, 1989). Quienes se aferran con estos fines tienen la posibilidad de imaginar una proyección del vagonero como sujeto social capaz de interpelar las estructuras económicas, políticas, sociales y culturales que lo han marginado apuntando a su regulación laboral producto de su movilización social para modificar su situación laboral - legal.

Se tendría que hacer una organización social democrática, una especie de sindicato, una especie de sindicato democrático en el que la gente se organice... los vagoneros se organicen que ellos elijan a sus dirigentes, que formen una estructura como cualquier sindicato para tener un cierto reglamento de la manera de cómo vas a trabajar, para que puedas ofrecer un trabajo digno al usuario, para que el usuario no se moleste, pero también para que esa organización pueda defenderlos de los operativos para que puedan incluso hacer una negociación. **Polo, vagonero prensa.** Entrevista realizada el 14 de noviembre de 2017.

Otras voces, en un sentido similar al de éste testimonio, verbalizan la existencia esfuerzos previos que han existido como ideas concretas que constituyen propuestas que complementan la postura crítica ante la utilización política que se hace de su necesidad por parte de partidos políticos, gobiernos y direcciones de la paraestatal.

Sacar escritos o amparos, pero obviamente los licenciados no se meten en esos problemas, la otra es sacar un permiso provisional dentro del Metro el cual sale carísimo y no lo cubriríamos, ni como organización ni como vendedores. Porque para entrar a vender al Metro, no como vagonero sino para pertenecer a la venta formal en STC se tienen que sacar oficios y cartas, cosa que empezamos a hacer pero al cambio del Director del Metro, no se nos hicieron válidas, por eso quedamos otra vez como informales, ese es un aspecto que debería meter en tu tesis, porque con el cambio de Director se vinieron los operativos, porque con el otro estábamos en el acuerdo de sacar el permiso provisional por tantos años y no se pudo. **Jimmy, vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Efectivamente, aferrarse como lo proponen quienes ven más allá de los operativos, implica pensar al vagonero como sujeto de autonomía que considera vital para abandonar la relación subordinada desde donde se ha posicionado la negociación que ha hecho posible su permanencia en el Metro; para plantear maneras de hacer política más allá de las relaciones

de dependencia que históricamente se han establecido con el sistema político mexicano. (Gayosso, 2010; Ruíz, 2009; 2011; Serna, 2013; Silva, 2010).

Y funcionó muy bien, y Memo y su hermano Juan, apodado el Carro, hicieron una organización, no cobraban ni un peso, solo nos pedían una cooperación o una remisión diaria. No había extorsión hacia nosotros, no había cooperaciones y solo nos dio un bata o una casaca con el logotipo del Metro y una credencial, donde nos agarraban y estábamos avalados, pero eso te lo comento antes de que saliera cierta persona del Sistema, es cuando empezaron a surgir las organizaciones y se dieron cuenta de que ahí había dinero, se empezaron a crear organizaciones hasta que se deformó todo. **Jimmy, vagonero dulcero.** Entrevista realizada el 7 de noviembre de 2017.

Tal como sucedió con el caso de las personas con discapacidad decididas al trabajo en el vagón y que lograron establecer una alternativa laboral para que dejara de existir el riesgo de vender en un lugar como el Metro, semi formalizando su situación laboral (Serna, 2013: 61 – 78). Igualmente esta distinción entre las formas de llevar a la practica el aferramiento no pretenden establecer una diferencia en la advertencia de un sujeto que sabe y otro que no sabe, de uno que piensa y otro que solo hace; más bien lo que se puntualiza es la existencia de una posibilidad concreta y una posibilidad abstracta de transformación de su realidad que coexisten y que constituyen potencialidades y realidades de cambios y virajes hacia realidades alternativas; como procesos que no tienen la misma temporalidad.

Conclusiones

A más de tres décadas de la implantación del modelo económico neoliberal en México con el cual se acentuaran todavía más las de por sí profundas desigualdades sociales ya existentes, nutridas con las sucesivas crisis de la década de los años setenta, la adversa situación laboral sigue formando parte de la vida cotidiana en el país.

Este modelo de desarrollo neoliberal vino acompañado de un proceso que a su vez contenía otros procesos en virtud de los cuales los Estados nacionales soberanos se entremezclan e imbrican mediante actores transnacionales y sus respectivas probabilidades de poder, orientaciones, identidades y entramados varios denominado globalización. En esta transformación del Estado contemporáneo, la forma en la que plantean las estrategias para tratar la marginalidad y la pobreza se ha enfocado en la tipificación y penalización de los hábitos de los que menos recursos económicos tienen.

Löic Wacquant sostiene que el Estado desarrolla una serie de estrategias represivas a partir de la construcción ad hoc de representaciones falseadas de la inseguridad pública, por lo que este último se dedica a atacar las incivildades, es decir las premisas individuales del desorden que rompen con la moral, aumenta el número de leyes y reglamentos, estigmatiza categorías de la población, consolida la vigilancia y acción policiaca y castiga con severidad (Wacquant, 2010).

Este enfoque día con día afecta a grandes volúmenes de la población los cuales deben de sortear una serie de adversidades para solventar las necesidades más básicas que establece la vida cotidiana, haciendo efectivas una serie de estrategias de subsistencia en las que el comercio en la vía pública siempre ha sido de los medios de sustento más inmediatos y efectivos a los que han podido aludir los carenciados (Lomnitz, 1975).

En relación a las vinculaciones factoriales de la globalización con las formas de subsistencia es posible distinguir la existencia de una globalización que no hegemónica que no contradice ni niega a la anterior, sino que aprovecha sus intersticios y sus vacíos para sacar también provecho de la producción, la circulación y el consumo globalizados. (Alba, 2012). Se trata de la otra cara de la globalización, que opera en sus márgenes y está constituida por millones de personas que se desplazan entre países y contingentes con permisos y sin ellos, con

mercancías legales, “semilegales” o ilegales, que en lo individual pueden ser de poco valor pero que en conjunto significan enormes volúmenes y de capital.

En esta otra cara de la globalización se desarrolla una amplia gama de ocupaciones en las que el comercio informal juega un papel crucial en la distribución y circulación de mercancías en los lugares de mayor aglomeración y visibilidad de la Ciudad de México, y también los que más implicaciones espaciales como fiscales tienen como el espacio público, para lo cual los vendedores deben estar bien organizados.

Dentro de estas actividades se encuentra el trabajo que desarrollan los vagoneros del Metro, en uno de los lugares de mayor tránsito en la ciudad de México y el transporte público más utilizado por los capitalinos, el cual conglera una serie de actividades que pueden ser comerciales con la venta de dulces, productos de bajo costo o discos pirata de música o video; así como ejecuciones estéticas muy variadas que emplean este espacio transitorio como escenario en el cual desarrollar actividades artísticas (música, magia o intervenciones literarias) por las cuales reciben de la audiencia involuntaria en que se convierten los usuarios, una moneda que asemeja una propina por las emociones producidas; sin dejar de mencionar las actividades que invierten el elemento estético relacionado a lo bello, haciendo uso del elemento corporal asociándolo a su disfuncionalidad –personas con discapacidad física o intelectual-, laceración –faquires- o degradación –personas con enfermedades visibles, amputaciones o lesiones graves mal atendidas, en caso de haberlo sido-.

Igualmente la heterogeneidad de esta ocupación proviene de la diversidad de actores sociales urbanos marginados que aquí confluyen como niños, mujeres embarazadas o madres solteras, personas de la tercera edad, con alguna discapacidad física o intelectual, desempleados, con antecedentes penales o prófugos, mujeres transgénero y personas en condición de calle o indigencia, entre otros.

Así pues, como se ha podido dejar cuenta en la presente investigación, el vagoneo es una práctica laboral que tiene una heterogénea composición tanto de actividades que lo conforman, como de personas que lo desarrollan, en donde las principales coincidencias entre sí las establecen su condición laboral de precariedad y que la desarrollan dentro de los vagones de los trenes que se desplazan en la Red del Metro.

Actividad que tiene toda una lógica organizacional y técnica detrás, aprendida en la práctica como un mecanismo que sufre constantes adaptaciones según la situación concreta que se presente, en este caso específicamente relacionadas a la implantación de una política de Cero Tolerancia que actualmente opera en el Metro con un desmedido despliegue policial como estrategia de segregación punitiva que representa una pauta para el cambio de enfoque en la concepción de políticas públicas enfocadas al trato social de las ocupaciones informales en las que se procuró su regulación a uno penal que las considera un delito y se enfoca en eliminarlas.

Este cambio de enfoque institucional se produce como resultado del fracaso en la aplicación del Programa de Regulación del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo – Metro impulsado en 2008 y para el cual se dispuso de locales comerciales en transbordes de algunas líneas de la Red a los cuales podían acceder los comerciantes después de registrarse en un Censo que realizó el mismo Metro –el cual arrojó 2865 personas – y formar una cooperativa a la que se le otorgaría un espacio comercial con permiso revocable por dos años. (GODF, 09/07/10).

Posteriormente, en 2010 como un intento por impulsar este plan que no había tenido el éxito esperado por sus creadores, principalmente, según por los propios vagoneros entrevistados, a los altos montos por concepto de renta de los locales, se dispuso de un seguro de desempleo para vagoneros que tenía por objetivo “otorgar una protección básica a las personas desempleadas que se dedican al comercio informal dentro del Sistema de Transporte Colectivo, residentes en el Distrito Federal, y al mismo tiempo, crear las condiciones que contribuyan a su subsistencia básica e impulsen u incorporación al mercado laboral y al goce del derecho constitucional al trabajo”. (GODF, 09/07/10).

Pero que, sin embargo, se enfocaba en volver a impulsar la ocupación de los espacios comerciales y el abandono del trabajo en el vagón a cambio de un seguro de desempleo – \$2300 mensuales, por un periodo no mayor a seis meses – en lo que se conformaba la cooperativa comercial a la cual se le designaría un local, pero como lo establecen sus reglas de operación, solo podían beneficiarios quienes se registraron en el Censo de vagoneros de 2008 y que radiquen en el entonces Distrito Federal.

En tercer lugar apareció el Programa de Formalización del Comercio Ambulante en las Instalaciones y Material Rodante del Sistema de Transporte Colectivo – Metro operado en 2012, el cual surgía como una extensión del seguro de desempleo anterior y sus restricciones. La novedad con este programa fue la renunciación del ofrecimiento de locales que para entonces acumulaban rotundos fracasos económicos de ex – vagoneros, quienes regresaron a su ocupación por razones evidentemente relacionadas a la notable disminución de sus ingresos en espacios poco acreditados frente al modelo de servicios del comercio que ejercen los vagoneros desarrollado en la entraña del desplazamiento del usuario.

Además de no corregir el evidente error en la focalización de la población objetivo a la que se destinó esa política pública que requería colaboración inter – gubernamental con el Estado de México, de donde proviene la mayoría de los trabajadores del vagón, información que el acercamiento más superficial con estos trabajadores revela.

Esta agudización del elemento persecutorio viene a modificar las dinámicas de trabajo en el vagón, que hasta hace poco gozaban de relativa permisividad de parte de las autoridades, producidas por una constante negociación e intermediación de los coordinadores de las organizaciones de vagoneros que se repite con los comerciantes en otros lugares como sucede en los tianguis, o calles del Centro Histórico (Ruíz, 2009; Serna, 2013; Silva, 2010; Gayosso, 2012; Olivo, 2009) y que se manifestaba en un desbordamiento de comerciantes apropiándose de los espacios de tránsito dentro del Metro (pasillos), de los de espera (andenes) y los de desplazamiento (vagón) que no tardaría en ser señalado como un problema que afectaba el buen funcionamiento de las operaciones del Sistema al causar retrasos al impedir cerrar las puertas al cambiar de vagones y como un atentado a la experiencia de desplazamiento de los usuarios en el Metro, relacionando a los trabajadores del vagón a la inseguridad que existe en este transporte público.

Ante esta situación, los vagoneros desarrollan acciones individuales y colectivas para continuar efectuando su práctica laboral oponiéndose a las políticas públicas dispuestas para eliminarla, las cuales se han producido como el resultado de una actualización constante, diría cotidiana, de acuerdos informales establecidos en el nivel estructural, subjetivo e interactivo que se generan como una construcción histórica y social entre la variedad de actores que intervienen en esta práctica, principalmente usuarios – clientes, vagoneros,

policías o jueces cívicos; los cuales actúan en situaciones concretas a partir de las cuales establecen determinadas tendencias de comportamiento en relación al comercio ambulante en el Metro y sus variantes de productos intangibles.

Por un lado, el desarrollo de acciones individuales que cada vendedor debe ejercer para producir sus ingresos y el negocio de donde provienen, requiere de permanecer en un estado de alerta frente a los operativos y la presencia policial en su espacio de trabajo, con el cual evitar que se les impida trabajar toda vez que se efectiviza la prohibición a su ocupación. Ante ello deben desarrollar una eficaz simulación de su trabajo que se logra conjugando una serie de saberes y habilidades que van desde el ocultamiento de su mercancía, acción denominada en el argot vagonero como *entuse*, la identificación de la presencia policial y de vigilancia del Metro en el vagón antes de empezar a vender conocido como *campaneo*, hasta saber en qué tono emitir el pregón con que anuncian su producto (*verbo*) y la duración del mismo. Es mantenerse atento no solo al flujo de la ejecución del comercio ambulante, sino también a la ejecución de operativos por parte de la policía en el marco de la política de Cero Tolerancia con lo que se complementan acciones preventivas para trabajar sin mayores contratiempos que acarrear las detenciones y las remisiones a los juzgados cívicos a los cuales son consignados éstos trabajadores.

Por otro lado están las acciones que desarrollan frente a la inevitable detención por parte de los cuerpos policiales frente a las cuales entra en juego un conglomerado de saberes y habilidades lingüístico verbales y de convencimiento para establecer mecanismos de negociación a través de mordidas y acuerdos mutuos con los policías para evitar la remisión y de decidirlo continuar trabajando o dejar de hacerlo por lo menos mientras duran los operativos. Este establecimiento de acuerdos informales son antecedidos por otros más ambiguos constituidos entre altos mandos policiales y líderes de las organizaciones que intermedian su persistencia o incluso con servidores públicos y personajes de distintos partidos políticos.

Principalmente lo que ha venido a modificarse en estos diez años de intentos de regulación del trabajo de los vagoneros del Metro ha devenido en un mayor control y de la recuperación de la rectoría de los espacios de la Red que ha sido más infalible en las Líneas céntricas y con mayor conectividad entre las Líneas del Sistema como lo son las Líneas 1, 2 y 3 en las

que, si bien no se ha eliminado por completo esta práctica laboral, se ha visto severamente disminuida y disimulada en un mecanismo de ocultación que guarda muchas similitudes al que han tenido que emplear en otros momentos de la historia de su ocupación cuando, según sus propia recuperación histórica, eran consignados con mayor severidad al trabajar desorganizadamente en donde las horas de arresto acumulaban 3 días (72 horas) y no existían muchas posibilidades de negociar, no por la poca disposición de los policías, sino por la elevada cantidad de la cuota de mordida.

Hoy, el disimulo de su práctica se constituye en la principal acción de permanencia en el vagón como espacio de trabajo que realizada individualmente, es auxiliada de manera colectiva con la divulgación oportuna de la presencia policial en sus espacios de trabajo, la cual activa en los vagoneros dispositivos de mayor precaución que les permita evitar ser detenidos en flagrancia de su actividad sea en el momento de la transacción comercial que sea, lo cual ameritaría una remisión al Juzgado Cívico, misma que de presentarse en esos términos, colectivamente los vagoneros han decidido aceptar puesto que así lo estipula la Ley de Cultura Cívica.

Sin embargo, si la detención se realiza sin la condición de la flagrancia será interpelada por el vagonero, como decisión igualmente colectiva tomada con antelación por la organización de estos trabajadores para desaprobar la transgresión de lo estipulado legalmente e informalmente en algún mando policial o porque los trabajadores en el mismo momento de la detención dadas las condiciones y situaciones frente a las que cada vagonero debe afrontar la posible remisión así lo deciden. Esta interpelación es primeramente verbal con miras a ser canalizada a través de una negociación económica –de montos variables- con la cual obtener la anuencia de seguir desarrollando su jornada, con el riesgo que representa su presencia.

Esta distinción entre los tipos de detención, así como la diferenciación de las condiciones en las que se debe presentar, la sanción que amerita y las formas –formales e informales- para evitarla son el resultado de un proceso de transformación de su reacción ante su persecución en donde la violencia física y la confrontación agresiva son el último recurso con el cual afrontar estas situaciones, lo que supone el desarrollo de un aprendizaje de las normas y leyes que condenan su trabajo y un cambio sustancial para modificar su imagen pública de agresividad e intransigencia.

