



**UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
METROPOLITANA**

Unidad Iztapalapa

División De Ciencias Sociales y Humanidades
Posgrado en Estudios Sociales

**“EL PROCESO DE TRABAJO DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO:
SITUACIONES, PAUSAS Y ESPACIALIDADES”**

TESIS

Que para obtener el grado de
DOCTORA EN ESTUDIOS SOCIALES
(ESTUDIOS LABORALES)

PRESENTA:

LORENA LÓPEZ CRUZ
2143802039
lorlop.cruz@gmail.com
ORCID: 0009-0002-8820-9660

DIRECTORA DE TESIS:

Dra. Alicia Marta Lindón Villoria

JURADO:

Presidente:

Dr. Carlos Félix Garrocho Rangel

Secretaría:

Dra. Alicia Marta Lindón Villoria

Vocal:

Dr. Sergio Tamayo Flores-Alatorre

Iztapalapa, Ciudad de México, a 1 de marzo 2021

Abstract español

La tesis doctoral que se presenta a continuación desarrolla, a lo largo de siete capítulos, los resultados de investigación acerca del proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México; cuyo planteamiento tomó como punto de partida la consideración de esta actividad laboral como un trabajo no clásico que rompe con las características tradicionales del trabajo fabril y que cuestiona la posibilidad de que un enfoque unidimensional y vertical permita conocer en profundidad ciertas actividades cuya producción está vinculada a los servicios que, en su desarrollo, además cuentan con la participación de diferentes sujetos -ya sea de manera directa o indirecta-.

En la presente tesis se buscó reconstruir el proceso de trabajo taxista desde una perspectiva interaccional, espacial y temporal. Lo cual fue posible, únicamente, a través de un acercamiento a los diferentes niveles de realidad en que se desarrolla esta actividad; y a las relaciones sociales y los contextos espacio-temporales en que se desenvuelve.

En consecuencia, se pudo conocer que, a pesar de la heterogeneidad de los sujetos trabajadores, es viable identificar una tipología de los sujetos taxistas a través de su habitar. Aunado a ello, la relevancia del habitar no se limita a la identificación y caracterización de los sujetos trabajadores, sino que otorga las herramientas teóricas y empíricas para la clasificación del proceso de trabajo en dos grandes grupos, en los que la subjetividad y la identidad de cada conductor es relevante.

Abstract inglés

The doctoral thesis hereby presented develops, throughout seven chapters, the research results about the work process of taxi drivers in Mexico City; whose approach took as its starting point the consideration of this work activity as non-classical job that breaks with the traditional characteristics of factory work and that questions the possibility that a one-dimensional and vertical approach allows to fully understand certain activities whose production is linked to services that, within their development, also have the participation of different subjects -either directly or indirectly-.

In this thesis it was sought to reconstruct the taxi driver work process from an interactional, spatial and temporal perspective. This was only possible through an approach to the different levels of reality in which this activity takes place, and to the social relations and the spatio-temporal contexts in which it unfolds. Thus, it was found that, despite the heterogeneity of the workers, it is feasible to identify a typology of taxi drivers through their

living. In addition to this, the relevance of living is not limited to the identification and characterization of the workers, but rather provides the theoretical and empirical tools to classify the work process into two large groups, in which the subjectivity and identity of every driver is (becomes) relevant.

Contribución social de la investigación

En la Ciudad de México, el servicio de transportación en la modalidad de taxi se encarga de realizar el 9% de los viajes efectuados en un día. Ubicándose como el tercer medio de transporte más utilizado. Por lo que tiene una participación activa en la reproducción de la dinámica social cotidiana, pues facilita los desplazamientos ciudadanos de un porcentaje de la población.

La realización de estudios que permitan conocer la forma en que este trabajo se lleva a cabo, permite, por un lado, conocer las características laborales de un sector de la población que ha sido invisibilizado históricamente, y por otro, ofrece la oportunidad de conocer las prácticas sociales cotidianas que se llevan en el espacio urbano. Con lo que se colabora en los estudios sobre el espacio urbano, dotando de herramientas teóricas y metodológicas que permitan conocer la dinámica de la ciudad desde una perspectiva multidisciplinar.

Agradecimientos

A los conductores de taxi y personas que participaron activamente en el proceso de investigación, gracias por las conversaciones, las entrevistas, los comentarios y cuestionamientos. Especialmente a Don Antonio, porque desde aquella primera conversación, el día que nos conocimos, en su taxi, no hemos dejado de hablar ni de compartir intereses y preocupaciones en torno al trabajo taxista. Sin duda, esta tesis no hubiera sido posible sin su apoyo. Y, a decir verdad, mi experiencia en la ciudad, como recién llegada, tampoco hubiera sido la misma sin sus provocaciones –y sus acciones– que me permitieron conocerla. Gracias por tanto.

A mi directora de tesis, la Dra. Alicia Lindón, quien me acompañó todos estos años para llevar a buen término esta investigación.

A mis sinodales, los Doctores Sergio Tamayo y Carlos Garrocho, quienes enriquecieron mi investigación con cada comentario. Mil gracias.

A la Dra. Nadja Monnet, mi tutora durante la estancia de investigación realizada en la École Nationale Supérieure d'Architecture en Marseille y París-La Villette. Con quien tuve conversaciones que abrieron mi panorama como investigadora. Gracias también por la hospitalidad y toda la ayuda recibida durante la estancia.

A las profesoras y los profesores del posgrado, por el interés de brindar a los estudiantes una formación de calidad que, sin duda, se refleja en cada uno de nosotros, los egresados, y en las investigaciones que producimos.

A mis compañeros y amigos del posgrado: gracias por todo. Sin duda fueron una parte fundamental de mi formación; tanto en las conversaciones e intercambios académicos como los informales y clandestinos. Gracias siempre.

A Adrián Rodríguez, mi compañero de vida y colega de formación, gracias por el apoyo en la realización de los mapas presentados en esta investigación.

A Magda, mi hermana, gracias por las lecturas y el apoyo en la corrección de estilo de este documento.

A mi madre. Que lo vuelve todo posible. Gracias.

A la Universidad Autónoma Metropolitana y al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por los apoyos otorgados para la realización de esta investigación doctoral.

Índice

Introducción	1
Capítulo 1: Los desplazamientos ciudadanos en la construcción de la ciudad multidimensional. Flujos y archipiélagos ciudadanos	14
1.1. Espacios y territorios de la Zona Metropolitana del Valle de México a través del tiempo	17
1.2. La fragmentación de la ciudad: ¿ciudad escindida o archipiélago ciudadano?35	
1.3. Los desplazamientos ciudadanos como constructores de archipiélagos	40
1.4. Sujetos, cuerpos y trabajos constructores de la ciudad: heterogeneidad y campos de identidad en la CDMX	48
1.5. El trabajo taxista, la ciudad y la transformación social	59
Capítulo 2: El proceso de trabajo de los taxistas en el contexto ciudadano	61
2.1. Los trabajadores del espacio urbano: hacia el concepto de trabajo no clásico.....	64
2.2. Del control sobre el proceso de trabajo al control interaccional	68
2.3. La ampliación del concepto de control sobre el proceso de trabajo: sujetos, organizaciones y Estado como agentes de control	71
2.3.1. Entre la legalidad y la ilegalidad del control del Estado sobre el trabajo taxista.....	74
2.3.2. Las organizaciones gremiales: representación y control.....	76
2.4. Escenarios de interacción en el proceso de trabajo de los taxistas y la cotidianidad ciudadana	80
2.5. La influencia del trabajo espacio-temporal en el <i>poli-ritmo</i> de la ciudad	86
2.6. Los ritmos de la ciudad archipiélago en la construcción del proceso de trabajo de los taxistas	91
Capítulo 3: Investigar el trabajo, el espacio y el tiempo: enfoque metodológico ...	97
3.1. La metodología cualitativa: experiencia, subjetividad y horizontalidad en un contexto de investigación laboral	100
3.2. Investigación cualitativa para el conocimiento de las condiciones espaciales y laborales de los conductores de taxi	102
3.3. La perspectiva cualitativa en la investigación laboral-espacial: herramientas y técnicas.....	107
3.3.1. La conversación informal como técnica de investigación cualitativa.....	110
3.3.2. Las entrevistas narrativas y el enfoque autobiográfico.....	112

3.3.3. La observación flotante y la etnografía en movimiento en el contexto de los desplazamientos ciudadanos	115
3.3.4. Desplazamientos espacio-temporales en la ciudad a través de dioramas	122
3.4. El muestreo cualitativo.....	126
3.5. Inserción al mundo de trabajo taxista: aproximaciones del trabajo de campo	134
3.6. Estrategia de análisis.....	138
Capítulo 4: Hallazgos del trabajo de los taxistas. Caracterización, conformación e interacción del proceso de trabajo	146
4.1. Los sujetos taxistas y el habitar como base para la construcción de su proceso de trabajo	149
4.1.1. El habitar monotópico	151
4.1.2. El habitar politópico	156
4.2. Influencia de las situaciones y pausas del trabajo taxista en la subjetividad de cada conductor	159
4.2.1. Las situaciones de trabajo como constructoras de escenarios de interacción.....	159
4.2.2. Pausas en el trabajo taxista: trabajo, descanso y ocio	169
4.3. De la cotidianidad del trabajo taxista a la definición del proceso de trabajo	174
Capítulo 5: Sujetos y escenarios de interacción del trabajo taxista	178
5.1. Interacciones cara a cara: experiencias cotidianas	181
5.1.1. Entre conductores	182
5.1.2. Entre familiares y amigos	189
5.1.3. Con otros sujetos.....	195
5.2. Resistencias al trabajo <i>solitario</i> : interacciones virtuales/digitales de los conductores taxistas	200
5.3. Protagonistas, antagonistas y espectadores	209
5.3.1. Clientes-usuarios	211
5.3.2. Taxistas concesionados y por aplicación	212
5.3.3. Autoridades gubernamentales y organizaciones gremiales.....	217
5.3.4. Otros conductores de transporte público y automovilistas particulares	222
5.4. Repensar los campos de identidad en la heterogeneidad taxista	225
Capítulo 6: De la interioridad del taxi a la configuración de la ciudad: habitar, apropiar y transformar el espacio.....	227
6.1. El habitar taxista: experiencias en la ciudad	231

6.2. El proceso de apropiación de la ciudad: entre el espacio de trabajo y el “estar en casa”	242
6.3. La influencia dialógica del trabajo taxista y la ciudad a partir del habitar..	254
6.4. La resignificación de la ciudad	266
Capítulo 7: Conclusiones sobre el trabajo y los trabajadores taxistas.....	269
7.1. Reflexiones acerca del trabajo taxista	272
7.2. El papel de la teoría en la investigación del trabajo taxista	282
7.2.1. Repensar la ampliación de los conceptos de trabajo, relación laboral y control	283
7.2.2. El ritmo de trabajo de los taxistas	287
7.3. Perspectivas y apuntes de la investigación interdisciplinaria	290
Bibliografía	296

Introducción

—Me acuerdo de mi primer pasaje. Inicié un 20 de noviembre de 1986 como a las 10 de la noche. Yo venía con la idea, como en las películas y las telenovelas, de que se sube [al taxi] una persona muy agradable y, al bajar, te deja propina. Yo tenía esa idea y la realidad es todo lo contrario—¹

El trabajo taxista tiene como objetivo la compra-venta de un servicio de transportación y puede ser utilizado por cualquier persona que cuente con los recursos económicos para pagarlo. La posibilidad de que cualquier persona pueda acceder al servicio ha dado pauta a que se construya una idea general sobre el trabajo taxista, que es compartida en el imaginario colectivo del que también forman parte los conductores taxistas.

La generación de ese conocimiento colectivo acerca del trabajo taxista tiene distintas aristas que ofrecen información sobre la actividad y sobre los sujetos que la ejecutan. Así, por ejemplo, mientras que para Don Antonio, inicialmente, el imaginario incluía las interacciones vistas en cine o televisión; para otras personas (sean taxistas o clientes-usuarios) se conforma por experiencias propias o ajenas que atienden prejuicios y estereotipos de los otros sujetos.

La existencia de ese imaginario colectivo acerca del trabajo taxista también responde a que es una actividad que ha estado disponible en la cotidianidad de las ciudades por largo tiempo, por lo que ha formado parte del desarrollo de la cotidianidad de la sociedad a lo largo del tiempo. Lo que ocasiona que sea una actividad laboral que aparentemente no necesite de mayor explicación para comprender las características y dinámicas de su desarrollo.

La simplicidad con que se ha explicado previamente el trabajo taxista puede ser abordada desde los estudios laborales mediante un análisis clásico del proceso de trabajo. El cual implicaría un estudio de la ejecución satisfactoria de la máquina (automóvil taxista), por parte del sujeto trabajador, para la concreción de servicios de transportación que generen una ganancia al trabajador.

Sin embargo, el proceso de trabajo de los taxistas, al estar inserto en la realidad social, es conformado por una complejidad que puede ser vista de manera multidimensional (como

¹ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

ocurre con otras actividades laborales); ya que cuenta con la participación directa e indirecta de sujetos heterogéneos que poseen una carga subjetiva particular, y se desarrolla en espacios con características materiales y dinámicas sociales diversas. La participación de otros sujetos y las características del entorno en que se lleva a cabo este proceso de trabajo pueden generar una influencia en él. Por lo que, para emprender esta investigación, fue fundamental definir como punto de partida una perspectiva espacial, laboral e interaccional, así como diferenciar el trabajo taxista en dos grandes dimensiones espaciales: el interior y exterior del automóvil.

La división del trabajo taxista en las dimensiones interior y exterior del vehículo sirvió también como una pauta para diseñar operativamente un objeto de estudio que pudiera realizarse en dos momentos. El primero (realizado durante los estudios de maestría) se enfocó en la dimensión interior del taxi y el segundo, que aquí se enmarca, recuperó los resultados previos y los puso en discusión con la exterioridad del automóvil.

El estudio de la dimensión interior del taxi permitió identificar una tipología ideal de los conductores taxistas; la cual ha sido construida a partir de un análisis integral de sus condiciones laborales y de su subjetividad, de sus prácticas y su habitar, que logró evidenciar que el trabajo taxista, como una actividad no clásica, supera la concepción del trabajo que tiene como eje a “la maquinaria” o a otros elementos estructurales y reconoce la importancia de la subjetividad de los sujetos trabajadores.

La definición de cada una de las formas de habitar está condicionada al reconocimiento y la importancia de la experiencia del *ser* y el *estar* en el espacio. En ambos casos el trabajador taxista *es*, *está* y *permanece* en el vehículo taxista. Y a partir de esa relación con su espacio de vida² el trabajador resignifica su experiencia y conforma su habitar.

El habitar monotópico identifica a aquellos conductores cuyo espacio de trabajo es una extensión del espacio doméstico. Los conductores *permanecen en ese lugar-móvil*, por lo que experimentan un proceso de arraigo y apropiación con respecto del espacio habitado. Mientras que el habitar politópico tiene una capacidad ampliada para desplazarse por la ciudad. Para estos conductores, el taxi es una herramienta de trabajo y, sobre todo, de movilidad. En este caso, puede haber cierto nivel de arraigo y percepción de *familiaridad*

² Los espacios de vida “son todos aquellos lugares organizados alrededor de la vivienda y que son frecuentados habitualmente por el individuo o por los miembros de un hogar”. (Garrocho, 2011:117)

en el espacio; sin embargo, al ser concebido como una herramienta, su experiencia del ser y permanecer es distinta a aquellos cuyo habitar es monotópico.

Una vez que se conoció el proceso de trabajo en el interior del taxi y la tipología de los conductores taxistas, se contó con las herramientas necesarias para desarrollar la investigación doctoral que a continuación se presenta. Que tuvo como objetivo estudiar y comprender el proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, a partir de su habitar espacial.

De manera particular, esta investigación buscó:

1. Conocer las características específicas del proceso de trabajo de los taxistas y situarlo en la complejidad del espacio urbano circulatorio.
2. Interpretar y definir conceptualmente el proceso de trabajo de los taxistas como un trabajo no clásico en el que intervienen otros sujetos, además del trabajador-patrón, y que tiene una influencia en las relaciones sociales y laborales.
3. Conocer las características particulares de los sujetos taxistas a partir de la identificación de las distintas formas de habitar.
4. Comprender la relación que existe entre la participación de sujetos heterogéneos (dentro y fuera del proceso de trabajo) y otros elementos como el espacio y el tiempo, en el desarrollo del proceso de trabajo taxista.
5. Reconstruir el proceso de trabajo taxista e indagar en la relación dialéctica entre esta actividad laboral y la conformación de la ciudad.

Para lograr los objetivos planteados en este proyecto de investigación (que se replantearon continuamente) se construyó un abordaje igual de complejo. En consecuencia, no hubo una restricción a la sociología ni a los estudios laborales, sino que se buscó incorporar otras disciplinas como la geografía, la antropología, la historia y la filosofía. Las cuales permitieron la construcción de una perspectiva de análisis interdisciplinar y multidimensional.

Como resultado de todo el proceso, la investigación se estructura a partir de seis grandes apartados que, en conjunto, permiten conocer la complejidad del proceso de trabajo taxista y de su espacio de trabajo. Aunque el interés de investigación está abierto e incluye a la actividad taxista en general, para efectos prácticos el estudio se limitó al caso de los conductores de taxi de la Ciudad de México.

En el primer capítulo se realizó un acercamiento a las características físicas, sociales e históricas de la Ciudad de México, centrando el foco de análisis en los flujos de desplazamiento efectuados en ella. Como resultado de este acercamiento se identificó que la dinámica de crecimiento de la ciudad definió flujos de desplazamientos que se diferenciaron en tres momentos: en primer lugar, a través de desplazamientos centro-periferia; seguido de desplazamientos oriente-poniente y, finalmente, de una lógica de desplazamientos tangencial.

Los desplazamientos tangenciales responden a la existencia de subcentros de trabajo, económicos, educativos o de recreación que están ubicados en todo el territorio que conforma la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).³ La presencia de los subcentros orientó la discusión hacia el cuestionamiento acerca de la conformación de la ciudad como una ciudad escindida (a causa de los límites administrativos que hay en la ZMVM). Para ello se profundizó en el análisis de los desplazamientos considerando los motivos de realización de cada viaje y la forma en que cada uno de ellos se lleva a cabo.

Para realizar el análisis de los desplazamientos interurbanos se consideró a la subjetividad de los habitantes de la ciudad como un elemento central. Que les motiva a desplazarse y responde a sus necesidades de reproducción social, principalmente para llevar a cabo actividades relacionadas con el trabajo y los estudios. El análisis mostró cómo es que los límites administrativos entre las municipalidades de la ZMVM no representan fronteras reales en la cotidianidad de sus habitantes. Por tanto, la ciudad es una sola, cuyas fronteras se construyen a partir de la experiencia de sus habitantes, quienes generan, a través de esa experiencia cotidiana, archipiélagos ciudadanos.