Ante el riesgo latente de su persecución, los elementos principales de los procesos de trabajo en un vagón del Metro - *base, cadena, maleta y verbo* - se ven severamente alterados mientras los operativos policiales se llevan a cabo, periodo en la jornada que, dependiendo del carácter del vagonero en cuestión quien considere que puede burlar a la autoridad, ha sido resignificado como la hora en la que el vagonero se detiene y se da paso a la realización de actividades que complementan sus mundos de vida. Esto es posible por el proceso por medio del cual los elementos policiales adquieren conocimiento de los procesos de trabajo de los vagoneros referentes a estos cuatro elementos, que son “interceptados” por un operativo preventivo que se evita las persecuciones infructíferas y desarrolla un método más efectivo de detención de los vendedores al reconocerlos como practicantes de este trabajo.

Como bien señala Ruíz al hacer referencia a la intervención de las teorías del control del proceso de trabajo en los vagones del Metro (Ruíz, 2009: 33 – 54), en relación a las prohibiciones crecientes es evidente que se trata de un control que proviene de la multiplicidad de actores y en distintas etapas de la producción de ingresos en el vagón, intervenidas por relaciones sociales de poder manifiestas en diferentes tipos de operativos con finalidades distintas y de policías las características subjetivas de los policías que los llevan a cabo.

Mientras que algunos operativos tienen objetivos más económico – recaudatorios, otros más enfocados en la construcción de la cifra oficial trimestral de detenidos que justifiquen la existencia de la política de Cero Tolerancia en el Metro, saldrá a los vagones con la consigna de llevar detenidos a los juzgados cívicos. En los casos en que las “necesidades” de los cuerpos policiales se centran en llevar infractores cívicos, es cuando se producen mayores situaciones de detenciones injustificadas que son confrontadas de dos maneras alternativas: 1) pagar un costo más elevado por la liberación en el juzgado cívico que asciende a \$200 y 2) guardar sus ingresos y asumir la detención de 13 horas en las sucias galeras del Centro de sanciones Civiles de la colonia Guerrero o del llamado “Torito” a donde son trasladados los vagoneros, sin importar en donde hayan sido detenidos, violando –de nuevo- la normatividad vigente en la Ley de Cultura Cívica que estipula que deben ser trasladados a la delegación inmediata en la que fueron detenidos.

No es posible dejar de mencionar la relación entre la implacable intervención del espacio por los operativos policiales y los proyectos de modernización de la infraestructura del Metro, los cuales han avanzado considerablemente en las Líneas en donde la venta en el vagón se desarrolla individualmente sin el respaldo de las organizaciones que antes se disputaban el dominio de los tramos de venta y que ahora brillan por su ausencia después de pactar su salida abandonando con las autoridades con quienes antes negociaron su permanencia. Esta situación deja entrever que la negociación entre autoridades y líderes de las organizaciones puede establecerse no siempre en función de los intereses de las mayorías representadas, sino que también se presentan para apalabrar la salida de ciertos espacios sin que sus agremiados se enteren (Silva, 2010); lo que nos aleja de la idea no solo de lo antidemocrático de las prácticas de algunas de las organizaciones, (Serna, 2013: 137) como de la heroicidad y altruismo de sus intervenciones.

Así, el desarrollo de una política de Cero Tolerancia hacia los vagoneros del Metro es producida no solo por la presión de usuarios y de la criminalización mediática que ha fomentado la estigmatización hacia estos trabajadores, sino que también existe una presión financiera que imponen corporaciones de la iniciativa privada en el sector inmobiliario que condiciona su inversión millonaria en el proceso de modernización de la Red mientras existan prácticas como la de los vagoneros que no concuerdan con la imagen de restauración que la creación de grandes centros comerciales en la Red del Metro busca proyectar para captar la oferta comercial que representa el enorme flujo urbano de este masivo medio de transporte.

Este plan que funciona con el discurso de eliminar totalmente el vagonero como una práctica que ha sido señalada como un lastre para el progreso del STC, ha representado un mecanismo que redirige la administración del vagonero en el Metro hacia las autoridades, fortaleciendo la imagen de gobernabilidad de este transporte público, que ante los ojos de la opinión pública había sido cedido a los comerciantes informales.

Esta aplicación a la mexicana de una política de Cero Tolerancia en la que se presenta un saneamiento de los espacios de venta más disputados y de mayor afluencia de usuarios, se aplica de manera diferencial en cada tramo de venta a partir de desarrollar un respectivo pacto de simulación de la persecución, fuera de la zona que han recibido la orden de resguardar, lo

que vendría a suponer una “tolerancia selectiva” que relega a los vagoneros a las rutas más periféricas y de menor afluencia de usuarios.

Este proceso manifiesta el cambio en la óptica de la gestión del espacio público en la Ciudad de México que poco a poco repliega las actividades laborales desarrolladas en la calle a espacios menos visibles; presentándose lo que Ruíz identificara como “efecto cucaracha” a la búsqueda de espacios comerciales en el Metro por parte de los comerciantes del Centro Histórico una vez que se produjo su expulsión del llamado primer cuadro de la ciudad (Ruíz: 2009: 158), pero ahora al interior de la misma Red del Metro por los vagoneros que “salen” de su lugar de origen o en el cual tienen mayor arraigo para buscar espacios en los que su práctica laboral se pueda llevar a cabo a pesar de que los cuantiosos ingresos que por años fueron un atractivo de su ocupación se vean severamente disminuidos.

En este proceso se presenta el desarrollo de acciones colectivas para seguir las normas estipuladas en los respectivos pactos o negociaciones de simulación policial en cada Línea en específico, en las que el disimulo y la reproducción cautelosa de los elementos de sus procesos de trabajo son una premisa base para vagonear sin que ello represente una burla a la autoridad que los tiene perfectamente ubicados, sino que más bien sea una manifestación del respeto a los pactos de disimulo y simulación establecidos con los altos mandos policiales por los líderes de las organizaciones de cada Línea.

Para un vagonero, las acciones de tipo colectivo para seguir desarrollando su trabajo suelen estar asociadas a rasgos de clientelismo político manifiestos en el acarreo a mítines y marchas de determinado partido político, a la participación de juntas y asambleas de la propia organización, realizar el pago de cuotas por “permisos” de venta por parte de la organización y su respectivo líder, el respeto a los marcos normativos de cada una de ellas, hasta aprender a interactuar con las figuras de liderazgo que se forman al interior de las mismas y con los líderes de dichas agrupaciones, hacerse respetar en el gremio de vagoneros a través de un buen desempeño laboral o acatando ordenes de las mesas directivas de dichas organizaciones o del uso de la fuerza frente a los abusos cometidos entre compañeros o con base a las acciones de solidaridad frente a la necesidad ajena de un compañero, ya sea en su negocio (falta de dinero para invertir o de mercancía) o frente a las detenciones en la incursión policial.

En el caso de la Línea A, en donde se desarrolló el trabajo de campo de la presente investigación, el vagoneo se incorpora en el proceso en que la ciudad se experimenta desde el movimiento, que supone trabajar en un espacio transitorio en que el éxodo de la fuerza de trabajo que habita en la zona periférica oriental del Área Metropolitana en la que los desplazamientos pendulares marcan la tendencia de uso de esta Línea, cargan de sentidos y significados al vagoneo de la zona como una labor con mayor aceptación por parte de los usuarios que en otras Líneas más céntricas, lo que les permite trabajar con menos presión de ese actor, el cual sin embargo también representa una población con menos capacidad de compra que en otras zonas, lo que hace que esta Línea sea conocida en el argot del gremio vagonero como la que menos ingresos reporta al vagonero.

Así, la inserción del vagoneo de la Línea A en la dinámica de los flujos urbanos en la periferia oriental se asocia a los desplazamientos espaciales de tipo cotidiano que sus habitantes deben afrontar para realizar actividades básicas como las laborales, educativas e incluso de consumo en donde su trabajo se presenta como una opción de consumo ya sea material o intangible.

La particularidad de la Línea A de estar enclavada en la zona limítrofe entre el Estado de México y la Ciudad de México –que comparte con la B- implica que las negociaciones para la realización de su trabajo basadas en el pacto de disimulo se establecen en base de una configuración de contactos y colaboraciones de los dirigentes de las 3 organizaciones que administran el vagoneo en la zona, con las estructuras burocráticas de los partidos gobernantes en la CDMX y el Estado de México, por lo que el PRD capitalino y el PRI mexiquense respaldan por su cuenta y riesgo esta ocupación manteniendo latente la devolución de los favores recibidos por la estructura administrativa.

Pero también se da una configuración subjetiva en la intervienen códigos como el de la lealtad, el respeto, la obediencia y la solidaridad en combinación con rasgos heroicos y épicos acerca de la fundación de la ocupación pertenecientes a la personalidad de los líderes y que plasman sobre las organizaciones de vendedores que representan que viene a complementar la identidad colectiva de estos trabajadores que se basa en su condición de ser perseguidos y que es afrontada por los trabajadores de manera diferencial, ya sea de manera más agresiva, conciliadora o sumisa.

Así pues, la simulación de la persecución policial como la forma de adaptar el discurso de eliminación de vagoneros a través de la aplicación de una política de Cero Tolerancia, representa para altos funcionarios del gobierno capitalino, del STC – Metro y mandos del S.S.P. una campaña con la cual simular resultados en sus respectivas funciones, lo que justifica un eventual ascenso en el escalafón de las carreras profesionales de los implicados (funcionarios, políticos, mandos policiales y líderes); al mismo tiempo de proteger un prominente capital político y económico al cual, así como sucede con los vagoneros y su ocupación, se niegan a renunciar.

Sin embargo, como se ha dejado constancia en la presente investigación, a pesar de los acuerdos cupulares, la organización entre compañeros ha venido a adquirir mayor relevancia en la construcción de estrategias individuales y colectivas para coordinar la acción colectiva más desarrollada por los vagoneros constituida en el aferramiento a su ocupación, entendida como articulación de una voluntad colectiva por el fin común de ejercer su derecho al trabajo en la ocupación que han construido histórico y socialmente.

El aferrarse al vagón desdibuja las diferencias identitarias generadas en la interacción en sus grupos particulares de trabajo –organizaciones- y traza un horizonte de lucha colectiva, que sin dejar de lado la heterogénea composición de este sector, supere la fragmentación y esté en posibilidades de establecer una agenda de lucha con alcances distintos.

En este sentido, existe una tendencia de parte de los vagoneros a pensar el aferramiento como una acción que además de suponer no abandonar su área de trabajo ni su ocupación, implica estar dispuesto a ceder económica (pago de cuota, ya no al líder sino al gobierno) y políticamente (disminuir la influencia de sus organizaciones en su ocupación) para poder solucionar la condición de persecución hacia su trabajo a través de la regulación de su presencia en el espacio público; a pesar de que este reconocimiento por parte del gobierno en base de Acuerdos no implique el goce de derechos y garantías que un empleo formal les otorgaría (Serna, 2013).

La disposición de colaborar en la operación de políticas públicas enfocadas a su ocupación establece como límite el incremento del control por parte de la paraestatal en cuanto a rasgos específicos como la duración de la jornada de trabajo o los tramos de venta (tiempo y espacio), ya que estos dos principales elementos de sus procesos de trabajo son los que

ponderan más importantes y que marcan una diferencia sustancial con el trabajo asalariado e informal en otros espacios públicos dentro de la trama urbana, en la que la autonomía personal se vería severamente condicionada en un sector que difícilmente tolera mecanismos dispuestos a atentar contra lo que consideran su libertad.

Naturalmente, como decíamos antes, el sector de trabajadores del vagón conforma un grupo social heterogéneo en el cual difícilmente se pueden establecer generalidades que sean válidas para todos los practicantes de esta ocupación, pero a lo largo del trabajo de campo se ha podido observar que quienes se oponen a dejar el vagón para trabajar en él, ven la existencia de prácticas ajenas al trabajo y que transgreden las normas sociales de uso del transporte público como el consumo de drogas o alcohol en las instalaciones, el orinar en las vías o hasta actos delictivos contra usuarios, solicitan la intervención institucional que favorezca un cambio en el estatus legal de la prohibición de su ocupación, y a su vez les ayude a depurar estas prácticas en su gremio y del mismo Sistema, poniéndose a la disposición de construir conjuntamente una política pública.

El aferramiento también supone la exigencia de colaborar en el plan institucional para regular el vagoneo desde la óptica del encausamiento y no de la eliminación de su trabajo, como han sido concebidas hasta ahora los existentes intentos de supresión de este trabajo en el Metro.

Por lo tanto, el aferramiento al vagoneo significa para los trabajadores del vagón una de las legítimas formas de ejercer el derecho al trabajo, pero que sin embargo sigue siendo utilizada como un fondo de capital político y económico por un sistema político y gubernamental que a través de negociaciones de corta duración con representantes de las organizaciones de estos trabajadores, configuran relaciones de subordinación de los trabajadores del vagón con los actores responsables de administrar el espacio en que trabajan, quienes fallan en favor o en contra de su práctica, lo que repercute en miles de familias que generacionalmente se han dedicado a construir una ocupación a la que no están dispuestos a renunciar sin dar la lucha por su permanencia y reconocimiento legal que les permita hacer uso de este espacio sin ser objeto de persecución.

Sin embargo, para que esto sea posible, para que la ocupación de vagonero pueda ser descorporativizada y a la vez regulada institucionalmente, la figura del líder tendría que auto

inmolarse para posibilitar que las relaciones clientelares se disuelvan en favor de quienes representa; por su parte las estructuras políticas tendrían que renunciar a las masas que aglomeran sus campañas políticas y llenan sus urnas, sin dejar lugar a la intermediación que hasta ahora es más que vital para seguir subsistiendo en el Metro.

La figura del líder, representante o coordinador se vuelve –en este momento- insustituible debido a la delegación de la responsabilidad de intermediación de los líderes nacida de la apatía, el desinterés y la profunda desidia para comprometerse para desarrollar acción colectiva más allá de la exigencia de resultados a los líderes de las organizaciones, manifiestos en la posibilidad de vender y de generar sus ingresos diariamente sin sufrir el asedio policial o defenderlos ante su presencia, de aferrarse a su ingreso y no a su trabajo. Esta postura también se ve favorecida por la generalizada manera de resolución de conflictos en base del uso de la fuerza física, del sometimiento violento y de la confrontación directa que han desarrollado en las interacciones cotidianas con los diversos agentes en donde la razón está determinada por la fuerza.

Por otro lado, existe por parte de los vagoneros una capacidad potencial para dejar de pensar desde la mentalidad de sus propios dominadores –policías, funcionarios y políticos- que les permite considerar la posibilidad de tomar conciencia de que su derecho al trabajo, al no estar regulado no pierde validez, muchas veces interpelando el engaño de que voluntades personales les permiten trabajar, asumiendo que la corrupción en los funcionarios responsables de administrar el espacio público y de altos mandos policiales encargados de la vigilancia son elementos inherentes a su ocupación y como prácticas necesarias e inevitables para poder desarrollar su trabajo.

Como dice De la Garza, existen procesos que coexisten paralelamente pero que no se desarrollan en el mismo ritmo, es decir que no tienen la misma temporalidad como el que tiene que ver con el desarrollo de la política de Cero Tolerancia que hemos abordado hasta ahora y al mismo tiempo otro proceso que se da en el entramado jurídico y político en la Ciudad de México que se da en el marco de la redacción de la Constitución de la Ciudad de México en la cual se plantea dotar de seguridad social a comerciantes ambulantes donde podría integrarse a los vagoneros, sin embargo el reto sigue siendo el mismo y el primordial: una buena perfilación de la población objetivo y el reconocimiento de que éste es un fenómeno

laboral que se configura en las dinámicas urbanas del Área Metropolitana del Valle de México en que se condensan una serie de fenómenos espaciales y territoriales en los que intervienen residentes del Estado de México que habitan la Ciudad de México en base de la temporalidad de sus jornadas de trabajo, lo que supone sin duda un abordaje multidimensional e interinstitucional que pueda encausar a estos sujetos laborales.

Así pues el trato penal que se da a las ocupaciones como la del vagonero contradice el derecho internacional de derechos humanos y borra de un plumazo – o de un toletazo- las obligaciones que el Estado tiene en relación con el derecho al trabajo las cuales se enfocan en respetar (no interferir directa o indirectamente en el disfrute del derecho al trabajo y de restringir o denegar su ejercicio); proteger (impedir que terceros interfieran en el disfrute del derecho al trabajo); garantizar (por medio de la adopción de medidas legislativas, administrativas, presupuestarias, judiciales y de otro tipo adecuadas para velar por su plena realización) y promover (tomar medidas necesarias, adecuadas y efectivas para garantizar la existencia de mecanismos educativos, informativos y de sensibilización destinados a crear conciencia pública sobre el derecho que tienen las y los trabajadores informales a trabajar) (CDHDF, 2016: 61 – 65) el derecho al trabajo en todas sus expresiones mientras sea lícito.