El abordaje de la ciudad archipiélago permitió comprender, por un lado, la lógica de los flujos de desplazamiento de la ciudad que, al ser el espacio de trabajo, ejerce una influencia en el desarrollo del proceso de trabajo taxista (pues cada servicio de transportación responde a las necesidades de movilidad de los clientes-usuarios); y, por otro, demostró que al haber motivos concretos para la realización de un desplazamiento y, al realizarse cotidianamente, se forjan procesos de significación del espacio habitado. Dando como resultado la construcción de *ciudades experienciales*.

³ A pesar de que la investigación se enfocó en el estudio de los conductores taxistas de la Ciudad de México, el territorio que se considera es la Zona Metropolitana del Valle de México, pues los servicios de transportación efectuados por los conductores taxistas no se limitan al territorio comprendido por las 16 municipalidades de la ciudad.

Pero, ¿cuál es la relación que existe entre los flujos ciudadanos, la ciudad experiencial y el trabajo taxista? Para responder a esa interrogante, en este primer capítulo se considera en el mismo plano de discusión a la importancia que tiene la subjetividad de los habitantes de la urbe en la definición de los flujos ciudadanos (incluyendo a los taxistas), así como el papel que juegan los conductores taxistas y su actividad laboral en el desarrollo de la dinámica ciudadana.

El resultado de poner en diálogo a los flujos ciudadanos, la construcción de la ciudad experiencial y el trabajo taxista condujo el planteamiento del objeto de estudio de esta investigación hacia un nivel de discusión mayor. Este consistió en plantear cuestionamientos acerca de la capacidad de acción de los sujetos taxistas como productores y reproductores de la realidad social; y definió la hipótesis central de la investigación, que considera al proceso de trabajo taxista como un espacio de reproducción social.

Una vez definidos los planteamientos centrales del objeto de estudio, el primer capítulo cierra con un apartado acerca de los sujetos taxistas que fueron considerados en la investigación. En este apartado se exponen las estrategias emprendidas que permitieron considerar como sujetos de estudios a todos los conductores de la Ciudad de México, a través del reconocimiento de su heterogeneidad.⁴

Para entender la heterogeneidad de sujetos, en este último apartado, se construyó una propuesta analítico-conceptual que combina elementos estructurales y subjetivos del conductor taxista y su trabajo. Para ello se hizo uso del concepto de *campos de identidad*, perteneciente a los estudios de movimientos sociales (Hunt, *et al.*, 2006). Que logra identificar las conexiones identitarias de sujetos igualmente heterogéneos que están vinculados únicamente por su pertenencia con un movimiento social.

El segundo capítulo está enfocado en situar el objeto de estudio construido en el marco de las perspectivas teóricas, con la finalidad de definir los ejes de análisis que guiaron la

⁴ Las características heterogéneas de los sujetos son construidas a través de elementos estructurales y subjetivos del conductor taxista y su trabajo.

Por las características del objeto de estudio, la heterogeneidad de los conductores considera también a aquellos trabajadores que ofrecen servicios por aplicación como Uber, Cabify, Didi, entre otros. Actualmente se desconoce el número total de trabajadores taxistas. Los conductores de «taxis piratas», bicitaxis y mototaxis no fueron considerados en el estudio por razones de seguridad.

investigación. Para ello, en el desarrollo del capítulo, se estableció como punto de partida la identificación del trabajo taxista como un *trabajo no clásico*.⁵

El trabajo taxista se define como un trabajo no clásico debido a que, a pesar de que algunos conductores reconocen a otro sujeto como su *patrón*, la relación laboral taxista implica, forzosamente, la participación del cliente-usuario –y en ocasiones de otros sujetos–. Pues el producto que se pone a la venta (servicio de transportación) es intangible y se produce en el mismo momento en que se consume.

La definición del trabajo taxista como no clásico permitió problematizar distintas aristas de ese proceso de trabajo, como es el caso de las relaciones de control. Desde la propuesta de Enrique de la Garza, hay una ampliación en la relación de control sobre el proceso de trabajo, pues la integración de otros sujetos en la relación laboral implica el interés y la capacidad de todos los sujetos para ejercer el control. Por ello, en el segundo apartado del capítulo se presenta una discusión acerca de las relaciones de control ampliadas, a la luz del proceso de trabajo taxista y de las perspectivas interaccional y espacial adoptadas en esta investigación. Poner en discusión el concepto ampliado de control –que considera la participación de otros sujetos– con la perspectiva interaccional permitió profundizar en los ejercicios de control que se llevan a cabo en la relación laboral taxista durante un escenario de interacción.

En cada uno de los escenarios de interacción contruidos por los conductores taxistas y los otros sujetos heterogéneos fue fundamental considerar las distintas cargas de significados y subjetividades en interacción que otorgan a los sujetos la capacidad de ejercer presiones sobre los otros para obtener el control en determinados momentos. Lo anterior permitió desarrollar en este apartado el concepto de *control interaccional* como una dimensión más profunda del concepto ampliado de control.

⁵ El concepto de trabajo no clásico puede entenderse como un trabajo heterogéneo, que rompe con la lógica lineal de la fábrica caracterizada por una relación laboral bilateral y subordinada entre trabajador-patrón. Y abre la posibilidad de participación a otros sujetos, como pueden ser el cliente, el patrón, el trabajador u otros sujetos (De la Garza, 2010 & 2017).

El concepto de trabajo no clásico forma parte de la corriente teórico-metodológica de los nuevos estudios laborales, perspectiva acuñada por Enrique de la Garza. Quien a raíz de la reestructuración productiva efectuada en la década de los 70 y 80, problematizó las transformaciones el mundo del trabajo y evidenció la necesidad de ampliar los conceptos de relación laboral, control sobre el proceso de trabajo y construcción social de la ocupación, con la finalidad de contar con herramientas teóricas para estudiar el trabajo fuera de la fábrica.

Otras de las formas de control interaccional que experimentan los conductores taxistas son las que se llevan a cabo con el Estado y con las organizaciones gremiales. Para abordar esas relaciones de control, en este capítulo se exponen dos apartados que exploran las relaciones de control entre los trabajadores taxistas y esas instituciones/organizaciones.

Una vez definidos los postulados teóricos que reconocen la importancia del habitar en la conformación de la subjetividad de los conductores taxistas, así como el uso del concepto de trabajo no clásico que sitúa a la subjetividad en el centro de la actividad; se orientó el desarrollo del capítulo hacia la conjunción de una perspectiva teórica integral que consideró la dinámica espacial en su conjunto. Para ello se hizo énfasis en el estudio de los escenarios de interacción en que participan los conductores taxistas y su relación con la cotidianidad de la ciudad en que trabajan.

Los escenarios de interacción que se realizan durante el proceso de trabajo taxista responden a distintas motivaciones, que están relacionadas con situaciones de trabajo, de descanso, de recreación o de ocio. Cada interacción puede efectuarse en el interior o exterior del automóvil y contar con la participación de sujetos varios, como clientes-usuarios, familiares o amigos y otros sujetos presentes en el espacio en que se llevan a cabo.

Las distintas motivaciones y situaciones que detonan la concreción de un escenario de interacción, así como los sujetos diversos que los conforman, dieron paso a un estudio multidimensional de estos escenarios, que es presentado en este segundo capítulo. Y que, además, enmarca uno de los planteamientos iniciales de esta investigación: el estudio multidimensional del proceso de trabajo taxista. Desde la definición otorgada en esta investigación, dicho estudio considera como parte fundamental del proceso de trabajo a todos los escenarios de interacción concretados en el tiempo en que dura la jornada laboral.

El estudio multidimensional del proceso de trabajo taxista y la consideración de los escenarios de interacción permitieron conocer dónde, cómo y en qué tiempo se lleva a cabo esta actividad; es decir, el *ritmo de trabajo taxista*. Esta última es una categoría central en la presente investigación doctoral, pues permite conocer detalladamente la conformación de este proceso de trabajo y, además, da cuenta de la importancia e influencia que tiene esta actividad en el ritmo ciudadano.

Una vez definidos el objeto y los sujetos de estudio, así como las discusiones teóricas a retomar, para emprender la investigación sobre el trabajo taxista se realizó una profunda

inmersión bibliográfica para construir el enfoque metodológico –que se presenta en el capítulo tres–.

Sin duda, uno de los mayores retos de esta investigación fue la definición del abordaje metodológico. Que, si bien estaba claro que centraría su atención en los sujetos y sus interacciones, requirió un esfuerzo mayor para concretar la intención de llevar a cabo una inmersión a las características y situaciones más profundas del proceso de trabajo taxista, y, con ello, comprender el inmenso abanico de posibilidades, de enfoques y de herramientas de que se puede echar mano para la realización de la investigación.

La estructura del tercer capítulo fue definida con la intención de presentar, de manera organizada, el camino metodológico que se siguió para llevar a término esta investigación doctoral. En primer lugar, se hace una reflexión acerca de la importancia de construir un enfoque cualitativo para conocer la complejidad del trabajo taxista desde las distintas perspectivas planteadas (espacial, laboral e interaccional). Lo anterior dio lugar a la discusión acerca de cuáles son las herramientas y técnicas de investigación más adecuadas para tener un acceso a los sujetos taxistas y a su entorno cotidiano.