Pero además, el control de esta ocupación a través del endurecimiento de la norma y la sanción administrativa por la intervención no regulada en el espacio público de parte de los vagoneros como lo es la política de Cero Tolerancia, niega el uso plural del espacio público y el derecho a la ciudad a estos trabajadores.

Sin embargo, como se ha expuesto a lo largo de este trabajo, a pesar de las condiciones adversas, los trabajadores del vagón se las arreglan cotidianamente para continuar desarrollando su ocupación no obstante a las presiones estructurales y la acción gubernamental, por lo que se evidencia que su capacidad de agencia no es solo potencial sino que efectivamente es desarrollada modificando o limitando la aplicación de la norma.

Referencias

- Adler Lomnitz, L. (1975). *Cómo sobreviven los marginados*. México: Siglo XXI.
- _____. (1994). *Redes sociales, cultura y poder: Ensayos de antropología latinoamericana*. México, Flacso México: Miguel Ángel Porrúa.
- Alba, C. (2012). La calle para quien la ocupa. Las condiciones sociopolíticas de la globalización no hegemónica en México DF. *Revista Nueva Sociedad*, (241), 79 – 92.
- Alexander, J. (1989). *Las teorías sociológicas desde la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Gedisa.
- Marchan vagoneros invidentes en Tlalpan. (20 de febrero de 2014). *Animal Político*. Recuperado de: <http://www.animalpolitico.com/2014/02/marchan-vagoneros-invidentes-en-tlalpan/>
Consultado el 22 /03/ 2017.
- #Posmesalto. Las protestas del fin de semana por aumento a tarifa del Metro. (09 de diciembre de 2013). *Aristegui noticias*. Recuperado de: <http://aristeguinoticias.com/0912/mexico/videos-posmesalto-las-protestas-del-fin-de-semana-por-el-aumento-a-tarifa-del-metro/> Consultado el 13/05/17.
- Augé, M. (1993). *Los “no” lugares: espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Auyero, J. (2007). *La política de los pobres, las prácticas clientelares del peronismo*. Buenos Aires: Manantial.
- Bachelard, G. (2000). *La poética del espacio*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Bando por el que se prohíbe el ejercicio del comercio en la vía pública en puestos fijos, semifijos y de cualquier otro tipo en las calles comprendidas dentro del perímetro determinado por el Departamento del Distrito Federal para la Primera Fase de Desarrollo del Programa de Mejoramiento del Comercio Popular. Asamblea de representantes del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación. 12 de Julio de 1993.
- Bautista, R. (2015). *Movimiento Urbano Popular. Bitácora de lucha 1968 – 2011*. México: Casa y Ciudad

- Becker, Gary S. (1983). Inversión en capital humano e ingresos. En L. Tohaira (comp.) *El mercado de trabajo: teorías y aplicaciones* (pp. 39 – 63). Madrid: Alianza Editorial.
- Berger T. y Luckmann N. (2003). *La construcción social de la realidad*. Argentina: Amorrortu.
- Blau, P. (1971). *La burocracia en la sociedad moderna*. España: Paidós.
- Blau, P. y Scott, W. (1963). *Formal Organization: A comparative approach*. London: Ed. Routledge and Kegan.
- Blumer, H. (1982). *Interaccionismo simbólico: perspectiva y método*. Barcelona: Hora.
- Bourdieu, P. (1977). *La reproducción. Elementos para una teoría del sistema de enseñanza*, Barcelona: Ed. Laia.
- _____ (2002). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. México: Taurus.
- Braverman, H. (1974). *Trabajo y capital monopolista*. México: Nuestro Tiempo.
- Bruegman, R. (2005). *Sprawl: A compact history*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Burawoy, M. (1989). *El consentimiento en la producción. Los cambios del proceso productivo en el capitalismo monopolista*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Carrillo J. e Iranzo C. (1999). Calificación y competencias laborales en América Latina. En E. de la Garza (coord.) *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (pp. - 179 – 206). México: FCE.
- Casillas, K. (12/09/2013). *Corrupción en Metro cobija a ambulantes. El Universal*. Pp. 1 – 5. Recuperado de: <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2013/corrupcion-en-metro-cobija-a-ambulantes-971600.html>. Consultado el 20/ 03/ 2017.
- Castells, M. y Portes A. (1989). *Debajo del mundo: Los orígenes, dinámica y efectos de la economía informal*. En *La Economía Informal: Estudio en los países menos avanzados y desarrollados* (pp. 12 – 36). Baltimore: The Hopkins University Press.
- Castoriadis, C. (1993). *La institución imaginaria de la sociedad, vol. 2. El imaginario social y la institución*. Buenos Aires: Tusquets.
- Catani, M. (1990). Algunas precisiones sobre el enfoque biográfico oral. *Historia y Fuente Oral*, (3), 151 – 164.

- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2016). *El trabajo informal en el espacio público. Un análisis desde la perspectiva de derechos humanos*. México: CDHDF.
- Cooper, J; de Barbieri, T; Rendón, Suárez, E; y Tuñón, E. (comps.). (1989). *Fuerza de trabajo femenina urbana en México*, México: Porrúa-UNAM.
- Cortés, F. (2000). La metamorfosis de los marginales: La polémica sobre el sector informal en América Latina. En E. de la Garza (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (pp. 566 – 615). México: Fondo de Cultura Económica.
- Cruz Flores, A. C. (2015). *Aproximación a la salud de los vendedores en los vagones del Metro de la Ciudad de México 2013 – 2014*. (Tesis de maestría). Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Xochimilco. México.
- Cruz Flores, A. y Gómez Flores, L. (15/09/16). Liberan recursos para ampliar el Metro a Observatorio y Chalco, *La Jornada*, recuperado de: <http://www.jornada.unam.mx/2016/09/15/capital/031n1cap>. Consultado el 22/03/17.
- Davis, D. E. (2007). El factor Giuliani: delincuencia, la “cero tolerancia” en el trabajo policiaco y la transformación de la esfera pública en el centro de la Ciudad de México. *Estudios sociológicos*, 25(75), pp. 639 – 681.
- De Castro, C. (1999). *La geografía en la vida cotidiana*, Barcelona: Ediciones del Serbal.
- De Certeau, M. (1996). *La invención de lo cotidiano*. México: CEMCA-UIA.
- De la Garza, E. (1983). *El método del concreto – abstracto – concreto*. México: UAM – I.
- _____ (1988). *Hacia una metodología de la reconstrucción*. México: UNAM – Porrúa.
- _____ (1992a). *Los sujetos sociales en el debate teórico*. En E. de la Garza Toledo (coord.), *Crisis y sujetos sociales en México* (pp. 15-52). México: M. A. Porrúa.
- _____ (1992b). *Reestructuración productiva, estatal y de los sujetos-obreros en México*. En E. De la Garza Toledo (coord.), *Crisis y sujetos sociales en México* (pp. 53-106). México: M. A. Porrúa.
- _____ (1997). Trabajo y Mundos de vida. En H. Zemelman y E. León (coords.). *Subjetividad: umbrales del pensamiento social*, Barcelona: Anthropos.
- _____ (2001). Subjetividad, Cultura y Estructura. *Iztapalapa*, (50), 83-104.

- _____ (2005). Introducción: Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto social ampliado. En E. De la Garza Toledo (comp.). *Sindicatos y nuevos movimientos sociales en América Latina*. Colección grupos de trabajo (pp. 9 – 17). Buenos Aires. Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. CLACSO. Recuperado de: <http://bvsde.org.ni/clacso/publicaciones/Sindicatosynuevosmovimientossociales.pdf>.
- _____ (2009). El trabajo no clásico: la identidad y la acción colectiva de los trabajadores. *Iztapalapa Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, enero – junio (66), 9 – 13.
- _____ (coord.) (2011). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva. Tomo I*. México: Plaza y Valdés Editores.
- _____ (2012). *¿Qué es el trabajo no clásico?* Recuperado de: <http://sgpwe.izt.uam.mx/pge/mahr/cursos/empresas/Sesion8noClasico.pdf>
- De León Torres, G. F. (2009). *El abandono escolar de acuerdo a la teoría materialista de las necesidades. El caso de los vagoneros del tramo sur de la Línea 3 del Metro*. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Facultad de Ciencias Políticas y Sociales (FCP y S). México.
- De Soto, H. (1986). *El otro sendero: la revolución informal*. Lima: El Barranco.
- Delgado, M. (1999). Heterópolis, la experiencia de la complejidad. En *El animal público. Hacia una antropología de los espacios públicos* (pp. 36 – 58). Barcelona: Editorial Anagrama.
- Departamento del Distrito Federal, (1997), *Programas delegacionales del Distrito Federal: Tlalpan y Tláhuac*, publicado en la *Gaceta Oficial* del Distrito Federal, el 10 de abril, núm. 24, tomo VI, México.
- Desalojo de comerciantes establecidos en la basílica. (05/01/06). *Proceso*. Recuperado de: <http://www.proceso.com.mx/213567/en-la-basilica-desalojo-de-comerciantes-establecidos>
Consultado el 28/02/17.
- Doeringer, P. B. y Piore, M. J., (comps.). (1983). Los mercados internos de trabajo. En L. Tohaira (comp.), *El mercado de trabajo: teorías y aplicaciones* (pp. 341-369). Madrid: Alianza Editorial.
- Dubar, C. (2001). El trabajo y las identidades profesionales y personales. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, 7(13), 5 – 16.

- Duhau, E. y Giglia A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI / Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco.
- Dunlop, J. (1958). *Industrial Relations System*. Nueva York: Holt.
- Durand, J. (2010). *La cadena invisible*. México: FCE.
- Durkheim, E. (1998). *La división del trabajo social*. 1ª ed. México: Ed. Colofón.
- Edwards, P. (1994). A comparison of National Regimes of Labor Regulation and the Problem of Workplace. En J. Bélanger, P.K. Edwards y L. Haiven (eds.). *Workplace Industrial Relations and the Global Challenge* (pp. 23 – 42). New York: Cornell University.
- Edwards, P. (2005). The challenging but promising future of Industrial Relations: developing theory and method in context-sensitive research. *British Industrial Relations Journal*, 4(36), pp. 264 – 282.
- Ellis, C. (2007). Telling secrets, revealing lives: relational ethics in research with intimate others. *Qualitative Inquiry*, (13), 3-29.
- Ellis, C. and Bochner, A. (eds.) (1996). *Composing Ethnography: Alternative Forms of Qualitative Writing*. Walnut Creek: Altamira Press.
- Foucault, M. (1976). *Vigilar y castigar, nacimiento de la prisión*. México. Siglo XXI.
- _____ (1979). Poderes y estrategias. En *Microfísica del Poder* (pp. 163 – 175). Madrid: Gedisa.
- Gaceta Oficial del D.F. (26 / 04 / 13). Reglas de Operación del Seguro de Desempleo Publicadas en la Gaceta Oficial del D.F. el día 9 de febrero de 2012. Recuperado de: www.sideso.cdmx.gob.mx/documentos/2013/evaluaciones/Evaluacion%2520Interna%2520STyFE%2520SEGURO%2520DESEMPLEO.docx+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=mx
- Consultado el 28/ 02/ 17.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal (09/07/10). Secretaría de Trabajo y Fomento al Empleo. Reglas de operación del programa de seguro de desempleo para vagoneros en el STC – Metro 2010. <http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/3376.htm> Consultado el 11/ 03/17.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal (18/12/14). Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VI Legislatura, Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-0f05874fac7a0a4b94b9935dd0998eae.pdf>

- Gaceta Oficial del Distrito Federal (31/05/04). Asamblea Legislativa del Distrito Federal. III Legislatura. Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-0f05874fac7a0a4b94b9935dd0998eae.pdf>
- Gayosso Ramirez, J. L. (2012). *Trabajo, identidad y acción colectiva en el Trabajo No Clásico: Los vendedores en el tianguis en el D.F.* (Tesis de Doctorado) Posgrado de Estudios Sociales, Estudios Laborales, Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Iztapalapa.
- Geertz, C. (1973). *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa.
- Giglia, A. (2012). *El habitar y la cultura: perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona: Anthropos- UAMI.
- Giménez, G. (2007). *Estudios sobre la cultura y las identidades sociales*. México: CONACULTA.
- Gortz, A. (2005). *O imaterial*. São Paulo: Anne Blume.
- Gracia, E.; Ramos, J. y Moliner, C. (2014). El trabajo emocional desde una perspectiva clarificadora después de treinta años de investigación. *Universitas Psicológica*, 13(4), 1527 – 1529.
- Gramsci, A. (1976). *Literatura y vida nacional*. México: Juan Pablos Editor.
- _____ (2003). *Notas sobre Maquiavelo, sobre la política y el Estado moderno*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- _____ (2005). *Antología*. México: Siglo XXI editores.
- Granovetter, M. (1992). Economic Institutions as Social Constructions: A Framework for Analysis. *Acta Sociológica*, 35(1), 3-11.
- Hart, K. (1973). Informal income Opportunities and Urban Employment in Ghana. *Journal of Modern African Studies*, 11(1), 61 – 89.
- Heinich, W. (2001). *Lo que el Arte Aporta a la Sociología*. México: Conaculta.
- Hernández Castellan, A. M. (2014). *Carpeta gráfica. “Vagoneros trajinando en sus comercios” crónica del ambulante comercio informal en los vagones del Metro de la Ciudad de México*. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Facultad de Artes y Diseño (FA y D). México.
- Hoschild, A. R. (1983). *The managed heart*. Berkeley: University of California Press.

- Hyman, R. (1975). *Relaciones Industriales. Una introducción marxista*. Madrid: H. Blume Ediciones.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2014). Encuesta Anual de Transportes 2015 – 2016. México. INEGI. Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/259> Consultado el 17/07/17.
- López, J. (18 de enero de 2018). Combatirán explotación infantil en el Metro, *Excélsior*. Pp. 11.
- Juárez Gutiérrez, C. (2015). *El comercio ambulante en el Sistema de Transporte Colectivo - Metro. Estudio del vagonero y su contexto*. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Facultad de Estudios Superiores – Aragón (FES- Aragón). México.
- Kelling, G. y Wilson, Q. J. (1982). *The police and neighborhood safety*. The Atlantic Magazine, March.
- Knights, D. (1997). La organización social de la producción en la teoría y la práctica. *Iztapalapa*, (42), 49-70.
- Lazarato, M. y Negri, T. (2001). *Trabajo inmaterial*. Rio de Janeiro: DP y Editora.
- Leal Martínez, A. (2017). *Asegurando la calle: Renovación urbana y la lucha contra la informalidad en la Ciudad de México*. UNAM. Inédito.
- Lenin, V. I. (1979). *¿Qué hacer?* URSS: Progreso.
- Lin, N., Katen S.C. y Ronald S. B. (2000). *Social Capital Theory and Research*. Nueva York: Aldine de Gruyter.
- Lindón Villoria, A. (2011). Las narrativas de vida espaciales y los espacios de vida. En B. Nates y F. C. Londoño (coords.), *Memoria, Espacio y Sociedad* (pp. 13 – 32). Barcelona: Antrophos.
- _____ (2014). *El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte*. En D. S. González y L. Á. Domínguez Moreno (coords.). *Identidad y espacio público, ampliando espacios y prácticas* (pp. 55 – 77). Gedisa: Barcelona.
- _____ (2015). Del cronotopo fundacional a la construcción socio – espacial del territorio vallechalquense. En A. Lindón Villoría y C. Mendoza (coords.) *La periferia metropolitana: entre la ciudad prometida y un lugar para habitar la ciudad de México* (pp. 115 – 151). Barcelona: Gedisa.

- _____ (2017). La ciudad movimiento: cotidianidades, afectividades corporizadas y redes topológicas. *Inmediaciones de la comunicación*, 12(1), 107 – 126.
- Lussault M. y Stock M. (2010). Doing with space: towards a pragmatics of space, *Social Geography*, 5(1), 11-19.
- Merleau – Ponty, M. (1984). *Fenomenología de la percepción*. Barcelona: Editorial Planeta.
- Maffesoli, M. (1979). *La conquista del presente, por una sociología de la vida cotidiana*. París: P.U.F.
- Mann, S. (1999). Emotion at work: To what extent are we expressing, suppressing, or faking it? *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 8(3), 347-369.
- Martínez, D. (2001). Evolución del concepto del trabajo emocional. *Revista de Psicología del Trabajo y las Organizaciones*, 17(2), 131 – 157.
- Marx, K. (1971). *Tesis sobre Feuerbach*. En K. Marx y F. Engels (eds.). *Ideología Alemana* (pp. 225-229). México: Ediciones de Cultura Popular.
- _____ (2007). *El Dieciocho Brumario de Luis Bonaparte*. Buenos Aires: Andrómeda.
- Mayntz, R. (1972). *Sociología de la organización*. Madrid: Alianza Editorial.
- Mead, G.H. (1968). *Espíritu, persona y sociedad*. Buenos Aires: Paidós.
- Melucci, A. (1985). The Symbolic Challenge of Contemporary Movements. *Social Research*, 52(4), 789-816.
- _____ (1994). Paradoxes of Post-Industrial Democracy: Everyday Life and Social Movements. *Berkeley Journal of Sociology*, 38, 185-192.
- Mendez A., Aké S. y Bautista A. (1990). El Metro: un espacio para el comercio ambulante. *Momento económico – información y análisis de la coyuntura mexicana*, (51), 23 – 28.
- Mercado Aragón, C. I. y Teresa Nava, M. (2013). *Vendedores de... (El) Metro, un espacio para la cultura. (Tesis de pregrado)*. Universidad Autónoma Metropolitana. (UAM) Xochimilco. México.
- Morelos, L. (08/10/27). Justifica GDF plan de vagoneros. *Reforma*, Recuperado de: <http://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=361345&md5=291c2841269c8ea61ec57e1448883c2c&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe> Consultado el 03/05/17.