Como resultado de una larga reflexión teórica y empírica de las herramientas y técnicas de investigación, en este apartado se exponen cuatro herramientas utilizadas a lo largo del proceso de investigación doctoral. Que son:

- La conversación informal.
- Las entrevistas narrativas y el enfoque autobiográfico.
- La observación flotante y la etnografía en movimiento.
- Los desplazamientos espacio-temporales en la ciudad, a través de dioramas.

Cada una de las herramientas es resultado del reconocimiento de la complejidad de la realidad estudiada, que “no puede medirse con la misma regla”. Esta heterogeneidad presente en la realidad social también se identificó en los sujetos taxistas. Por ello es que el tercer apartado de este capítulo se enfoca en reconocer el marco muestral de los conductores taxistas de la Ciudad de México. Así como la estrategia que se siguió para construir un muestreo cualitativo de estos conductores.

Una vez definidos las herramientas a utilizar y los sujetos taxistas a entrevistar, se dio paso a la presentación de la experiencia de inserción en el campo del trabajo taxista. En este

apartado se expone cómo se llevó a cabo el trabajo de campo que se desarrolló paralelamente durante todo el tiempo de investigación.

Finalmente, se presenta la estrategia que posibilitó el análisis del conocimiento producido durante el trabajo de campo, en conjunto con el taxista. Para poder construir las principales categorías analíticas, en este apartado se recuperan algunas de las discusiones planteadas en los primeros capítulos de la tesis, como son las situaciones y pausas en el trabajo. Que se analizan a la luz de los ejes analíticos principales para conocer de manera integral el ritmo del trabajo taxista.

Los capítulos cuatro, cinco y seis corresponden a los capítulos analíticos, que fueron posibles al poner en diálogo los planteamientos iniciales de la investigación, las perspectivas teóricas y metodológicas, con la realidad empírica que pudo conocerse a través del trabajo de campo. En cada uno de ellos se presentan, de la manera más articulada posible, algunos de los resultados de la investigación.

El análisis –organizado en tres capítulos– inicia con la reflexión acerca del proceso de trabajo taxista, visto desde el habitar de cada uno de los sujetos trabajadores. Es decir, la forma en que esta actividad laboral es configurada por la experiencia cotidiana del habitar de cada conductor. El resultado de esta reflexión mostró cómo es que la cotidianidad de los sujetos trabajadores y las interacciones que llevan a cabo marcan una influencia mutua y dialógica en la conformación de la actividad, así como en la subjetividad misma de cada trabajador.

La cotidianidad que experimentan los conductores taxistas está inmersa en un cúmulo de materialidades fijas y flujos que, en las distintas dimensiones de la actividad, implican diferencias en el habitar taxista en sus dos formas (monotópico y politópico) y posibilitan una profundización de estos conceptos. Que si bien conservan como punto de partida la vinculación y el grado de apropiación que cada uno de los sujetos tiene con respecto a su trabajo, pueden diferenciarse por el resultado de la conformación de su proceso de trabajo, es decir, por las características y duración de la jornada de trabajo.

La importancia de considerar la jornada de trabajo en la definición del tipo de habitar de cada conductor radica en que, a través de la jornada de trabajo, se definen los límites temporales y espaciales del habitar de cada taxista. No obstante, esta relación entre la jornada de trabajo y el habitar taxista también es influenciada por otros elementos que forman parte de este proceso de trabajo, como son las interacciones con otros sujetos.

Las diferentes interacciones que se concretan durante la jornada de trabajo de un conductor taxista conforman distintos escenarios de interacción, y pueden tener como objetivo central la realización de un servicio de transportación o de otras actividades de interés para cada uno de los conductores. Por ello es que los sujetos participantes pueden ser diversos: desde clientes-usuarios, familiares o amigos, otros conductores (de transporte público o privado) u otros sujetos presentes en el espacio urbano circulatorio.

Para hablar de manera particular de los escenarios de interacción en que participa un trabajador taxista, en el capítulo cinco se presentan y analizan las distintas interacciones que se efectúan durante una jornada de trabajo. Que, como se ha mencionado, pueden llevarse a cabo en el interior o exterior del vehículo y que, además, pueden ser de manera directa (cara a cara) o indirecta (a través del uso de dispositivos digitales, por ejemplo).

Las diferentes formas en que cada uno de los conductores taxistas se relacionan con los otros sujetos de su entorno de trabajo permitieron conocer, de manera más detallada, el proceso de trabajo taxista. Pero, sobretodo, abrió la posibilidad generar un acercamiento a la identidad de los trabajadores taxistas, que, por las características de la actividad y la profunda heterogeneidad de los sujetos trabajadores, no podría ser definida a partir de generalizaciones.

El acercamiento al estudio de la identidad de los conductores taxistas se realizó a partir de recuperar, desde los estudios de movimientos sociales, el concepto de campos de identidad. De acuerdo con la definición otorgada por los autores Scott Hunt, Robert Benford y David Snow (2006), los campos de identidad se conforman por *protagonistas*, *antagonistas* y *espectadores*. Cada uno de ellos permite conocer la identidad de sujetos sociales heterogéneos que tienen como eje en común el trabajo que desempeñan.

La definición precisa de los campos de identidad, así como la forma en que se reflejan e identifican en los sujetos taxistas, puede conocerse en el Apartado 5.3. Donde se discute cómo es que la conformación de la identidad de los conductores taxistas se ve influenciada por las continuas interacciones en que se desenvuelven. Lo que provoca que haya un proceso dinámico en la definición de la identidad taxista.

La tercera parte del análisis acerca del proceso de trabajo taxista se puede conocer en el sexto capítulo de esta investigación, titulado “De la interioridad del taxi a la configuración de la ciudad: habitar, apropiar y transformar el espacio”. Este capítulo tiene la intención de poner en diálogo lo presentado en los capítulos cuatro (acerca de la definición del proceso

de trabajo taxista a partir de su habitar) y cinco (de la conformación de escenarios de interacción con sujetos diversos en el espacio interior y exterior al vehículo taxista). El resultado de ese diálogo permitió conocer cómo es que el proceso de trabajo taxista tiene una influencia en la configuración de la ciudad, y viceversa.

La concepción de una mutua influencia entre el trabajo taxista y la configuración de la ciudad tiene como base la realidad empírica observada durante el trabajo de campo efectuado en esta investigación. Por un lado, las características del habitar taxista permiten que haya un proceso de apropiación de la ciudad que puede darse de formas y en grados distintos. Lo que provoca que un mismo lugar pueda conformarse como un espacio de trabajo y un espacio de comodidad (con actividades de descanso u ocio). Y por otro, la forma en que la cotidianidad de los sujetos que desarrollan esta actividad laboral permita generar transformaciones en la dinámica citadina.

El reconocimiento de las transformaciones en las que son capaces de marcar una influencia los conductores taxistas, y que impactan de manera directa o indirecta en la dinámica de la ciudad y en el proceso de trabajo, trae consigo una resignificación de la urbe que orientó las reflexiones finales de la investigación. Las cuales pueden ser adecuadas para entablar nuevos ejercicios analíticos en los niveles teóricos, metodológicos y empíricos, que fueron abordados en el capítulo de conclusiones que da cierre a esta investigación.

De manera general, el capítulo de conclusiones presenta un cierre a todas las líneas analíticas presentadas y abordadas previamente. Con respecto a las conclusiones empíricas, se hace una reflexión acerca de las condiciones del trabajo taxista y de las características de su ejecución en la Ciudad de México. Que son resultado de procesos históricos y sociales complejos, propios de una megalópolis como la Zona Metropolitana del Valle de México. En este apartado, además, se recupera una de las discusiones entabladas en los primeros capítulos de la investigación, donde se habla de una ciudad experiencial construida por cada habitante de la ciudad –incluidos los conductores taxistas– que llevan a cabo un proceso de zonificación de la ciudad a través de su experiencia cotidiana y que, en el caso de los taxistas, permite definir *su* espacio de trabajo.

En el nivel teórico, las conclusiones evidenciaron la importancia de realizar esta investigación desde enfoques que permitieron complejizar en múltiples dimensiones y perspectivas al trabajo. Por un lado, la conformación de un enfoque teórico multi e interdisciplinario posibilitó cuestionar en distintos niveles la realidad empírica estudiada. Y,

con ello, conocer de manera profunda y completa el proceso de trabajo taxista en todas sus dimensiones a través de la reconfiguración de su *ritmo de trabajo*.

Finalmente, las conclusiones metodológicas de esta investigación muestran las virtudes de mantener una apertura metodológica que da pie a la recuperación y replanteamiento de herramientas de investigación para profundizar en la producción de conocimiento.

**Capítulo 1: Los desplazamientos ciudadanos en la
construcción de la ciudad multidimensional.
Flujos y archipiélagos ciudadanos**

Para conocer el proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, a partir de las formas en que habitan el espacio, es fundamental advertir las características particulares de su actividad, las condiciones en que se desenvuelven dentro de los diferentes escenarios urbanos y cómo cada uno de estos últimos conforma la cotidianidad del conductor. Por ello, el objetivo de este primer capítulo se centró en construir un contexto de la realidad en que se realiza este proceso de trabajo, desde una perspectiva multidimensional y configuracionista.

La reconstrucción multicontextual de la ciudad como espacio de trabajo se dio a partir de una revisión histórica de la urbe, vista como un centro de intercambio económico y cultural en el que se llevan a cabo actividades que transitan entre lo íntimo y lo público; donde se construyen distintos escenarios de interacción que resultan de los constantes desplazamientos de su población.

Para lograr con el objetivo planteado, en este capítulo se presentan cinco apartados que permitieron comprender la dinámica del crecimiento de la ciudad. Este crecimiento, a su vez, ha generado diversas dinámicas de desplazamientos ciudadanos; los cuales definen, en gran medida, las condiciones laborales de este gremio de trabajadores.

En el primer apartado titulado “Espacios y territorialidades de la Zona Metropolitana del Valle de México a través del tiempo” se reconocieron las particularidades de las materialidades fijas y los flujos sociales que han estado presentes en el proceso de expansión de la urbe. Asimismo, se reconstruyó la dinámica de crecimiento de la ciudad, desde su formación en el periodo prehispánico hasta la actualidad, deteniendo el análisis en cada etapa e identificando momentos históricos que implicaron transformaciones o potenciaron el desarrollo de la urbe con dinámicas establecidas.

Tras reconocer las materialidades fijas y los flujos sociales en la ciudad, surgieron las interrogantes que enseguida se mencionan, las cuales dieron como resultado el segundo apartado del capítulo: ¿Cómo es que se ha construido la ciudad?, ¿cómo se define su crecimiento? y, sobre todo, ¿cuáles han sido las consecuencias de esta

forma de crecimiento? Ante dichas interrogantes se ha abierto un panorama relevante que muestra a una ciudad fragmentada. Pero, ¿cuáles son las características de esa fragmentación?

Para resolver las interrogantes planteadas, en el segundo apartado se esbozaron discusiones que sitúan a la ciudad como eje rector y que, además, recuperan planteamientos realizados desde los estudios urbanos y desde la geografía, tanto urbana como humana, los cuales muestran cómo es que la fragmentación de la ciudad no se debe únicamente a la planeación urbana tradicional, sino a la práctica de los sujetos que la habitan.

En este apartado se presenta a la Ciudad de México a partir de dos mapas: el mapa real o físico que muestra cómo es que se distribuye el espacio urbano y las formas de construir o interactuar en la ciudad y otro mapa de las comunicaciones masivas y de las industrias culturales. Este último muestra una deslocalización de las interacciones cotidianas (García Canclini, 2005), y permite reconocer a la Ciudad de México como una urbe con interacciones y desplazamientos complejos y heterogéneos que fragmentan la ciudad en archipiélagos.

El desarrollo de la propuesta acerca de la construcción experiencial de la ciudad y la conformación de archipiélagos ciudadanos se presenta en el tercer apartado de este capítulo. En él se explica cómo es que los archipiélagos experienciales de la Ciudad de México responden a las distintas necesidades cotidianas de sus habitantes y ayudan a construir una perspectiva mucho más amplia de la ciudad y de los sujetos que la habitan.

A partir de la perspectiva planteada, en el cuarto apartado de este capítulo se busca responder a algunas interrogantes acerca de las consecuencias que la fragmentación de la ciudad-archipiélago produce en los sujetos que la habitan, relacionándolas con la construcción de sus identidades. Es decir, se investiga si los habitantes de una ciudad dividida por archipiélagos, que viven su cotidianidad en medio de esa fragmentación, experimentan consecuencias en la conformación de su identidad individual o colectiva, y cómo es que dichas consecuencias pueden impactar en la conformación del proceso de trabajo de los taxistas.

Para poder ahondar en la respuesta a tales preguntas, en este apartado se definió como eje central de la discusión y análisis a la actividad estudiada y, sobre todo, a los sujetos centrales de esta investigación: los taxistas. Lo cual permitió establecer que, en una ciudad-archipiélago, existe la posibilidad de construir campos de identidad que congregan a la población en tres grandes grupos de sujetos heterogéneos, que pueden presentar similitudes por temas ideológicos o, en este caso, por la forma de habitar.

La presentación de la forma en que las características de la ciudad pueden influenciar los desplazamientos ciudadanos y las condiciones laborales de los conductores taxistas provocó una discusión acerca de los trabajadores taxistas como sujetos de estudio. Que son sujetos con atributos particulares que difícilmente pueden ser generalizados, cuya actividad es fundamental para entender ciertas dinámicas de movilidad de la urbe y, en general, de la construcción de la ciudad.

Por ello es que, al cierre del capítulo, se traza una serie de cuestionamientos que recuperan las discusiones planteadas sobre el proceso de trabajo de los taxistas y su conformación, a partir de su habitar. Así mismo, se definieron algunas dimensiones analíticas que, en los capítulos subsecuentes, se recuperan con la finalidad de conocer, por un lado, las particularidades de la actividad laboral con todas sus aristas y, por otro, cuestionan la capacidad de acción de estos trabajadores y la influencia que puede generar en la dinámica ciudadana y viceversa.

1.1. Espacios y territorios de la Zona Metropolitana del Valle de México a través del tiempo

Al hablar del espacio urbano circulatorio como el gran escenario en que se efectúa la actividad aludida se toman en cuenta dos dimensiones que lo diferencian: la interioridad y la exterioridad del vehículo taxista. Distinguir estas dos dimensiones es importante debido a que la construcción de los escenarios materiales (materialidades fijas) y la de los escenarios interactivos (flujos) se efectúa de manera distinta en la interioridad y en la exterioridad.

Las materialidades fijas hacen referencia a aquellos espacios objetivos o territorios que representan los lugares donde se configuran las relaciones sociales (Lindón, 2012). Mientras que los flujos son aquellas dimensiones que constituyen la dinámica de la ciudad, pero que se encuentran vinculadas a “las subjetividades compartidas, la intersubjetividad, la cultura urbana y todo aquello que usualmente se conoce como los imaginarios urbanos (Lindón, 2007:32, Martín, 2000 y Santos, 2000).

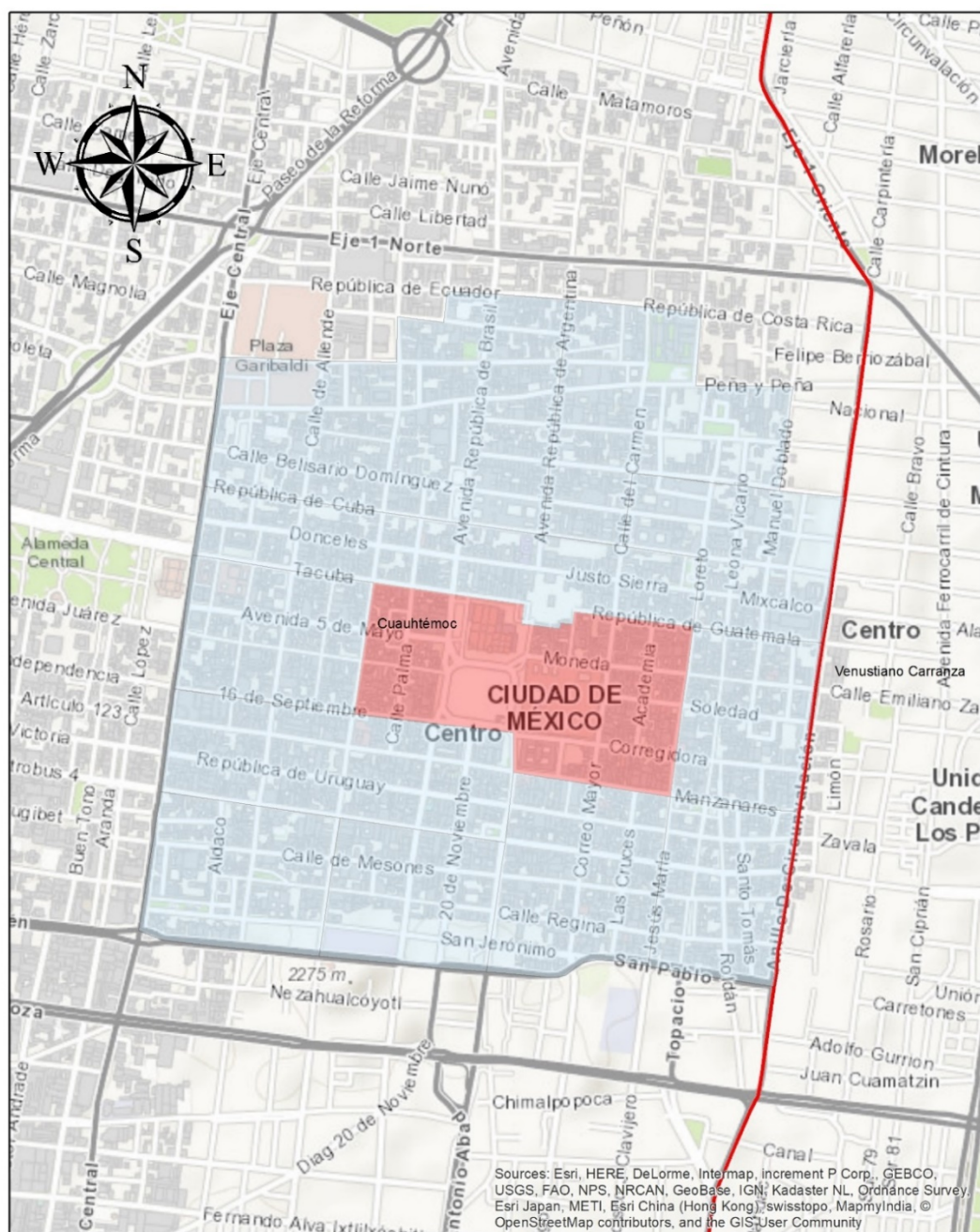
El reconocimiento del espacio de trabajo de los taxistas ha sido posible luego de analizar los procesos de transportación, tanto de mercancías como de pasajeros, que a lo largo del tiempo marcaron una influencia en la conformación de los flujos sociales de la ciudad; flujos que a su vez determinaron la historia de su centralización y su consecuente transformación en una ciudad dinámica y compleja.