- Navarro, P. y Capitolina D. (1995). Análisis de contenido. En J. M. Delgado y J. Gutiérrez (eds.), *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales* (pp. 177- 208.) Madrid: Editorial Síntesis.
- Neffa, J. C. (1982). *Proceso de trabajo, división del trabajo y diversas formas de organización del trabajo*. México: INET.
- _____ (1990). *El proceso de trabajo y la economía de tiempo*. Buenos Aires: Ed. CREEDLA-Humanitas.
- North, D. (2005). *Understanding the Process of Economic Change*. Princeton: Princeton University Press.
- Oficio STC N°. UT/001146/17, (03/04/17). Atención a la solicitud de Acceso a la Información Pública con los folios: 032500044117 y 0325000045417.
- Oliveira, O. y Ariza, M. (1999). Trabajo, familia y condición femenina: una revisión de las principales perspectivas de análisis. *Papeles de Población*, 5(20), 89 – 127.
- Olson, M. (1992). *La lógica de la acción colectiva*. México: Limusa – Noriega.
- Ostermann, P. S. (1994). Internal Labour Markets: Theory and Change. En C. Kerr y P. D. Staudohar (eds.), *Labour Economics and Industrial Relations. Markets and Institutions* (pp. 303-339). Cambridge/Londres: Harvard University Press.
- Ostrovetsky, S. (2001). Les transformations de l'espace public. En *Lugares, d'un continent l'autre...: Perception et production des espaces publics* (pp. 139-158). París: L'Harmattan.
- Pacheco, E. (2014). El mercado de trabajo en México a inicios del siglo XXI. Heterogéneo, precario y desigual. En R. Guadarrama, A. Hualde y S. López (coords.), *La precariedad laboral en México. Dimensiones, dinámica y significados* (pp. 45-100). Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte; Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Cuajimalpa.
- Páez, A. (26/09/16) Fracasa plan para emplear vagoneros. Recuperado de: <http://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=947804&md5=b765f7ac37d3425b3557975640573bcb&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe&lcmd5=a454ae7c2d2cb85d2f115ae70849dd6c> Consultado: 21 Marzo de 2017.
- Pazos, F. (30/11/13) Inicia encuesta sobre aumento en la tarifa del Metro. *Excélsior*. Recuperado de: <http://m.excelsior.com.mx/comunidad/2013/11/29/931085> Consultado el 28/ 04/ 17.

- Pérez, D. (28/04/2014). Marchan vagoneros ciegos en Tlalpan. El Norte. Recuperado de <https://www.elnorte.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=216650&md5=64e12cd32768113bde36a8333cc2efe0&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe> Consultado el 26/05/17.
- Pile, S. y Thrift, N. (1995). Mapping the Subject. En *Mapping the Subject: Geographies of cultural transformation* (pp. 12-51). London-New York: Routledge.
- Piña, C. (1989). Sobre la naturaleza del discurso autobiográfico. *Argumentos*, (7), 131 – 160.
- Pogliaghi, L. (2012). *Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la ciudad de México*. (Tesis de Doctorado). Posgrado de Estudios Sociales, Estudios Laborales, Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Iztapalapa.
- Poole, M. (1984). *Teorías del Sindicalismo. Una Sociología de las Relaciones Industriales*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, España.
- Pozos, F. (04/06/16). Remodelarán más estaciones de la Línea 1 del Metro, *Excélsior*, Recuperado de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/06/04/1096655>. Consultado el 28/05/17.
- Pries, L. (2000). Teoría de Mercado de Trabajo y Sociología del Empleo. En E. de la Garza (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (pp. 511-539). México: Fondo de Cultura Económica.
- STC: Metro, mentiras y precio del boleto. (30/11/13). *Proceso*. Recuperado de: <http://www.proceso.com.mx/359660/stc-metro-mentiras-y-precio-del-boleto> Consultado el 28/ 04/ 17.
- Quevedo Torres, K. J. (04/07/14). Investigarán a Horcasitas y Bojórquez por fallas en Línea 12. *Animal político*. Recuperado de: <http://www.animalpolitico.com/2014/08/investigaran-horcasitas-y-bojorquez-por-fallas-en-linea-12/> Consultado 05/05/17.
- Redacción, (30/04/16), Policías del Metro resguardarán el Metro en el EDOMEX, *Excélsior*, recuperado de <http://m.excelsior.com.mx/comunidad/2016/04/30/1089808> Consultado 30/03/17.
- Rendón, T. y Salas, C. (2000). El cambio en la estructura de la fuerza de trabajo en América Latina. En E. de la Garza (coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* (pp. 540 - 561). México: Fondo de Cultura Económica.

- Retamozo, M. (2006). Populismo y teoría política. De una teoría hacia una epistemología del populismo para América Latina. *Revista venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, 12 (2/20), 95 - 113.
- Richardson, L. (2003). Writing. A Method of Inquiry. En N. Denzin, y Y. Lincoln (eds.), *Collecting and Interpreting Qualitative Materials* (pp. 499 – 541). Thousand Oaks: Sage. Routledge.
- Rowles, G. (1978). Reflections on experiential fieldwork. En D. Ley y M. Samuels (eds.), *Humanistic geography: Prospects and problems* (pp. 173 – 193). Londres: Croom – Helm.
- Ruíz de los Santos, S. R. (2009). *Deambulando con los vagoneros del Metro: La jornada sobre rieles*. (Tesis de maestría) Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Iztapalapa. México.
- Ruíz Olabuenaga, J. I. (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*, (pp. 11- 32). Bilbao: Universidad de Deusto.
- _____ (1997). *Sociología de las organizaciones complejas*. Bilbao: Universidad de Deusto.
- Sabatini, F. (2015). La ruptura del patrón de segregación y su significado teórico y práctico. En A. G. Aguilar e I. Escamilla (eds.) *Segregación urbana y espacios de exclusión: ejemplos de México y América Latina* (pp. 25 – 46). México: Instituto de Geografía – UNAM y M.A. Porrúa.
- Sánchez Correa, V. (2008). *¡Lleve la oferta, la promoción! ¡Cinco pesos le vale, cinco pesos le cuesta! Los vagoneros: la mafia donde todos ganan. (Reportaje)*. (Tesis de pregrado) Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Facultad de Ciencias Políticas y Sociales (FCP y S). México.
- Schutz, A. y Thomas L. (1977). *Las estructuras del mundo de la vida*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Schutz, A. (1974). *El problema de la realidad social*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Scott, W. (1990). *Los dominados y el arte de la resistencia*. México: Ediciones Era.
- Serna Luna, E. (2013). *Los que laboran en la oscuridad, la informalidad regulada del discapacitado visual bajo la ciudad*. (Tesis de maestría). El Colegio de México (COLMEX). México.
- Silva Londoño, D. A. (2010). *Negociando la (in) formalidad. Las contendas por el desalojo del comercio ambulante en el Centro Histórico de la Ciudad de México (1990-2008)*. (Tesis de Doctorado). El Colegio de México (COLMEX). México.

- Simmel, G. (1986). *Las grandes urbes y la vida del espíritu*. En G. Simmel, *El individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura* (pp. 247-261). Barcelona: Ediciones Península.
- Sin Embargo*, (28/05/17). Días de 26 horas, el sueño de los habitantes de las Ciudades Dormitorio, Recuperado de: <http://www.sinembargo.mx/28-05-2017/3227352> Consultado el 15/ 05/ 17.
- Smith, N. (1987). Gentrification and the rent – gap. *Annals of the Association of the American Geographers*, 77(3), 462 – 465.
- Sorel, G. (2005). *Reflexiones sobre la violencia*. Madrid: Alianza Editorial.
- STC/002/2016, (17/09/15). Resultados de operativo Cero Tolerancia en 2015.
- STC/008/2017, (02/02/17). Destruye STC más de 160 bocinas y cd's piratas abandonados por bocineros.
- STC/0276/2014, (07/02/14). Presenta GDF programa para la integración a la economía informal de los comerciantes al interior del STC – Metro. Recuperado de: <http://sedecodf.gob.mx/archivos/SEDECO-SEGOB-METRO-VAGONEROS.pdf> consultado el 28/05/17.
- STC/052/2014, (27/04/14). Incorporar al STC y SSP a 500 nuevos policías a la vigilancia del Metro.
- STC/08/14, (15/01/14). Capacita el STC a elementos de la PBI sobre la operación del Metro y atención a contingencias.
- STC/094/2015, (11/08/15). Entrega Gaviño Ambos diagnóstico del Sistema de Transporte Colectivo. Recuperado de: <http://www.paginaciudadana.com/jorge-gavino-entrega-diagnostico-del-sct/> Consultado el 30/02/17.
- STC/100/2015, (18/09/15). 219 Acciones contra comerciantes informales, en segundo día de “Operativo Cero Tolerancia”.
- STC/SSP-DF, (17/09/15). STC Y SSP Realizan primer operativo contra vendedores informales como respuesta a demanda de usuarios.
- Stock, M. (2004). L’habiter comme pratique des lieux géographiques. *EspaceTemps.net Textuel*, URL: <http://www.espacetemps.net/document1138.html>
- Suarez, E. (11/10/16). Acepta Jorge Gaviño abusos contra vagoneros. *El big data*, Recuperado de: <http://elbigdata.mx/city/acepta-jorge-gavino-que-si-hay-abusos-contra-vagoneros/> Consultado el 28/03/17.
- Thompson, E.P. (1989). *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Barcelona: Editorial Crítica.

- Thrift, N. (2004). Movement-space: changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness. *Economy and Society*, 33(4), 582-604.
- Tokman E. V. (1995). *El sector informal en América Latina. Dos décadas de análisis*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Touraine, A. (1985). An Introduction to the Study of Social Movements. *Social Research*, 52(4), 749-787.
- Touraine, A. y Germani, G. (1965). *América del Sur: un proletariado nuevo*. California: Nova Terra.
- Wacquant, L. (2001). *Parias urbanos: Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*. Buenos Aires: Manantial.
- _____ (2007). *Los condenados de la ciudad: Gueto, periferias y Estado*. Buenos Aires. Siglo XXI.
- _____ (2010). *Las dos caras de un gueto: Ensayos sobre marginalización y penalización*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Weber, M. (2008). *Economía y sociedad. Esbozo de la sociología comprensiva*. México: FCE.
- Witz, A., Warhurst C. y Nickson D. (2003). The Labour Aesthetics of Organization. *Organization*, 10(1), 33 – 54.
- Wolfgang W. (ed.) (1993). *Die Aktualität des Ästhetischen*. München: Wilhelm Fink Verlag.
- Zarembeg L. G. (2011). *¿Corporativismo informal? Organizaciones de ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal 2000 – 2005*. 1ª ed. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, CLACSO.
- Zemelman, H. (1990). Los sujetos sociales una propuesta de análisis. *Acta Sociológica*, III (2), 89 – 104.

Anexo 1

Perfil de los entrevistados

Para la presente investigación se ha pretendido recuperar las voces que han tenido una influencia notable en el desarrollo de esta ocupación de los vagoneros a lo largo de casi cuarenta años y que se ha practicado por tres generaciones distintas de trabajadores, en algunos casos de padres, hijos y nietos.

Para establecer los lineamientos para la selección de los entrevistados se realizó una primera aproximación de carácter exploratorio para ubicar a trabajadores que ya conocía, nuevos trabajadores interesados en participar y quienes en la investigación previa pudieran haber quedado fuera por su desinterés en participar en el estudio, considerando la posibilidad de cambiar de opinión. Pero, sobre todo, para la selección de los informantes calificados se han considerado algunos aspectos como su relevancia dentro de la ocupación del vagonero en tanto a su influencia organizativa en los procesos de trabajo, su experiencia en el trabajo del vagón, la mercancía que comercian o el tipo de actividad no comercial que realizan y la organización a la que pertenecen. Naturalmente no se podían dejar fuera rasgos sociodemográficos, principalmente el género y la edad ya que abonan a conocer la heterogeneidad colectiva de estos trabajadores.

En el caso de los trabajadores pertenecientes a la organización 3 dirigida por el líder conocido como El Burro, la mayoría son trabajadores que han cambiado de organización ya que antes pertenecían a la organización fundadora de la Unión Única Independientes de vagoneros del Metro (U.U.I.), es decir a la organización 1 encabezada por El Camello. Por ello, era crucial recuperar la voz de la discordancia que fluye a través de sus palabras. En la organización 3 es difícil encontrar vendedores muy nuevos, incluso hay quienes tienen más tiempo en el trabajo del vagón que el mismo líder.

La visión de los agremiados a la organización 2 liderada en mancuerna de lideresas, viene a expresar el profundo desinterés de los trabajadores agremiados a esa organización para reflexionar sobre sí mismos, ya que parecen ser quienes se guían más con una conducta pragmática utilitaria de únicamente acudir a vender al vagón, sin considerar los procesos que rodean esa práctica laboral.

En el caso de los vagoneros de la organización 1, existió la particularidad de ser conocido por algunos de estos trabajadores, aspecto que si bien no era una garantía para contar con su participación, me dio la posibilidad de ser percibido por un agente menos extraño a su cotidianidad y que, en algunos casos, le dio legitimidad a mi presencia en el vagón al ser ubicado como ex – compañero y sirviendo de vínculo con otros trabajadores nuevos en la Línea o en la ocupación para incluirlos en el estudio.

Asimismo platicar con vagoneros independientes me permitió contrastar la información relacionada a su organización en el trabajo y la relación de estos con líderes; ya que su relativa autonomía les permite tener una visión más crítica de la forma en la que se establece el control interno de esta ocupación. Su experiencia en más de una Línea o prácticamente en toda la Red del Metro me permitió tener una visión más amplia de esta ocupación y los operativos policiales y políticas institucionales en su contra.

De los interlocutores de la Organización 1

Jesús

| | |
|---|--|
| Fecha: 07/11/17 Lugar: Los Reyes Nombre del entrevistado: Jesús Edad: 52 años | Organización a la que pertenece: 1 Tramo en que trabaja: Los Reyes – Santa Martha Tiempo trabajando en el vagón: 15 años |
|---|--|

Duración de la entrevista: 72 minutos

Jesús es un vagonero articulista, que al momento de la entrevista comerciaba con flexómetros. Es reconocido por colaborar en la mesa directiva de la organización, por lo que suele trabajar muy pendiente de las detenciones de los compañeros. Es uno de los principales negociadores con los policías encargados de los operativos cuando se presentarse alguna detención. Su llegada a la ocupación de vagonero fue a raíz del desempleo, el cual llegó después de años de trabajo formal en una fábrica. El tramo en que trabaja solo se compone de una estación a diferencia de años atrás en los que comerciaba en toda la Línea A.

Julio

| | |
|---|---|
| Fecha: 26/10/17 Lugar: Acceso oriente de la estación La Paz Nombre del entrevistado: Julio Edad: 31 años | Organización a la que pertenece: Tramo en que trabaja: Los Reyes – Santa Martha, Santa Martha - Acatitla Tiempo trabajando en el vagón: 18 años |
|---|---|

Duración: 35 minutos

Se trata de uno de los trabajadores del vagón en la Línea A con mayor influencia en los compañeros de trabajo. Ocupa un lugar central en la Mesa directiva de la organización 1 y

su relación con el Líder es muy estrecha. Comercia principalmente con dulces y artículos. Ha trabajado desde los doce años en la ocupación de vagonero cuando acompañaba a su padre a trabajar a la Línea 2, lo que convierte a esta ocupación la que más ha desarrollado en su vida laboral (o la única). Es conocido en el mundo de estos trabajadores en toda la Red del Metro, por lo que mantiene relación con otros líderes. Suele tener una disposición considerable hacia la confrontación con los elementos policiales de los operativos en contextos de abuso de poder.