Desde el periodo prehispánico, una parte de la ahora Ciudad de México se consolidó como el centro de intercambio económico y político más importante en el territorio (ver MAPA 1). Este sector estaba habitado por “varias centenas de millares de habitantes repartidos sobre la traza dibujada por los canales y las calles que cuadriculaban la ciudad” (Gruzinski, 1912:198). Con la llegada de los españoles, las relaciones sociales de la ciudad se transformaron. Este cambio se evidenció en la organización y en la distribución física de la ciudad, que resultó en el desplazamiento de la población indígena hacia la periferia, deshabitada hasta ese momento (ver MAPA 2).

La nueva distribución permitió la consolidación de flujos sociales direccionados del centro a la periferia, manteniendo y reforzando la posición del centro de la ciudad como un objeto de consumo y centro de reproducción de la vida social (Lefebvre, 1984). La característica de estos flujos centro-periferia definió el crecimiento de la ciudad con un trazo urbano medianamente regulado, que se mantuvo incluso después del periodo de independencia.

Observar la lógica de distribución de la ciudad en este periodo permite identificar los flujos sociales que se llevaban a cabo. Así, por ejemplo, en los periodos mencionados previamente, los flujos de la ciudad siempre se ejecutaban siguiendo la misma línea: de afuera hacia adentro.

MAPA 1. Áreas de asentamientos humanos con los principales destinos de viajes cotidianos durante el periodo prehispánico



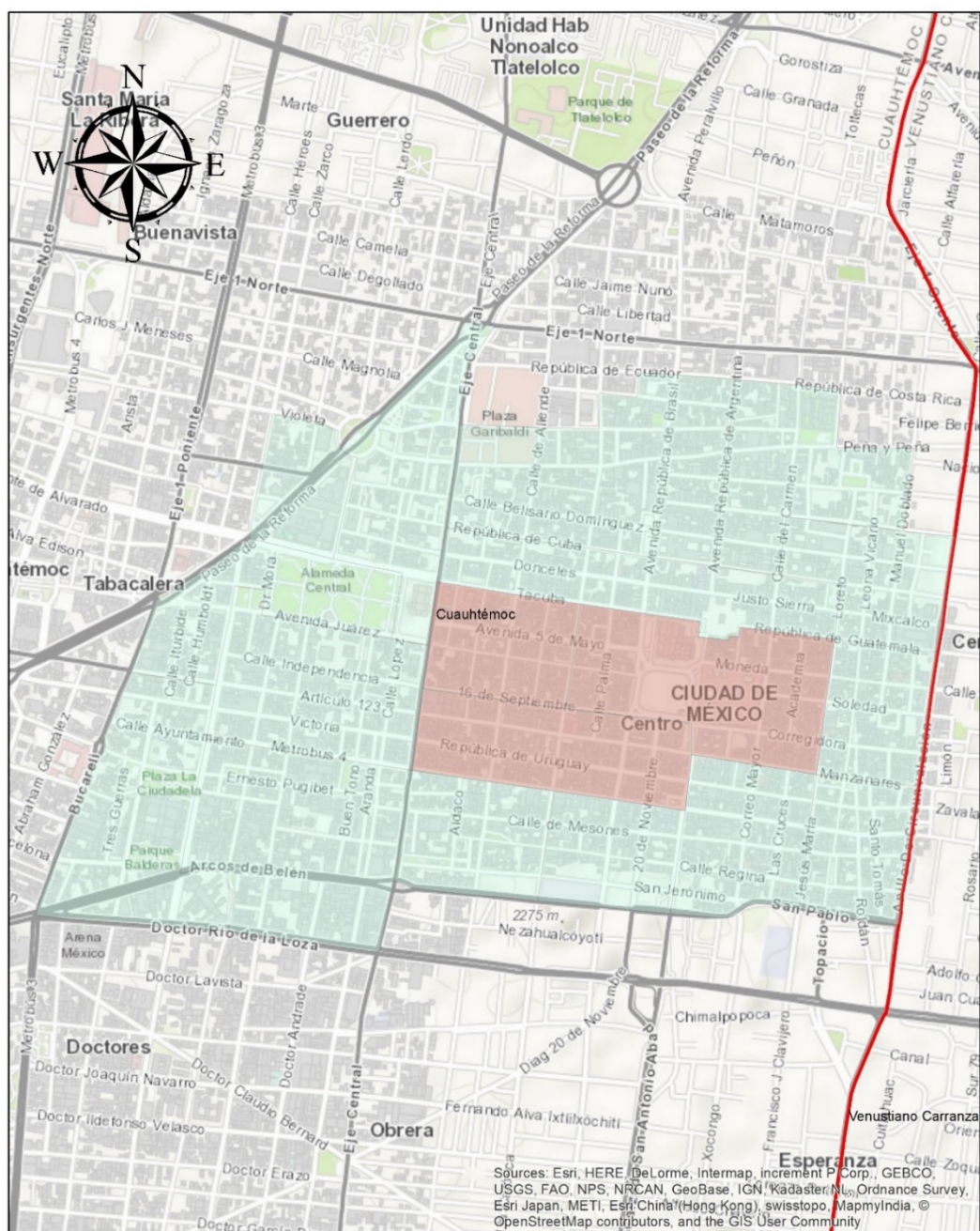
Leyenda

- Origen
- Destino
- Delegación

0 0.25 0.5 1 1.5 Kilómetros

Fuente: Elaboración propia con información de Gruzinski (2012).

MAPA 2. Áreas de asentamientos humanos con los principales destinos de viajes cotidianos durante el periodo colonial



Legenda

- Origen
- Destino
- Delegación

0 0.3 0.6 1.2 1.8 Kilómetros

Fuente: Elaboración propia con información de Gruzinski (2012).

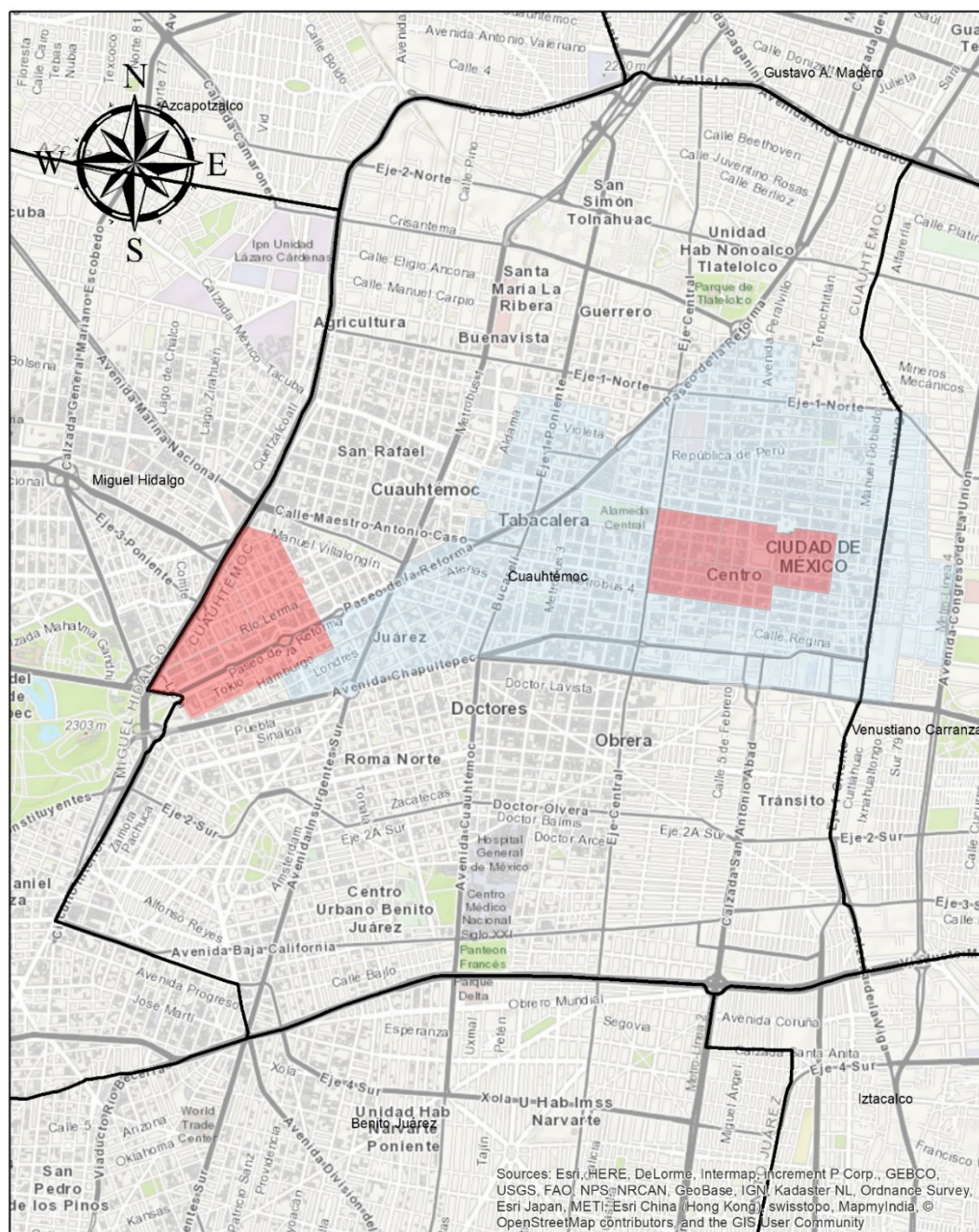
La dinámica de los flujos sociales, contruidos con una lógica centro-periferia, se modificó como respuesta a las transformaciones sociales que se efectuaron al iniciar el Segundo Imperio mexicano (ver MAPA 3); en el cual las clases altas iniciaron un proceso de “recuperación” del centro de la ciudad, primero expulsando “a los sectores más desfavorecidos [que] se refugiaron en el norte” (Gruzinski, 2012:321), y, después, por medio de una expansión de sus asentamientos hacia el poniente de la ciudad, cerca del Paseo del Emperador (hoy Paseo de la Reforma).