Karina

| | |
|---|---|
| Fecha: 26/10/17 Lugar: Base de Los Reyes Nombre del entrevistado: Karina Edad: 28 años | Organización a la que pertenece: 1 Tramo en que trabaja: Los Reyes – Santa Martha Tiempo trabajando en el vagón: 3 años |
|---|---|

Duración: 38 minutos

Trabajadora que reingresa a la ocupación del vagonero tras terminar sus estudios en cosmetología. Reingresa acompañándose de su hermana menor la cual aprenderá a trabajar desde su experiencia. No está familiarizada con el Programa de Tolerancia Cero. Su reingreso se presenta en un contexto de cambios en la forma de negociar la persistencia de su trabajo. Esta ocupación es considerada por la entrevistada como un trabajo de tránsito con el cual empezar a invertir en su spa.

Christian y Mauricio

| | |
|--|---|
| Fecha: 31/10/17 Lugar: Base de Los Reyes Nombre del entrevistado: Christian y Mauricio Edad: 11 y 9 años respectivamente | Organización a la que pertenece: 1 Tramo en que trabaja: Los Reyes – La Paz y Los Reyes – La Paz Martha Tiempo trabajando en el vagón: 2 años |
|--|---|

Duración: 33 minutos

Pareja de niños (hermanos) músicos que trabajan en la Línea A en el tramo terminal de la Línea A de Los Reyes a La Paz. Su presencia como infantes trabajadores se ve normalizada tanto por compañeros de trabajo, por quienes dicen sentirse protegidos, como por usuarios que disfrutan de sus interpretaciones. A pesar de su condición etaria han sido objeto de remisión por parte del operativo, siendo su tutor el responsable de recogerlos en el Juzgado Cívico. Dicen trabajar en el Metro para completar los ingresos familiares, así como los propios para sus estudios y divertirse.

Juana

| | |
|---|---|
| Fecha: 07/11/17 Lugar: Base de Los Reyes Nombre del entrevistado: Juana Edad: 26 años | Organización a la que pertenece: 1 Tramo en que trabaja: Los Reyes – La Paz, Los Reyes – Santa Martha, Santa Martha - Guelatao Tiempo trabajando en el vagón: 15 años |
|---|---|

Duración: 16 minutos

Esta trabajadora solicitó participar en la entrevista ya que, según sus palabras, reflexionar sobre su trabajo le apasiona. Fue de las pocas que ubica el programa de Tolerancia Cero con cierta familiaridad. Comercializa bolsas para la Laptop elaboradas en casa entre ella y su esposo. Al interior de la organización la consideran un tanto desequilibrada mentalmente, al combinar sus ventas con algún mensaje político en el que los usuarios suelen engancharse al representar un sentido cada vez más difícil llevar al terreno discursivo.

Jesús Arturo

| | |
|---|---|
| Fecha: 20/12/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Jesús Arturo Edad: 18 años | Organización a la que pertenece: 1 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 10 años |
|---|---|

Duración 18 minutos

Joven vagonero que desarrolla esta ocupación desde hace diez años, es decir formaba parte de la fuerza de trabajo infantil en el vagón del Metro. Acompañaba a sus padres a trabajar sin vender, ya que su madre no tenía en donde dejarlo mientras trabajaba, hasta que por imitación empezó a vender para complementar los gastos familiares.

Actualmente desarrolla esta ocupación con miras a prepararse para ingresar al Colegio Militar, ya que dentro de sus planes está el trascender la ocupación del vagonero. Recuperar la visión de este trabajador tenía la intención de abordar las configuraciones subjetivas que se establecen en los grupos de vagoneros jóvenes para contrastarlos con las percepciones de los más experimentados.

De los interlocutores de la Organización 2

Doña Rosa

| | |
|--|---|
| Fecha: 30/10/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Doña Rosa Edad: 65 años | Organización a la que pertenece: 2 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 23 años |
|--|---|

Duración: 35 minutos

Doña Rosa es la única trabajadora agremiada a la organización 2 (liderada por Chapis), pionera del vagoneo en la Línea A. Realiza su trabajo en el tramo que ocupa la organización 3 y hace base en Agrícola Oriental. Su imposibilidad para escapar rápidamente o de distinguir a los policías a la distancia (por problemas oculares) la hacen un objetivo relativamente sencillo para el operativo. Por ello, los policías de los operativos ya la reconocen y suelen remitirla menos. Al igual que sucede con los niños, existe una “preocupación” particular por ella de parte de los compañeros trabajadores sin importar su pertenencia a determinada agrupación. Es una figura que cohesiona y canaliza la solidaridad de los demás trabajadores. Su voz contiene la memoria de las transformaciones de la Línea, de los procesos de trabajo y las organizaciones entre los trabajadores.

Marcos

| | |
|---|--|
| Fecha: 22/12/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Marcos Edad: 18 años | Organización a la que pertenece: 2 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 8 años |
|---|--|

Duración 19 minutos

Uno de los pocos trabajadores agremiados a la organización 2 que se ha mostrado interesado en participar en la investigación a través de su testimonio. Solo trabaja por cuatro horas al día para obtener recursos económicos para sus estudios de nivel medio superior que actualmente realiza muy “cerca del trabajo”, como dice para referirse a la estación Agrícola Oriental. Otro de los entrevistados jóvenes que formó parte de la infancia trabajadora en los vagones del Metro. Narra con soltura su ya considerable experiencia en el trabajo y muestra un arraigo a él considerándolo un “trabajo de tránsito hacia uno mejor” pues dentro de sus planes a corto y mediano plazo es continuar estudiando mientras continúa trabajando en el vagón. Le interesa estudiar enfermería o derecho, esta última profesión con la intención de trabajar como Juez Cívico. Como sucede con los trabajadores de la organización 2, suele permanecer muy poco tiempo en la base y su forma de trabajo es muy intensa. También trabaja en la Línea 3 “de pasada” en el regreso a casa.

Itzel

| | |
|--|---|
| Fecha: 22/12/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Itzel Edad: 32 años | Organización a la que pertenece: 2 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 20 años |
|--|---|

Duración 15 minutos

La forma en la que interactúa en la base significa a sus compañeros escuchar una inacabable lista de productos que comercializar en el vagón. Ella misma se asume como una mujer luchona que le saca “la vuelta a la vuelta”, es decir, su estrategia se centra en inversión menores con las cuales “hacer mi ronchita”. Sus compañeras la esperan para preguntar algún producto de venta o su opinión del ánimo de consumo de los usuarios. La entrevista fue algo corta ya que la intensidad de su jornada no le permitió permanecer en la base por más de tres trenes. Con relación a los operativos tiene el hábito de guardar siempre alguna cantidad para el posible *torzón*.

De los interlocutores de la Organización 3

Daniel

| | |
|---|---|
| Fecha: 12/11/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Daniel Edad: 33 años | Organización a la que pertenece: 3 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 19 años |
|---|---|

Duración: 29 minutos

Daniel es uno de los trabajadores más solidarios en cuanto a la intermediación y negociación con los elementos policiales cuando una detención se presenta. Participó con su testimonio en la investigación previa, cuando entonces pertenecía como agremiado a la organización 1. Se trata de uno de los bocineros por excelencia en esta Línea, sin embargo hoy comercializa con vendas elásticas tras un problema jurídico por la venta de disco pirata. En un momento conformó una organización misma que se disolvió pronto. Es uno de los personajes más conocidos por los policías “de planta” que se hacen cargo de los operativos en esta Línea.

Laura

| | |
|--|---|
| Fecha: 16/11/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Laura Edad: 45 años | Organización a la que pertenece: 3 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 12 años |
|--|---|

Duración 35 minutos

Madre soltera que se integró al trabajo en el Metro como ayudante de un puesto ambulante en Santa Martha que al ver incrementados sus gastos con la llegada de su tercer hijo decidió vender adentro de los vagones al ver que estos comerciantes tenían mejores ingresos. Representa un caso de la fuerza laboral femenina que se integra al mercado de trabajo desregulado que ha presenciado los principales cambios en los procesos de trabajo de esta ocupación en la periferia urbana en la que reside. Su forma de asumir esta ocupación en el vagón y la manera de desarrollar sus procesos de trabajo resaltan de entre la mayoría de sus compañeros por la dinámica y rigurosidad con que los desempeña. Sus tres hijos desarrollan este trabajo también sus dos hijas universitarias y el pequeño de 12 años después de su horario en la secundaria.

Ana María

| | |
|--|---|
| Fecha: 16/11/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Ana María Edad: 40 años | Organización a la que pertenece: 3 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 10 años |
|--|---|

Duración: 10 minutos

Se trata de una mujer que trabaja en el vagón desde hace diez años, principalmente como dulcera, está agremiada a la organización 3 y se hace acompañar de su hija de cuatro años. El interés de recuperar sus dificultades al trabajar con la niña a costas permitió fue la principal inquietud por solicitar su testimonio para abordar el tema de la aplicación de la política de Cero Tolerancia en casos de trabajadoras acompañadas por sus hijos. Residente de la periferia urbana oriente, migrante de Oaxaca que encontró en el trabajo en el vagón su principal estrategia para ganar el sustento de sus tres hijas.

Charmín

| | |
|--|---|
| Fecha: 16/11/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Charmín Edad: 43 años | Organización a la que pertenece: 1 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 22 años |
|--|---|

Duración: 20 minutos

Este trabajador es uno de los más viejos en la Línea, sin embargo, a pesar de tener la antigüedad requerida para trabajar como independiente está afiliado a la organización 3. De esta forma el principal interés además del aspecto experiencial, se trata de interpretar la forma en la que un trabajador que podría ser más autónomo que otros, decide seguir ciertos requerimientos organizacionales para desarrollar su trabajo. Junto con otros trabajadores de la organización 3 ha decidido establecer negociación directa con altos mandos policiales, figuras responsables de los operativos, los cuales son cambiados periódicamente. Sus 22 años de experiencia en su trabajo de vagonero lo hacen ver los operativos correspondientes al Tolerancia Cero como otra estrategia institucional simuladora como las operadas anteriormente. Al momento comercia con artículos (cortaúñas y encendedores)

José Luis

| | |
|--|---|
| Fecha: 22/12/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: José Luis Edad: 42 años | Organización a la que pertenece: 3 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental – Los Reyes Tiempo trabajando en el vagón: 20 años |
|--|---|

19 minutos

Uno de los trabajadores del vagón más experimentados de la organización 3, incluso tiene más tiempo trabajando que el mismo líder de la organización a la que está agremiado, que como se ha visto antes, el tiempo no es el que determina la función de líder. Se traslada a lo largo de toda la Línea sin contratiempos. Concibe los operativos policiales como parte de su trabajo, de él proviene la expresión de “bien torcido, bien tronchado”, que describe la detención policial justificada por los trabajadores en flagrancia y ante la cual no hay nada que discutir. La negociación con los policías puede venir después, pero para ello, la detención debe ser aceptarse sin discusiones ni aspavientos. Su experiencia en el trabajo está llena de narraciones de detenciones y encierros, que implícitamente contienen una relatoría de los cambios y continuidades de las acciones policiales en su contra. No distingue diferencia en las interacciones con las autoridades institucionales y policiales, de hecho no conoce la actual política de seguridad. Para él los operativos policiales en su contra “siempre han sido igual” y considera muy difícil la eliminación de su trabajo.

Hija 1

| | |
|---|--|
| Fecha: 07/11/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Hija 1 Edad: 23 años | Organización a la que pertenece: 3 Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 5 años |
|---|--|

Duración 21 minutos

Hija de una de las entrevistadas previas actualmente se dedica a trabajar en el Metro a la par de realizar sus estudios universitarios. Representa otro caso de vagoneras estudiantes que desarrollan esta ocupación como parte de una estrategia de vida más amplia, como de resguardo, por lo que suelen mostrar un interés distinto a los más experimentados con

relación a la preocupación de la permanencia en el vagón. Su ritmo de trabajo es intenso y muy encado a lograr montos específicos en determinado tiempo.

Independientes

Estos trabajadores son también conocidos como “antaños” o “viejos”, quienes forman -en gran medida- parte de la primera generación de vagoneros. Son fundadores ya sea del trabajo en el vagón de esta Línea o de esta ocupación en toda la Red del Metro a lo largo de su trayectoria en varias Líneas. Estos trabajadores pueden trabajar por toda la Línea en la Red sin que esto les acarree problemas con los demás vagoneros. Recuperar la visión y la voz de estos vagoneros “libres” aporta una perspectiva histórica de esta ocupación y deja entrever los problemas internos que han permitido cambios y continuidades organizativas a través de las cuales este trabajo ha persistido.

Asimismo, nos permite establecer un acercamiento comprensivo de las diferencias y similitudes que la actual política punitiva de Cero Tolerancia a su ocupación guarda con anteriores planes de desalojo y eliminación de su trabajo.

Harchyye

| | |
|--|--|
| Fecha: 16/11/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Archyye Edad: 42 años | Organización a la que pertenece: Independiente Tramo en que trabaja: Los Reyes - Acatitla Tiempo trabajando en el vagón: 20 años |
|--|--|

Duración: 60 minutos

Es uno de los trabajadores del vagón más carismáticos que trabaja en la Línea A, lo que le ha ayudado a desarrollar una serie de actividades estéticas en el vagón: música, cuenta cuentos y magia. A pesar de que se ha desempeñado como dulcero, la realización de actividades en donde la remuneración económica proviene de producir emociones en los usuarios que también es su audiencia es asumida por los policías de los operativos de manera distinta que la venta en los vagones. Su perspectiva como otrora integrante de la mesa directiva y participante en la política municipal priista hace que su voz sea imprescindible para entender los procesos relacionales entre vagoneros y política local. Actualmente se desempeña como mago y se ha distanciado significativamente de la dirección de la organización 1 de la que proviene.

Bombero

| | |
|--|---|
| Fecha: 16/11/17 Lugar: Base Los Reyes Nombre del entrevistado: Bombero Edad: 43 años | Organización a la que pertenece: Independiente Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 23 años |
|--|---|

Duración: 23 minutos

Después de 21 años vendiendo dulce, artículos y disco, El Bombero cambia de “giro” y se dedica a un trabajo estético como la magia, la cual fue tomando con seriedad paulatinamente. El interés del testimonio de este trabajador consiste en el tránsito de estas diferentes formas de trabajar el vagón y de afrontar los operativos. El Bombero encabeza una dinastía de

trabajadores del vagón, convirtiéndolo en un actor central en la organización 1 de la que formó parte como integrante de la mesa directiva. Actualmente se ha alejado del funcionamiento de la organización. El Metro le sirve de escaparate para eventos privados de magia que le son solicitados por usuarios que han presenciados su número.

Jimmy

| | |
|---|---|
| Fecha: 07/11/17 Lugar: Estación Acatitla Nombre del entrevistado: Jimmy Edad: 27 años | Organización a la que pertenece: Independiente Tramo en que trabaja: Los Reyes - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 18 años |
|---|---|

Duración: 51 minutos

El testimonio de este trabajador fue recuperado gracias a la recomendación hecha por Juana para que platicara con él, ya que lo considera un trabajador reflexivo y analítico. Incluso ella misma le pidió colaborar con el ejercicio de entrevista que realizaba. Se trata de un vagonero huérfano que desde los nueve años ha trabajado en las Líneas 2, 3, 9 y A para hacerse cargo de sus hermanos menores. Efectivamente el testimonio proporcionado por Jimmy establece un recorrido por las políticas públicas relacionadas al vagonero en los últimos cuatro años. Como en el caso de la gran mayoría de entrevistados –sino el de todos- es residente de la periferia urbana oriente y desde esa condición, la interpretación que hace del Tolerancia Cero es de una estrategia que pretende limpiar el centro de actividades que solo se permite desarrollar en la periferia. Al momento de la entrevista comercializa micas protectoras para el celular.

Polo

| | |
|--|--|
| Fecha: 14/11/17 Lugar: Estación Guelatao Nombre del entrevistado: Polo Edad: 56 años | Organización a la que pertenece: 1 Tramo en que trabaja: San Juan – Los Reyes Tiempo trabajando en el vagón: 20 años |
|--|--|

Duración: 66 minutos

Es un trabajador del vagón que se dedica a la distribución de prensa opositora principalmente: El machetearte y periódicos de partidos políticos como PRD, PT, Morena. Me interesaba recuperar su voz ya que sostiene un discurso politizado de la situación socioeconómica del país en la que inscribe el trabajo del vagón del cual no se considera parte, ya que se asume como transmisor de una información política y por lo tanto como representante de la prensa. Es muy crítico ante las estrategias organizativas y de las funciones de los líderes. Su percepción de la política de Cero Tolerancia está relacionada a un proyecto neoliberal que pretende eliminar las formas de subsistencia populares. Su llegada al trabajo en el vagón fue después de perder su empleo como repartidor de medicamentos en una farmacia.

Edwin

| | |
|--|---|
| Fecha: 09/11/17 Lugar: Base Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Edwin Edad: 26 años | Organización a la que pertenece: Independiente Tramo en que trabaja: Agrícola Oriental - Pantitlán Tiempo trabajando en el vagón: 17 años |
|--|---|

Duración: 39 minutos

Edwin comercia de manera semifija en el andén de Santa Martha después de años como dulcero y bocinero. A pesar de su juventud es un vagonero independiente y su puesto es una referencia en Santa Martha, su inmovilidad modifica la forma en la que debe lidiar con los operativos con relación a los vagoneros.