El resultado de la “recuperación” del centro de la ciudad y de la expansión de las clases altas hacia el poniente fue el inicio de una reformulación en la lógica de distribución de la ciudad: de centro-periferia cambió marcando una tendencia al flujo oriente-poniente. Dicha reformulación se potenció en la época porfiriana (ver MAPA 4), donde hubo un impulso al desarrollo industrial y a la modernización de las vías y medios de comunicación.

Los sectores más acomodados de la sociedad se ubicaron en la zona suroeste; mientras que las clases medias y populares se establecieron principalmente en el noreste, donde se construyeron asentamientos humanos con acceso a servicios. Finalmente, en el oriente se asentaron las clases más desfavorecidas, las cuales no tenían acceso a ningún servicio y se encontraban en colindancia con el área industrial de la ciudad (Gruzinski, 2012, Salazar & Sobrino, 2010).

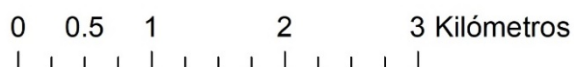
El inicio de la división de la ciudad en oriente-poniente, durante la segunda mitad del siglo XIX, mantuvo buena parte de los flujos sociales hacia el centro, pues era la zona de intercambios comerciales y de trabajo. Sin embargo, la dinámica de estos flujos empezó a transformarse, ya que, al haber áreas pobladas por clases altas en el poniente, existía también una demanda de mano de obra en el lugar, por lo que gran parte de los trabajadores modificaron sus destinos en esa dirección.

MAPA 3. Áreas de asentamientos humanos con los principales destinos de viajes cotidianos durante el Segundo Imperio



Leyenda

- destino imperio
segundo_imperio
Delegación



Fuente: Elaboración propia con información de Gruzinski (2012).

Los sectores más acomodados de la sociedad se ubicaron en la zona suroeste; mientras que las clases medias y populares se establecieron principalmente en el noreste, donde se construyeron asentamientos humanos con acceso a servicios. Finalmente, en el oriente se asentaron las clases más desfavorecidas, las cuales no tenían acceso a ningún servicio y se encontraban en colindancia con el área industrial de la ciudad (Gruzinski, 2012, Salazar & Sobrino, 2010).

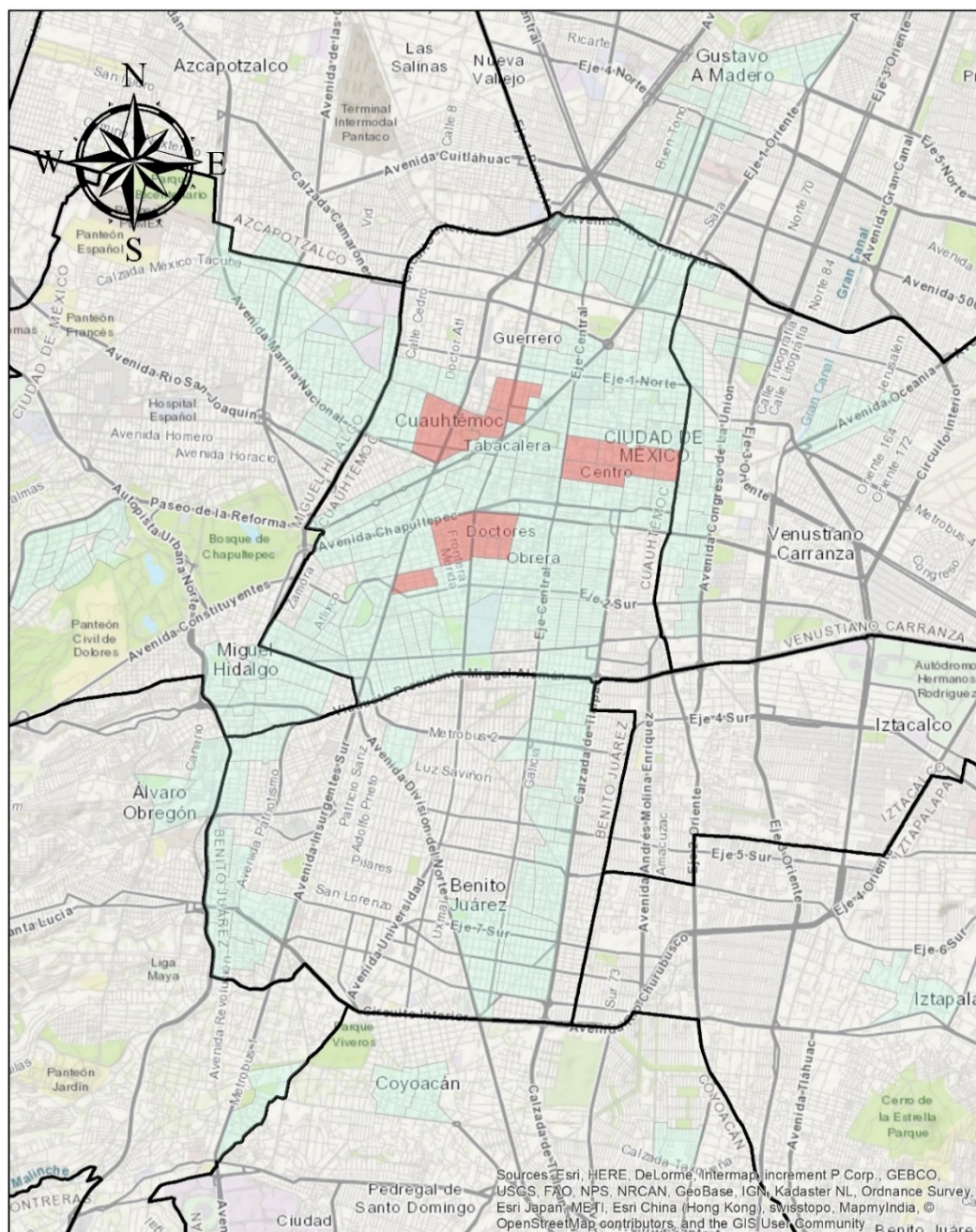
El inicio de la división de la ciudad en oriente-poniente, durante la segunda mitad del siglo XIX, mantuvo buena parte de los flujos sociales hacia el centro, pues era la zona de intercambios comerciales y de trabajo. Sin embargo, la dinámica de estos flujos empezó a transformarse, ya que, al haber áreas pobladas por clases altas en el poniente, existía también una demanda de mano de obra en el lugar, por lo que gran parte de los trabajadores modificaron sus destinos en esa dirección.

El crecimiento de la ciudad, en los periodos posteriores a la Revolución mexicana, conservó la política de segregación de la ciudad porfiriana (centro-periferia) reservando las zonas del oeste y sur de la ciudad para la clase media y la burguesía, y las del norte y oriente para las clases populares (ver MAPA 5).⁶ La distribución de la población desembocó en una expansión de la mancha urbana que empezó “a ligar la ciudad [central] con los pueblos [cercaños] (como San Ángel y Tlalpan), o a flanquear calzadas (como Reforma y Tlalpan), debido a lo cual desaparecieron ranchos, haciendas, ejidos, ríos y canales” (Escudero, 2008:108). Tal expansión marcó influencia en los patrones de desplazamiento y en los medios de transporte de la población pues:

Una de las condiciones básicas para el funcionamiento de las ciudades son los medios y sistemas de transporte. [...] Que han nacido y cambiado a partir de su interacción con otros procesos históricos, tales como el desarrollo tecnológico, el poder político, el crecimiento demográfico, la expansión física de los asentamientos, los cambios en el uso del suelo y la diversificación de las actividades económicas. (Pacheco, 2007:139)

⁶ Esta división de zonas habitacionales en la ciudad se dio a partir del enfoque de legalización de predios que tuvo mucha apertura en las zonas populares, restringiendo con ello la “invasión” de zonas reservadas a las clases más privilegiadas (Gruzinski, 2012, Unikel, 1974).

MAPA 5. Áreas de asentamientos humanos con los principales destinos de viajes cotidianos
1930



Legenda

- Origen
- Destino
- Delegación

0 1.25 2.5 5 7.5 Kilómetros

Fuente: Elaboración propia con información de Gruzinski (2012) y Unikel (1974).

El desplazamiento de la población era posible a través del tranvía, que “sirvió de enlace entre la ciudad y los centros comerciales, agrícolas y manufactureros de los alrededores” (Camarena, 1992:142), lo que permitía que las personas asentadas en la periferia de la ciudad se desplazaran a sus áreas de trabajo con mayor facilidad. En este sentido, se identifica una mejora en la movilidad urbana; no obstante, al repensar la distancia recorrida y la velocidad del tranvía, Leidenberger (2012) pudo observar que había desplazamientos que llevaban hasta dos horas en completarse.