Hugo David

| | |
|---|--|
| Fecha: 07/11/17 Lugar: Base Los Reyes Nombre del entrevistado: Hugo David Edad: 35 años | Organización a la que pertenece: Independiente Tramo en que trabaja: Los Reyes – San Juan Tiempo trabajando en el vagón: 10 años |
|---|--|

Duración 45 minutos

Abiertamente disidente de la organización 1 y detractor de su líder al cual apoyó formando parte de la mesa directiva. Posteriormente a una campaña política en la que el entrevistado participó activamente, fue olvidado por el líder en la repartición de allegados en la nómina de la presidencia municipal de Los Reyes La Paz. Ha decidido no agremiarse a ninguna de las otras organizaciones existentes, pues dice preferir trabajar “libre” de las influencias de los líderes. Con relación a los operativos, diferencia la existencia previa de vigilantes que vestían de civil a los que actualmente acuden con equipo táctico, los cuales le resultan más amedrentadores. Ha trabajado en la Línea B, 3, 9, 2 y A. El entrevistado atribuye mayores ventas en otras Líneas en comparación de Línea A ya que según sus palabras “en esta Línea es la misma gente, todos los días hay gente; que hasta se vuelve tu cliente; mientras que en otras como en la B por ejemplo hay como cuatro transbordes, o sea es muy diferente el flujo de gente. A eso yo le atribuyo más la venta, a que no siempre es la misma gente”.

Compañero

| | |
|--|--|
| Fecha: 18/12/17 Lugar: Base Los Reyes Nombre del entrevistado: Compañero Edad: 55 años | Organización a la que pertenece: Independiente Tramo en que trabaja: Los Reyes – Acatitla Tiempo trabajando en el vagón: 35 años |
|--|--|

Duración 20 minutos

Para el siempre han vivido el Tolerancia Cero ya que siempre ha habido represión hacia ellos por parte del gobierno. “No hay nada nuevo, seguimos igual”, sin embargo en su relato narra los cambios en las sanciones, desde las “36 y vuelta” cuando después de ese número de horas de arresto el vagonero era detenido de nuevo; hasta las actuales 13 horas de detención. En su relato es consciente de las anomalías que contribuyen al estigma que pesa sobre este sector

de trabajadores del vagón: y del papel de la agresividad en la interacción con los actores que comparten este espacio urbano. En base en este trabajo “les he dado universidad a mis dos hijos” por lo que considera que quienes se dedican a este trabajo deben hacerlo con seriedad, esto con relación a los elementos que contribuyen a la construcción del estigma del vagonero: “drogas y desmadre”. Desde antes de lograr su entrevista se había mostrado escéptico y pesimista ante la posibilidad de reivindicar el derecho al trabajo que ejercen los vagoneros frente al gobierno; construcción subjetiva que fue expresada en la entrevista.

Carlos

| | |
|---|--|
| Fecha: 21/12/17 Lugar: Base Los Reyes Nombre del entrevistado: Carlos Edad: 25 años | Organización a la que pertenece: Independiente Tramo en que trabaja: Tiempo trabajando en el vagón: 8 años |
|---|--|

Se trata de un vendedor ambulante que desarrolla su actividad comercial en los camiones y microbuses que transitan por la Calzada Zaragoza, paralelamente en la Línea A, en donde hasta cinco años antes de la entrevista se desempeñaba como vagonero dentro de la organización 2, en la cual llegó a integrar la mesa directiva. La entrevista se logró al momento de que el periodo del trabajo de campo había sido agotado, por lo que este testimonio fue el último en obtenerse y del cual se abstraen ideas relevantes acerca de las formas de funcionamiento de los mecanismos de control que la organización 2 ejerce sobre los vagoneros adscritos a ella. De esta forma, el testimonio de Carlos permitió establecer un contraste entre las voces de la organización 2 que evidentemente no ofrecían información como la que compartió este entrevistado quien aseguró que muchos de sus ex – compañeros no hablan “lo que es” a razón de “miedo a que les den en su pinche madre, parece que no, pero, pues sí”.

Sobre las entrevistas a los dirigentes

Uno de los aspectos que habían quedado pendientes en el periodo de trabajo de campo previo fue lograr entrevistar a los dirigentes de las organizaciones, así como analizar contextos particulares como la “época navideña” como temporada comercial alta en el lugar concreto de estudio, es decir, en la Línea A que corre de Pantitlán a La Paz.

Como se ha comentado, en esta Línea del Metro los vagoneros se organizan en torno a la Unión Única Independiente de Vendedores del Metro que a su vez, está conformada por tres organizaciones con sus respectivos dirigentes. Poder recuperar sus testimonios a través de una entrevista era una prioridad para poder establecer un análisis de las formas con que se administra la ocupación del vagonero, la manera o las maneras en que influyen en el control de sus procesos de trabajo, pero más que nada la función de intermediación con las autoridades, mandos policiales, partidos políticos y sus candidatos, que su figura representa.

La función de intermediación de estos dirigentes sirve para establecer estrategias de resistencia a las prohibiciones crecientes a un nivel más estructural, en donde la negociación que estos actores establecen es crucial para la permanencia de esta ocupación. Esta función les da una autoridad al interior de la ocupación del vagonero y con las personas que ejercen esta ocupación.

Por ello, estos actores tienen una función central en la forma en la que los vagoneros desarrollan su ocupación, y la manera en la que las autoridades afrontan este fenómeno laboral desde una perspectiva de seguridad. Cabe resaltar, que las organizaciones son concebidas por la mayoría de sus agremiados como patrimonio de estos líderes quienes a su vez, ejercen una presión coercitiva sobre los trabajadores que no apoyan a la organización, principalmente en términos políticos y económicos.

Dirigente de la organización 1

| | |
|--|--|
| Fecha: 19/12/17 Lugar: Oficina de la Dirección de Notificación de la Presidencia Municipal de Los Reyes Nombre del entrevistado: Javier (Camello) Edad: 52 años | Organización que dirige: 1 Tiempo de trabajo en el vagón: 30 años Actualmente no desempeña la ocupación de vagonero. |
|--|--|

Duración: 93 minutos

Este líder es uno de los iniciadores de esta ocupación en la Línea y uno de los más conocidos en toda la Red del Metro. Gracias a su apoyo político en el Estado de México, particularmente a los candidatos que hoy ocupan cargos públicos de elección popular en la presidencia Municipal de Los Reyes La Paz, es que actualmente se desempeña como asistente en la Jefatura de Notificación ingresando en la nómina gubernamental respondiendo a compromisos de grupos políticos que lo han colocado estratégicamente en ese escritorio.

Al iniciar esta investigación –antes de este periodo de trabajo de campo- llevó a cabo una asamblea con la líder de la organización 2 para atender una situación de confrontación entre vendedores agremiados a las respectivas organizaciones, quienes disputaban por el trayecto de Los Reyes a La Paz, el cual “corresponde” a la organización 2. En esa asamblea se reafirmó la autoridad que este líder significa no solo para sus agremiados, sino para su homólogo de la Línea 2 y sus mismos agremiados.

Al momento de la entrevista, después de varias cancelaciones de su parte, se mostró sorprendido por la forma tan imprevista con que me apersoné en su espacio de trabajo, dejándole sin posibilidad de negarse. Su jefe estaba en el espacio que afortunadamente para mí, se encontraba sin servicio de luz eléctrica debido a reparaciones realizadas en la instalación de las oficinas gubernamentales, lo que creó un “tiempo muerto” que aproveche para realizar la tan postergada entrevista.

Al inicio se mostró un tanto indispuerto a participar, trataba de adquirir una conducta un tanto displicente, como si intentara minimizar el hecho de sus anteriores cancelaciones o plantones a citas concertadas. Conforme le hacía preguntas que no parecían salir de un guion –aunque así fuera y me auxiliaba de reojo de él-, sino de una conversación improvisada es como empezó a mostrar un poco de mayor soltura. Una soltura propia de un discurso ya elaborado que gira en torno de los privilegios que los vagoneros agremiados a la organización que dirige gozan. La presión de su jefe inmediato que escuchaba disimuladamente la conversación se podía sentir en el ambiente, a pesar de que en momentos salía de la oficina para permitirnos un poco de privacidad en el uso de dicho espacio.

Se pudo realizar un ejercicio bastante interesante del cual puede surgir un análisis que incluya la relevancia jurisdiccional en la permanencia de esta ocupación informal y su influencia en la implantación de una política de Cero Tolerancia en el Metro.

En una parte de la entrevista recibió una llamada telefónica en la que acordaba con su interlocutor la cantidad de gente dispuesta a sumarse a una compra de terrenos. Fue una llamada en la que emitía instrucciones con frases como “ahí hay unos predios, pues échense ganas ¿no? Para que los consideres y los alivianes ¿no?” o “no hay que dejarlos ir, porque no tienen el varote, pero sí, si tienen por ahí o sea si juntaron varia gente que les interesaba”.

A lo largo de la entrevista, mientras su jefe directo se encontraba en la oficina, manifestaba su incomodidad de trabajar como subalterno y del sometimiento a su libertad que ello implicaba: “Yo soy líder, no soy un mandadero, por eso me encabrona que me den ordenes, pero ni modo, acá estoy echando la mano”.

Dos días después participé en una reunión que tuvo con vagoneros en el andén de la estación Los Reyes, fue distinta a una asamblea, más bien se trataba de una “invitación” de compra de terrenos para quienes estuvieran interesados. En esa reunión fue posible percibir la forma en la que los trabajadores interactúan con la figura del líder que encarna, incluso los más críticos adquirieron una actitud sumisa frente al líder al cual llamaban “patrón”.

Dirigente de la organización 2

| | |
|-------------------------------|---|
| Fecha: 21/12/17 | Organización que dirige: 2 |
| Lugar: CETRAM La Paz | Tiempo trabajando en el vagón: 26 años |
| Nombre del entrevistado: Paty | Actualmente se dedica a atender un puesto de dulces en el CETRAM de La Paz. |
| Edad: 46 años | |

Duración: 30 minutos

A pesar de que en esta organización es dirigida por una mancuerna de mujeres cofundadoras de la U.U.I, solo una de ellas se desenvuelve aún como vendedora en el paradero de La Paz.

El primer acercamiento que se logró para solicitar su participación en el estudio, fue cuando se presentó la reunión entre organizaciones. En aquella ocasión se presentó un conflicto entre vagoneros agremiados a ambas organizaciones por el “pirateo” expresado en la irrespetuosa forma de trabajar por parte de algunos de los vagoneros de la organización 1, quienes no respetaban los tramos de trabajo al “brincar” a trabajar de Los Reyes a La Paz, tramo correspondiente a la organización 2. Sin embargo, los agremiados de la organización 2 también trabajan de Agrícola Oriental a Pantitlán.

Como suele suceder con los actores que intervienen en la construcción social del trabajo de los vagoneros, la solicitud de participar en un estudio de esta ocupación se recibe con cierto recelo y hasta desconfianza; situación que se presentó con las lideresas.

Al empezar el periodo de trabajo de campo me di a la tarea de contactarlas para establecer alguna cita para ser entrevistadas, una de ellas, la que ha dejado de vender fue imposible volver a contactar, de hecho ese es uno de sus atributos, la poca visibilidad en el espacio de trabajo. Sin embargo, su compañera, quien sigue vendiendo en el paradero de La Paz y que desde ahí está al tanto de los problemas en el andén y el vagón, compartió su perspectiva acerca de su función como líder y de las expectativas que tiene de la ocupación comercial en el Metro.

La entrevista desarrollada en el paradero a un costado de su puesto, era interrumpida cada que un tren que arribaba y los usuarios fluían -dirigiéndose a su siguiente transporte- por la promoción de sus productos. En una de las vigas metálicas del puente de aquel paradero, no muy lejos de la locación de aquella charla se alcanza a leer un anuncio institucional del STC con la leyenda: “Por su seguridad no fomente el comercio ambulante”.

Su interpretación de la situación en el Metro en relación con las políticas públicas enfocadas en los vagoneros es mucho menos reduccionista que la de su colega dirigente de la organización 1, para quien, el actual plan de seguridad en el Metro no representa más que un intento fugaz de retirarlos que no tendrá continuidad, uno más de tantos.

Para la dirigente, la actual política de seguridad se vincula con una situación estructural adversa en el marco del desempleo y los altos índices de informalidad laboral. Considera que presenciamos una decisión gubernamental definitiva con relación al comercio ambulante en el Metro. Como dijera con sus propias palabras: “Ahora es tiempo de aprovechar. De momentos nos están dejando trabajar, pero en cualquier caso, cuando decidan nos van a sacar. Contra el gobierno no se puede hacer nada”.

Después de estas palabras con un alto contenido derrotista, la dirigente realizó un balance de la situación nacional con respecto a los movimientos sociales y la disputa de poder que se produce en la tensión con el Estado y con el gobierno. “Si a los maestros, no les hicieron caso, ellos que están más organizados, ¿Qué les paso? Están bien amolados por el gobierno con la Reforma Educativa que les metieron, no les hacen caso y hasta los andan despidiendo”.

Ahora, ¿qué pasó con Luz y Fuerza? ¿No les quitaron así nomás su trabajo? A nosotros que nos espera, con el gobierno no se puede hacer nada, cuando ellos desea actuar, actúan”.

Aparentemente agobiada de la situación de incertidumbre que representa este modelo de seguridad, que no identifica con nombre y apellido (Cero Tolerancia) sino empíricamente con las constantes amenazas que representan los operativos, se escucha escéptica ante la idea de conformar un movimiento más amplio para cambiar el estatus de su trabajo.

Dirigente organización 3

| | |
|--|--|
| Fecha: 29/12/17 Lugar: Base de la estación Agrícola Oriental Nombre del entrevistado: Ángel (Burro) Edad: 43 años | Organización que dirige: 3 Tiempo trabajando en el vagón: 15 años Tramo de venta: Guelatao – Agrícola Oriental |
|--|--|

Duración: 19 minutos

Se trata del dirigente con menor tiempo al frente de una agrupación, misma que inicio al salir de las filas de la organización 1 tras diferencias con el líder, lo que lo convierte en la voz de la disidencia vagonera. A diferencia de sus colegas dirigentes en la misma Línea, se le puede observar vagoneando, generalmente con artículo. En conjunto con su hermano han constituido una organización en la cual el cumplimiento de las normas de conducta se vuelve una prioridad. “Uno se tiene que poner culero, porque si no, yo les digo que si no les gusta, que si quieren hacer lo que se les dé la gana, que se vayan a la organización 1”.

Se muestra hermético ante la posibilidad de colaborar en el trabajo por medio de una entrevista. De hecho, antes de esta extensión del trabajo de campo, al igual que sus homólogos de las otras dos organizaciones, no acudió a las reuniones pactadas. Coincidencia que amerita un análisis. Solo que en el caso del líder 3, cuando no se presentó a la entrevista dejó de hacerlo en el trabajo en el vagón también.

Contacté al líder 3 cuando le pedí su aprobación de entrevistar a trabajadores agremiados a su organización, a lo que respondió despectivamente “ellos son libres de hacer lo que quieran. O sea yo no gobierno en sus vidas”. Cuando solicité su colaboración se mostró incómodo y pidió explicaciones de la finalidad de la entrevista, le expliqué que se trataba de una investigación de tesis y expuse los objetivos de la misma, razones que terminaron por convencerlo de participar. No sólo en ese momento, de hecho nunca se mostró dispuesto a participar. Sin embargo cuando le pregunté por la posibilidad de establecer un grupo focal entre dirigentes expresó una negativa enérgica que incluyó la visión que tiene de la organización (en cuanto a estructura jerárquica), del liderazgo y de las formas de control de la ocupación del vagonero al opinar del líder 1.

Desde que lo abordé, cuando bajaba de vender un librito de mitos y relatos en el Metro, para explicarle los pormenores de la entrevista, se mostró desconfiado y visiblemente molesto con mi insistencia y desde el inicio enfatizó: “hay información que no te puedo dar, o sea me entiendes? –Apuntándose la sien con el dedo índice-, es confidencial, o sea que yo no te puedo dar esa información”. Con base en este tipo de actitudes, en la fase de trabajo de campo previa (Septiembre – Noviembre) se había decidido dejar de insistir para llegar a su testimonio persona por medio de sus agremiados, es decir de la representación que tienen de él; tanto en sus prácticas como en su subjetividad.

La entrevista se logró en el contexto de mi permanencia matutina en la Base de Agrícola Oriental en la que estaba trabajando una cadena corta pero muy dinámica encabezada por la presencia de dos de las entrevistadas de las 8 a las 14 horas, hora en que la afluencia de trabajadores disminuye. Estaban trabajando también otras tres vendedoras, resaltando, el género femenino. Al cabo de las 9 de la mañana empezaron a llegar también algunos vendedores (hombres), uno de ellos, el hermano del Líder 3 quien comerciaba “coipas policiacas” (tipo de bufanda ajustable). Mientras trabajaba y regresaba a la base, recibía algún dinero el cual integraba en un fajo de billetes, lo que parecía algún cobro a sus compañeros.

Cuando por fin arribó el Líder 3 su hermano le pormenorizó la situación de la jornada. Pudo verme ahí en la banca esperando y haciendo anotaciones en mi libreta. A pesar de que me dejó esperando tres y horas y nunca presentarse, ignora mi presencia muda en el andén.

Dudé en volver a solicitar su palabra en una entrevista ya que era confirmada y sostenida su negativa, pero aun así le volví a solicitar algunos minutos de su tiempo, suponiendo un poco su posible respuesta, como la que externó: “¿Pero por qué tanto interés?”. A lo que respondí compartiéndole mis intereses investigativos y algunas de las ideas que guían el estudio y su relevancia en el mismo.

Con pesadumbre me dijo: “¿A ver qué pasó?, ¡pero si es muy larga me voy! ¡Eh! Tengo que ir hasta el centro y al chile ya es bien tarde”.

Empecé por preguntar la percepción que tiene de su trabajo como dirigente, de su función de intermediación en el contexto de los operativos y de las normas de conducta dentro de la organización que representa. Sus respuestas eran muy parcas, desganadas cortantes. Hablaba mientras respondía mensajes en su celular y de vez en vez veía su reloj evidenciando su inversión de tiempo.

Cada pregunta debía ser replanteada hasta tres veces, pues aludía a su incomprensión por un mal planteamiento de mi parte: “¿Cómo?, no le entiendo a tu pregunta” para después sentenciar “Creo que todo va a lo mismo, ¡eh!, o sea como que son las mismas preguntas”. Cuando por fin dejo de obstaculizar la entrevista fue evidente su diferencia de perspectivas con que concibe su labor como dirigente y la manera en la que la ejerce. Las relaciones y vínculos políticos y por supuesto la disidencia y la formación de grupos al interior de la organización de vagoneros. A pesar de que cumplió su palabra de retirarse cuando decidiera, sin concluir todos los temas planteados, sin duda ha aportado elementos para el análisis.

Jefes de estación

En las estaciones terminales de Pantitlán y La Paz sus respectivos Jefes de estación se hacen cargo principalmente del flujo de trenes a través de los “semáforos” que señalizan los ritmos de avance, los conductores asignados a los carros, etc. En las cabinas de mando, el ritmo de la jornada es intenso y lleno de responsabilidades de enorme trascendencia. La tensión puede sentirse en el ambiente, un retraso, puede implicar todo un problema que se atribuye a la función que estos trabajadores del STC realizan. Sucede que siempre existe alguna dilación por alguna eventualidad, sin embargo, cuando las demoras se producen sistemáticamente por una situación recurrente y por actores plenamente identificados la situación es de tensión con los responsables. En este caso, con los vagoneros del Metro quienes impiden el cierre de puertas según beneficie sus procesos de trabajo o sus intereses personales.

Al acércame al Centro de Comando (CC) de Pantitlán a solicitar una entrevista con el Jefe de estación con relación a una investigación de vagoneros del Metro, emitió una risa de la que obviamente pregunte la causa, a lo que respondió: “Esa mafia no se va a acabar, si el gobierno quisiera los sacaría así de fácil (chasqueó sus dedos), imagínate más de 5000 policías ¿y no los saca?”.

Accedió a conversar toda vez que me identifiqué y mostré el guion de la entrevista con que trabajaría, sin embargo no me permitió grabar la conversación aludiendo a la cláusula de confidencialidad que el Sindicato le ha establecido.

Acuñó un discurso formalista de la situación de los vagoneros, reducía sus opiniones a juicios de valor profundamente moralistas relacionados a la mala imagen que le dan al Metro. Los señalaba como el problema de fondo en el Metro, a pesar de reconocer la situación económica estructural que priva en el país y su relación con la existencia de la informalidad laboral.

Por su parte, el Jefe de estación responsable del CC de La Paz emitió una postura más reflexiva que comprendía la naturaleza compleja del problema, a pesar de coincidir con su colega acerca de que la única salida de este conflicto laboral, es el abandono de este espacio por parte de los trabajadores, no se opone a que se realice siempre y cuando respeten el espacio que a él le corresponde administrar. Tampoco permitió realizar la grabación de nuestra conversación, que aunque un tanto corta aportó elementos de análisis.

Si bien los dos responsables de esta Línea mostraron una postura institucional fuertemente arraigada, parece clara la coincidencia de que en cuestión de seguridad, los trabajadores del STC adscritos a la Gerencia de Seguridad Institucional han perdido relevancia en “el combate” a este fenómeno y control frente a las personas que desarrollan esta actividad informal en los vagones del Metro. En retrospectiva, desde que ha iniciado la política de Cero Tolerancia a los vendedores en el Metro, perciben una menor capacidad de toma de decisiones desde su posición como Jefes de Estación, la cual han venido a adquirir los mandos policiales de la Secretaría de Seguridad Pública, violentándose las atribuciones y responsabilidades del Coordinador de Servicios Externos de Vigilancia (Lic. José Galván Herrera).

Anexo 2

Guion de observación de campo

Contextualización

Evaluación general de la situación en la que se encuentra la Línea A.

Ubicación de trabajadores (tanto en vagones como en bases), policías y usuarios compartiendo espacio en las estaciones.

Recorridos exploratorios de la situación imperante en la Línea A

Fecha:

Hora:

Tramo:

Descripción general de la forma en la que se está llevando a cabo el operativo.

Tipo de operativo (exploratorio, “chesqueo” o barredora)

Ritmo de trabajo en el vagón a partir del operativo.

Interacciones entre trabajadores del vagón – usuarios - policías

Inventariado de los productos que se comercian y los números artísticos que se presentan durante el operativo.

Sobre el lugar de trabajo (las bases)

Estación:

Horario de trabajo (vespertino y nocturno)

Vendedores que se encuentran trabajando y haciendo uso de la base.

Descripción de los principales temas de manejo público entre los trabajadores del vagón.

Principales problemas a los que se enfrentan los trabajadores del vagón en el contexto de los operativos policiales.

Actores

Caracterización de los trabajadores del vagón: edad, condiciones socioeconómicas, vestimenta, características físicas, presencia, fatiga, vestimenta, estado de ánimo.

Identificar a los trabajadores del vagón a partir de las acciones con que procura la reproducción del vagoneo frente a la existencia de los operativos.

Descripción de las condiciones del trabajador: mercancías, tipo de pregón, calidad de servicio, disimulo ante las autoridades, estilo de venta.

Dinámica de trabajo

Control de los procesos de trabajo: pago de cuotas, orden de venta, tiempos de espera por los trenes, evasión de operativos.

Auto - regulación del trabajo: Ritmos de trabajo, intensidad de jornada, actitudes ante el trabajo, calidad de servicio antes el cliente, tiempos de descanso (prácticas y hábitos).

Narración de la jornada de trabajo

Formas de interacción

La forma en la que los trabajadores se relacionan con las diferentes corporaciones policiales y sus diferentes elementos y los mandos encargados de los operativos.

Las formas de interacción entre trabajadores: aprecio, desprecio, aceptación, rechazo, solidaridad, insolidaridad, envidia, respeto, rencor, odio, desagrado, muestras de asumir la jerarquía.

Las formas de interacción entre trabajadores y usuarios: problemas entre trabajadores y usuarios, reclamos, muestras de respeto y desprecio al trabajo del vagonero por parte del usuario.

Interacción simbólica y lingüística entre trabajadores: principales expresiones verbales y no verbales usadas por los trabajadores; códigos compartidos por los trabajadores de vagón. Elementos conceptuales con que categorizan las relaciones sociales producidas por los operativos.

Interacción entre líderes y trabajadores: sumisión o insumisión del trabajador del vagón frente al líder, formas de expresar el respeto al líder de parte de los trabajadores.

Interacción de los trabajadores con la violencia: Conflictos que han sido solucionados a través de la violencia, papel que juega la violencia en el establecimiento de acuerdos, situaciones en las que la violencia es usada por los trabajadores para confrontar los operativos.

Formas de interacción entre grupos afines: interacción entre grupos de amigos y enemigos, familias y dinastías de vagoneros.

Comentarios

Observaciones al margen de las secciones anteriores

Problemas y complicaciones encontradas

Anécdotas

Guion de entrevista a vagonero

| | |
|--------------------------|----------------------------------|
| Fecha: | Organización a la que pertenece: |
| Lugar: | Tramo en que trabaja: |
| Nombre del entrevistado: | Tiempo como vagonero: |
| Edad: | |

- **Sección Trabajo**

| |
|--|
| ¿Podrías relatar tu primer día de trabajo en un vagón del Metro? |
| Mito fundacional, motivación y sentido de la acción de vagonear. |
| ¿Podrías relatar un día normal de tu trabajo frente a la existencia de los operativos? |
| Principales cambios en el trabajo, formas de establecer su jornada y estrategias básicas para realizar su trabajo |
| Para ti, ¿A qué se debe la persecución actual hacia el trabajador del vagón? |
| Diferenciación entre operativos, registro temporal de las acciones implementadas en contra de su trabajo, percepción del contexto prohibitivo. |
| ¿Cómo funcionan la cadena y la base frente a la presencia policial? |
| Modificación de los procesos de trabajo frente a los operativos, cambio en las normas para la venta, existencia de ritmos de trabajo en el vagón |
| ¿Cuál es la influencia de los operativos en la elección de mercancía? |
| Productos que actualmente se comercializan en el Metro, tarifas de nuevos productos, influencia de la organización de vagoneros en los procesos de trabajo, promedio económico de ganancias e inversión (ingresos y montos). |
| ¿Por qué trabajar un vagón del Metro a pesar de que las autoridades intentan evitarlo? |
| Sentido de la ocupación, construcción social de la ocupación, expectativas y trayectorias laborales. |
| Qué factor interviene más para que decidas parar de trabajar: ¿Una mala venta o la presencia policial? |
| Existencia de condiciones para realizar su trabajo, ponderación de adversidades. |
| Según tu experiencia ¿De qué forma intervienen los Jefes de Estación en los operativos? |
| Relación con el representante inmediato de la autoridad institucional. |
| ¿Últimamente has sido remitido por los policías? ¿Cómo sucedió la última vez? |
| Autoridad gubernamental, represión, extorsiones, violación a derechos humanos. |

| |
|---|
| ¿Qué sabes del Programa de Tolerancia Cero hacia el trabajo en el vagón? |
| Identificación de las acciones emprendidas contra el vagonero |
| ¿Cómo enfrentas el incremento de operativos contra tu ocupación? |
| Estrategias individuales para desarrollar su trabajo. |
| ¿Te gustaría cambiar de ocupación? |
| Disposición a cambiar de ocupación y deseo de hacerlo. |

- **Sección Organización**

| |
|---|
| ¿Qué papel juegan las organizaciones en medio de la prohibición creciente de tu ocupación? |
| Estrategias colectivas a las que los trabajadores del vagón aluden para continuar desarrollando su ocupación. |
| ¿Crees que la aplicación de este Programa de Tolerancia Cero afecté a todos los trabajadores del vagón por igual sin distinción de organizaciones? |
| Diferenciación de acción colectiva frente al operativo, percepción de privilegios, diferenciación del castigo o igualdad de condiciones que favorecen la solidaridad. |
| A tu parecer ¿qué deben hacer los representantes de las organizaciones para que sigas realizando tu trabajo sin sufrir la represión policiaca? |
| Formas en los dirigentes ejercen la autoridad y su relación con estructuras políticas institucionales |
| A tu parecer, ¿Qué cambios has notado en la forma en la que se organizan los compañeros desde el incremento de los operativos? |
| Principales conflictos, entre quienes, causas más frecuentes, conciliación de problemas (individual y grupalmente), relevancia del diálogo en la solución de conflictos, formas de intervención de la organización en los conflictos interpersonales. |
| Desde tu punto de vista, ¿Cómo puede movilizarse la organización de vagoneros para evitar las remisiones, decomisos y negociar con los policías su permanencia en el vagón? |
| Oposición, confrontación, desconfianza, imposibilidad de negociación. |
| ¿Qué estrategias desarrolla la organización para confrontar las acciones policiales de los operativos de desalojo? |
| Desde tu experiencia ¿Existen diferencias en la forma en que los trabajadores del vagón reaccionan a las detenciones y operativos dependiendo a la organización que pertenezcan? |
| Identidad colectiva relacionada a las organizaciones de trabajadores del vagón |
| ¿Cuáles son las principales recomendaciones de los dirigentes frente a una detención, remisión o decomiso? |
| Acciones colectivas más comunes en las que suele ser obligatorio participar |

- **Sección Periferia urbana**

| |
|--|
| ¿Por qué trabajar en la Línea A y no en otra Línea? |
| Construcción social y espacial de la ocupación, arraigo territorial en el oriente de la megalópolis, relación con el usuario como cliente. |
| ¿Cuáles son las principales características de los operativos policiales de desalojo en la Línea A? |

| |
|---|
| Si la Línea A se extiende hasta Chalco, tú crees que suceda con los operativos: ¿disminuyan o se incrementen? |
| Construcción social del espacio |
| A tu parecer ¿Qué explicación das a la posibilidad de vender más tranquilamente en las estaciones dentro del Estado de México que en las de la CDMX? |
| Desde tu opinión, ¿Qué imagen crees que los usuarios de la Línea A tengan de los operativos contra el trabajo en el vagón? |

- **Sección Relaciones de poder**

| |
|--|
| Para ti, ¿Con que autoridad es más difícil negociar tu permanencia en el vagón? |
| Identificación de representaciones jerárquicas en el trabajo del vagón. |
| Desde tu opinión, ¿Qué autoridad es responsable de la actual persecución a los trabajadores del vagón? |
| Interacción entre jerarquías legitimadas colectiva e individualmente |
| A tu parecer, ¿cómo se da la relación entre las autoridades del STC – Metro, los departamentos de vigilancia institucional y los altos mandos policiales? |
| Percepción de la interacción entre actores de los cuales dependen las estructuras organizativas, afectación de estas interacciones en las jerarquías más básicas. |
| Según tu experiencia, ¿Existirá relación existe entre el incremento de operativos y el inicio de campañas político – electorales? De ser así, ¿Cuál considera que es? |
| Si estuvieras en posición de proponer un plan para regular el trabajo en el vagón, ¿cuál sería? |
| Canalización del conflicto, consenso institucional |
| Desde tu visión, ¿Qué crees que deberían hacer las organizaciones de trabajadores del vagón para lograr que su trabajo no esté prohibido? |
| ¿Con que autoridad responsable de los operativos es más complicado negociar tu permanencia en el vagón? |

Guion de entrevista a dirigente

| | |
|--------------------------|---------------------------------|
| Fecha: | Organización que dirige: |
| Lugar: | Tramo en que trabaja: |
| Nombre del entrevistado: | Tiempo como dirigente: |
| Edad: | Tiempo de trabajar en el vagón: |

- **Sección Trabajo**

| |
|---|
| ¿Cuáles son las principales labores que debe desempeñar un dirigente de vagoneros en medio del incremento de operativos policiales enfocados en su desalojo? |
| Prioridades de acción de un dirigente, funciones principales y secundarias. |
| ¿Cuáles son las principales recomendaciones que das a tus dirigidos para trabajar frente a la presencia del operativo? |

| |
|---|
| Regulación en el trabajo |
| ¿Qué sabes acerca del Programa de Tolerancia Cero hacia el trabajo en el vagón por parte del STC? |
| Diferenciación entre operativos, registro temporal de las acciones implementadas en contra de su trabajo, percepción del contexto prohibitivo. Identificación de las acciones emprendidas contra el vagonero. |
| Desde tu posición como dirigente, ¿Ha existido una adaptación de las reglas que se establecen en el trabajo del vagonero a partir de la presencia cotidiana de los operativos? |
| Construcción social de la ocupación, como se da la interacción entre distintos actores en el Metro, la forma en la que los vagoneros tratan a los otros y perciben el trato de los otros. |
| Según tu experiencia, ¿Cuáles son las principales diferencias de los operativos anteriores a estos y como se han afrontado para seguir trabajando día a día? |
| Limitaciones para la reproducción de su ocupación, asociación a procesos sociales urbanos más amplios (movilidad urbana, seguridad y conformación de ciudades dormitorio). |
| ¿Qué acciones deben realizar los trabajadores del vagón para que su ocupación se siga desarrollando a pesar de la existencia de un discurso institucional de mano dura en su contra? |
| Visión a futuro de la ocupación, proyección del trabajo situándolo en un contexto de eliminación progresiva. |
| ¿Qué expectativas tienes de tu dirigencia en un contexto de prohibiciones crecientes contra la ocupación del vagonero? |
| Expectativa de sí mismo, percepción de la ocupación de vagonero como una de tránsito, trayectoria laboral |

- **Sección Organización**

| |
|---|
| ¿Qué papel deben jugar las dirigencias de las diferentes organizaciones frente a la prohibición creciente del trabajo en el vagón? |
| Estrategias colectivas a las que los trabajadores del vagón aluden para continuar desarrollando su ocupación. |
| Desde tu perspectiva ¿es posible lograr que la aplicación de este programa de Tolerancia Cero afecté menos a la organización que diriges? |
| Diferenciación de acción colectiva frente al operativo, percepción de privilegios, diferenciación del castigo o igualdad de condiciones que favorecen la solidaridad. |
| ¿Cómo debe funcionar la organización entre compañeros para que los operativos no impidan el trabajo en el vagón? |
| Estructura organizativa, formas de funcionamiento de las normas, valores compartidos, liderazgos, postura ideológica, relaciones clientelares con partidos políticos, relaciones inter-gremiales, cómo se toman las decisiones en la organización, el papel de la cuota en la organización y en el trabajo del dirigente. |
| ¿Bajo qué circunstancias consideras que es necesario sancionar a un trabajador en un contexto de prohibiciones crecientes como el actual? |

| |
|--|
| Formas de ejercer la autoridad y las que hacen que los integrantes de la organización la acepten |
| Para ti, ¿Cuáles serían las acciones que los trabajadores de diferentes organizaciones en la Línea A deben realizar para apoyarse mutuamente frente a los operativos? |
| Expectativas individuales de la organización, rasgos utilitarios de organizarse, disposiciones ideológicas. |
| ¿Cuáles son los principales apoyos que los trabajadores reciben por parte de la organización que diriges frente a los operativos? |
| Acciones de solidaridad que la organización a través de sus dirigentes realiza en beneficio de sus trabajadores. |
| En lo personal ¿Cómo consideras que un trabajador apoya a la organización en medio del programa de Tolerancia Cero? |
| Idealización de la conducta del vagonero, rasgos deseables e indeseables de los integrantes de su organización. |

- **Sección Periferia urbana**

| |
|--|
| Frente a la permanencia de operativos ¿Por qué en la Línea A es más visible el trabajo en el vagón? |
| Evaluación del contexto prohibitivo por parte del líder y de la visibilidad de su trabajo |
| Especulando un poco, ¿Qué crees que suceda en la Línea A si el programa de Tolerancia Cero tiene éxito en la eliminación de su ocupación? |
| ¿Qué percepción crees que las autoridades (gubernamentales y del Metro), partidos políticos y sobre todo el usuario tengan del trabajador del vagón de esta zona? |
| Autopercepción atribuida a actores que intervienen en su trabajo |
| Para ti, ¿Cómo influye la lejanía del Centro de la CDMX en la persecución hacia su trabajo en la Línea A? |
| ¿Cómo influyen los operativos en la distribución de los tramos para trabajar la Línea A? |
| Si la Línea A se extiende hasta Chalco, ¿Consideras que los operativos se incrementen o disminuyan? |
| Expectativa de su presencia tras el reordenamiento ciudadano, construcción social del espacio futuro |

- **Sección Relaciones de poder**

| |
|---|
| Para ti, ¿Qué puede lograr la organización de los trabajadores del vagón en la defensa de su trabajo frente a las prohibiciones institucionales para realizarlo? |
| Identificación de representaciones jerárquicas en el trabajo del vagón. |
| ¿Cuáles son los límites de la cooperación entre líderes de las organizaciones en la defensa del trabajo frente a los operativos crecientes? |
| Interacción entre jerarquías legitimadas colectiva e individualmente |
| Según tu experiencia, ¿Cuál será el flujo que tomará el programa de Tolerancia Cero con el inicio de campañas político – electorales locales y federales? |

| |
|---|
| Formas en los dirigentes ejercen la autoridad y su relación con estructuras políticas institucionales |
| En medio de una situación de tensión con los elementos y mandos responsables del operativo ¿con que actor te es más complicado establecer acuerdos para seguir trabajando? |
| Disposición de aceptar las reglas, conflicto necesario para el consenso, funcional o disfuncional, canalización del conflicto, aparición del consenso o configuración del mismo, |
| ¿Qué sucede con los operativos cuando cambian las autoridades del Metro y las políticas en la zona de trabajo de tu organización? |
| ¿Bajo qué circunstancias se justifica la confrontación con los elementos policiales responsables del operativo? |
| Desde tu experiencia ¿Cómo consideras que se desarrolla la coordinación de esfuerzos institucionales entre autoridades del Gobierno capitalino, del Metro y de S.S.P.? |
| Relación con el representante inmediato de la autoridad institucional. |
| Si estuvieras en posición de proponer un plan para regular el trabajo en el vagón, ¿cuál sería? |
| Canalización del conflicto, consenso institucional. |

- **Guion entrevista autoridades del Metro (Jefe de estación)**

| | |
|--------------------------|---------------------------------------|
| Fecha: | Estaciones a su cargo: |
| Lugar: | Tiempo como Jefe de estación: |
| Nombre del entrevistado: | Cargo anterior: |
| Edad: | Tiempo de trabajar en el STC – Metro: |

- **Sección Trabajo**

| |
|--|
| ¿Cómo entra en su jornada de trabajo la ocupación de los vendedores del Metro? |
| Entrelazamiento de ocupaciones formales e informales, influencia del trabajo en los vagones en la jornada de los trabajadores del Metro |
| ¿Cómo contribuye su trabajo a las acciones de Cero Tolerancia contra trabajadores informales en los vagones emprendidas por el STC? |
| Intervención de las autoridades del Metro en los procesos de trabajo de los trabajadores del vagón, regulaciones informales, dificultades institucionales para hacer valer las prohibiciones |
| En lo personal, ¿cuál es la mayor dificultad de su trabajo con relación a los trabajadores del vagón, llamados vagoneros? |
| Para usted, ¿Cómo funciona el trabajo de los comerciantes en los vagones? |
| Percepción de los procesos de trabajo en los vagones por parte de estas figuras de autoridad de la paraestatal, valoración del trabajo que se realiza en los vagones del Metro |
| ¿Cuál es el protocolo que se sigue con la detención de un trabajador del vagón? |
| Procesos de trabajo del jefe de estación y del vagonero que se entrecruzan |
| ¿Cómo se da la coordinación con las autoridades de la S.S.P. para la realización de los operativos? |
| Interacción de autoridades, cooperación institucional contra el comercio informal. |

| |
|--|
| Si usted fuera trabajador de los vagones del Metro, ¿Qué cree que esperaría de las autoridades del Metro? |
| Valoración del trabajo informal de parte de un trabajador formal, voluntad individual frente al trabajo que realizan estas personas en los vagones. |
| ¿Cuál es su opinión de la persecución del trabajo que se realiza en los vagones del Metro? |
| Aspectos valorativos de las acciones en contra del trabajador del vagón, discursos subjetivos que objetivan la sanción como solución al fenómeno del comercio ambulante. |

- **Sección Organización**

| |
|---|
| ¿Cuál es la forma en la que los trabajadores del vagón se organizan para continuar su actividad a pesar de la existencia de los operativos crecientes? |
| Percepción de las formas de funcionamiento de las organizaciones de trabajadores del vagón por parte de las autoridades. |
| Desde su experiencia, ¿Cómo se manifiesta la relación que los representantes de las organizaciones de trabajadores del vagón establecen con sus agremiados desde el programa de Cero Tolerancia? |
| A su parecer ¿Cómo es que estas organizaciones de trabajadores se han fortalecido o debilitado, según sea el caso, desde el Programa de Cero Tolerancia? |
| Clientelismo político, relacionamiento de organizaciones populares con instituciones políticas. |
| ¿Cómo es que los trabajadores del vagón han permanecido por tanto tiempo en el STC - Metro? |
| Si de usted dependiera ¿trataría de evitar la existencia de estas organizaciones? |
| Posicionamiento personal de la autoridad inmediata representante del STC con relación al trabajador del vagón. |
| Para usted, ¿La existencia de estas organizaciones influye en el desarrollo de un tipo de trabajador del vagón que existen en los distintos espacios del STC |
| Identidad colectiva de los trabajadores del vagón, diferenciación de características de las organizaciones por parte de los jefes de estación. |
| ¿Cuáles cree que sean las limitaciones a las que se enfrentan estas organizaciones para lograr que sus agremiados permanezcan trabajando en el vagón? |
| Potencialidad y limitaciones para la acción colectiva de los trabajadores del vagón desde la visión de las autoridades de Metro. |
| Desde su postura, ¿Cuáles son las principales diferencias entre las distintas organizaciones de trabajadores del vagón que usted conoce o sabe de su existencia? |
| Identidad colectiva de las organizaciones, proyección ideológica de las mismas |
| ¿Cuáles cree que son los principales objetivos de las organizaciones que representan a los trabajadores del vagón? |
| Percepción de las prioridades colectivas de los trabajadores del vagón, posibilidad de ver al trabajador del vagón como actor político. |
| ¿Cuáles son las organizaciones de trabajadores del vagón más importantes en la Línea A y en la Red? |
| Conocimiento de la movilización de recursos organizativos de los trabajadores del vagón |

- Sección Periferia urbana

| |
|---|
| ¿Cuáles son las principales características territoriales que diferencian la Línea A de las demás Líneas de la Red del STC? |
| Expansión citadina y el servicio del STC |
| ¿De qué forma se desempeña su trabajo en relación a la colindancia con el Estado de México? |
| Vinculación con la relación jurisdiccional del exterior del espacio que administra |
| ¿De qué forma se opera el Programa Cero Tolerancia en la Línea A? |
| Acciones gubernamentales en contra del comercio ambulante en un espacio en donde esta ocupación tiene un fuerte arraigo cultural, influencia de la urbanización popular en el desarrollo de esta ocupación. |
| ¿Qué diferencias encuentra en la demanda de remoción de trabajadores del vagón por parte de los usuarios en la Línea A en relación con otras Líneas de la Red? |
| Relación autoridad con el usuario – cliente en este espacio de la ciudad de México y Estado de México |
| Para usted, ¿Cuáles son las horas en las que considera existe una mayor actividad de estos trabajadores de los vagones? |
| Flujo de la movilidad urbana relacionado al trabajo que se realiza en el vagón con relación a su trabajo como administrador |
| Desde su experiencia, ¿existe alguna diferencia en la aplicación de la Política de Cero Tolerancia en las diferentes Líneas de la Red? |
| ¿Cuáles son las principales estaciones que las diferentes organizaciones de trabajadores del vagón en la Línea se disputan más? |
| Construcción social del espacio y de la ocupación. |
| ¿Cuál es su pronóstico acerca de la permanencia del trabajo en el vagón de la Línea A, toda vez que se concrete su extensión hasta Chalco? |
| ¿Qué cree que debería modificarse en la zona de la Línea A para que el trabajo en el vagón disminuyera? |
| Según su percepción, la zona en la que se encuentra la ruta de la Línea A ¿Es una zona insegura o peligrosa? |

- Sección Relaciones de poder

| |
|---|
| ¿Cuáles son a su parecer las principales acciones que debe realizar con relación al Programa de Cero Tolerancia a los trabajadores del Metro? |
| Operación del Tolerancia Cero desde la autoridad de las estaciones, prioridades operativas de los jefes de estación con relación a los trabajadores del vagón |
| En orden de prioridades en el trabajo de un Jefe de estación, ¿en qué lugar se encuentra el control de los trabajadores en los vagones? |
| |
| ¿Cuáles son los principales conflictos que se presentan con los trabajadores del vagón y con sus organizaciones? |

| |
|---|
| Identificación de las principales causas de conflicto con los trabajadores responsables de administrar los espacios comunes de la paraestatal, formas de conciliación de conflictos, diferencia de conflictos entre organización y el jefe de estación. |
| ¿De qué forma están operando las acciones entre la S.S.P. y el STC? |
| Negociación de la permanencia del trabajo en el vagón a diferentes niveles, interacción entre actores que operan la política de Tolerancia Cero. |
| ¿Cómo se definen las acciones de la estrategia de Tolerancia Cero a trabajadores del vagón con los Gobiernos delegacionales y municipales? |
| Articulación de esfuerzos institucionales en la política de Tolerancia Cero |
| A su parecer, en las acciones del programa de Tolerancia Cero a los trabajadores del vagón, ¿qué autoridad es la que tiene mayor capacidad de decisión? |
| Jerarquización de la toma de decisiones en los operativos de seguridad en el Metro |
| ¿Qué papel juega el usuario en los operativos del programa de Tolerancia Cero a los trabajadores del vagón? |
| Posicionamiento del usuario como figura de autoridad, ¿usuario como cliente? |
| ¿Alguna vez ha tenido algún desacuerdo con trabajadores del vagón o sus organizaciones? De ser así, ¿podría narrar alguno? |
| Conciliación de conflictos con los trabajadores del vagón y sus organizaciones, formas de negociación entre organizaciones de trabajadores del vagón |
| Desde su experiencia, ¿a quién o quienes le beneficia que se siga manteniendo el comercio en los vagones? |
| Consenso y canalización del conflicto, mecanismos de clientelismo político para captar la acción colectiva de los trabajadores del vagón. |

Anexo 3

Inventario de mercancías comerciadas en la Línea A del STC - Metro

| Dulce | Producto | Disco |
|---|--|--|
| Bubulubu (Ricolino) 2 por \$5 pesos (Clásico y navideño) | Audífonos / manos libres \$20 pesos | Los grandes de la salsa \$10 pesos |
| Pelón Pelo Rico (Hershey) 2 por \$5 pesos (Tamarindo y mango) | Cargador para el celular (salida V8) \$20 pesos | Los amos del Rock Urbano \$10 pesos |
| Cacahuete japonés (100 gramos) \$10 pesos (25 gramos) 2 por \$5 pesos | Libros - Mitos y leyendas en el Metro \$5 pesos - Manual de anatomía humana \$10 pesos - Sodoma y Gomorra \$50 pesos | Los 4 géneros del Rock \$10 pesos |
| Tubo de Barritas (Marinela) \$10 pesos | Cable OTG \$10 pesos | |

| | | |
|---|---|--|
| Perlitas antigripales \$5 pesos | Venda elástica \$10 pesos | |
| Paletas de hielo y congeladas \$5 pesos | Pomada blanca de cacao \$5 pesos | |
| Paleta payaso (Ricolino) \$5 pesos | Pomada mariguanol \$10 pesos | |
| Kinder Delice (Ferrero) \$5 pesos | Dijes \$10 pesos | |
| Carlos V (Nestlé) \$5 pesos | Donas y bolitas para el cabello \$10 pesos | |
| Chicles Cloret´s (2 pastillas) \$1 peso | Multicargador pulpo \$20 pesos | |
| Alegrías de amaranto \$5 pesos | Cartera / billetera \$10 pesos | |
| Chocolate Ferrero Rocher (3 piezas) \$10 pesos | Porta credencial \$10 pesos | |
| | Mica para el celular \$10 pesos | |
| | Corta uñas \$10 pesos | |
| | Encendedores (3 piezas) \$10 pesos | |
| | Lámparas \$10 pesos | |
| | Paquete de curitas \$10 pesos | |

Actividades no comerciales realizadas en los vagones de la Línea A del Metro.

- Música
- Magia
- Prensa
- Solicitud de ayuda: Casas de rehabilitación, personas enfermas y trabajadores imposibilitados



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

ACTA DE EXAMEN DE GRADO

No. 00197

Matrícula: 2163803229

"LA POLÍTICA DE TOLERANCIA CERO CONTRA LOS VAGONEROS DEL METRO: AFERRÁNDOSE A UN TRABAJO PROHIBIDO"

En la Ciudad de México, se presentaron a las 11:00 horas del día 27 del mes de julio del año 2018 en la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana, los suscritos miembros del jurado:

DR. ROGER MARIO BARBOSA CRUZ
DRA. MARÍA AZUCENA FERREGRINO BASURTO
DRA. LETICIA POGLIAGHI

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

MAESTRO EN ESTUDIOS SOCIALES (ESTUDIOS LABORALES)

DE: CARLOS JUAREZ GUTIERREZ

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

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



CARLOS JUAREZ GUTIERREZ
ALUMNO

REVISÓ

LIC. JULIO CESAR DE LARA ISASSI
DIRECTOR DE SISTEMAS ESCOLARES

DIRECTOR DE LA DIVISIÓN DE CSH

DR. JUAN MANUEL HERRERA CABALLERO

PRESIDENTE

DR. ROGER MARIO BARBOSA CRUZ

VOCAL

DRA. MARÍA AZUCENA FERREGRINO
BASURTO

SECRETARIA

DRA. LETICIA POGLIAGHI