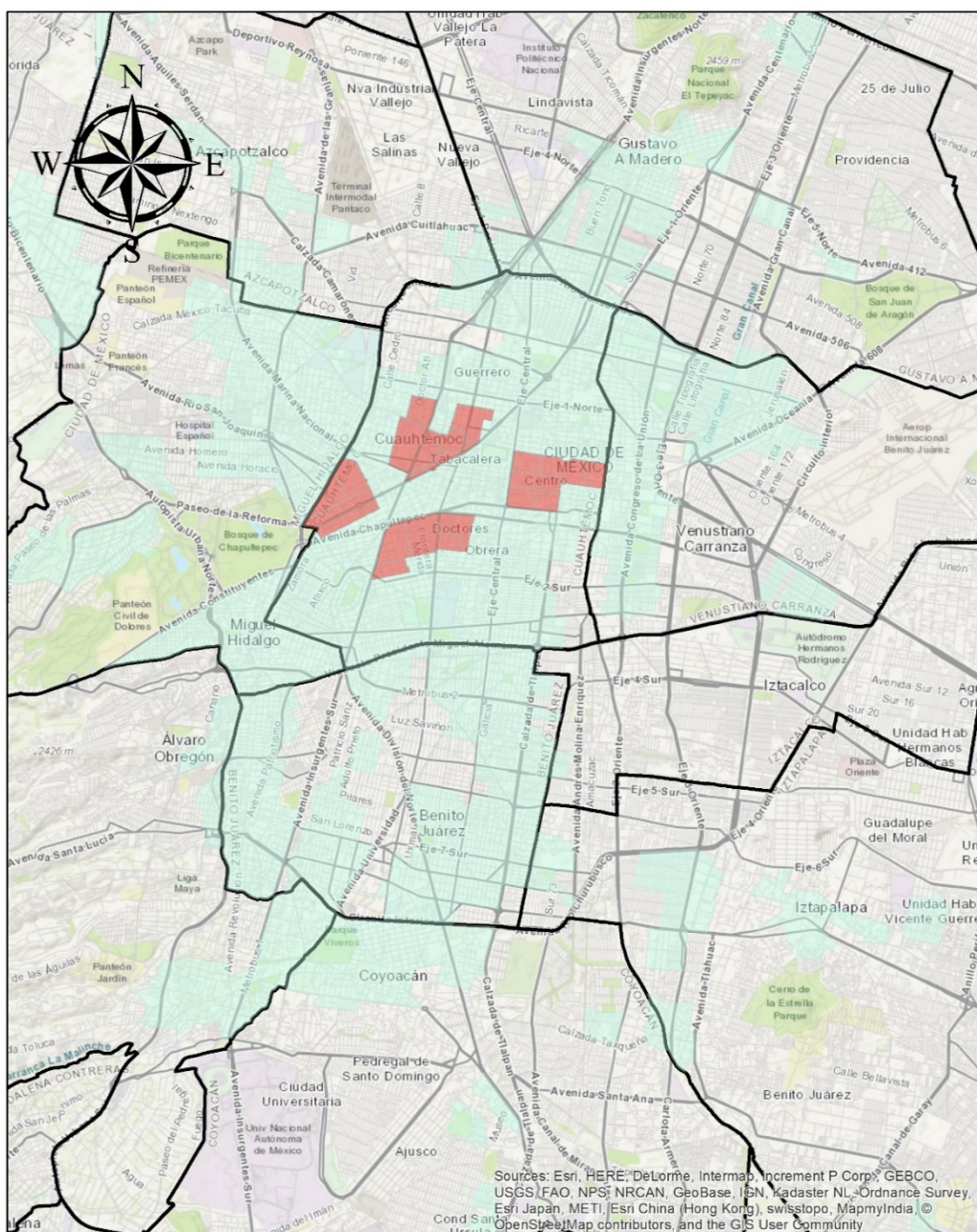
El crecimiento de la mancha urbana se incrementó durante las décadas siguientes y una de sus características fue también la segregación de la población, que resultó en un proteccionismo de las zonas reservadas por parte de un sector favorecido que buscó conservar sus privilegios. Esa dinámica marcó durante muchos años el flujo social de la Ciudad de México y, en conjunto con el crecimiento demográfico de las décadas de 1950 y 1960, provocó una desconcentración de la población del área de la Ciudad de México, a través de constantes desplazamientos hacia la periferia (ver MAPA 6). Estos dieron inicio a la conformación de la Zona Metropolitana del Valle de México, que, en 1970, contaba con una población de 8.6 millones de habitantes (ver MAPA 7) (Unikel, 1974).

El traslado a la periferia no se caracterizó por desplazar únicamente a la población con menores ingresos económicos, sino que incluyó a todos los sectores de la sociedad (Salazar & Sobrino, 2010 y Duahu, 2003). La relocalización de las áreas de vivienda e industria provocó que los flujos, que se habían marcado respondiendo a desplazamientos centro-periferia, se redistribuyeran hacia múltiples destinos (Aguilar & Alvarado, 2004).

Con la dispersión de los destinos, la lógica monocéntrica de ordenamiento de la ciudad se modificó produciendo una serie de flujos sociales multidireccionales que, hasta la fecha, interactúan e influyen en la expansión urbana, en la movilidad y en el transporte; los cuales manifiestan interdependencia (Ley, 2006 y González, 2016).

MAPA 6. Áreas de asentamientos humanos con los principales destinos de viajes cotidianos

1950



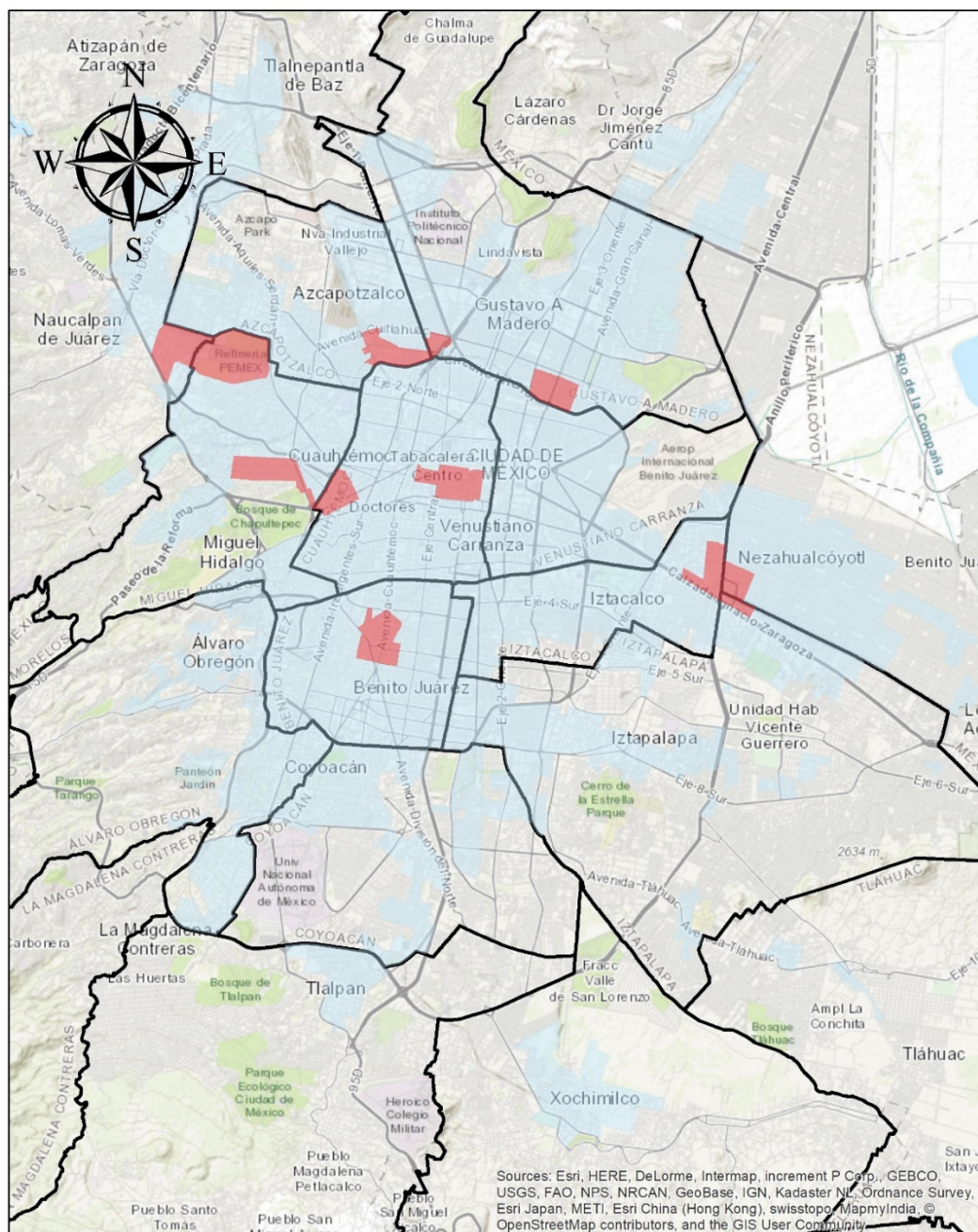
Leyenda

- Origen
- Destino
- Delegación

0 1.75 3.5 7 10.5 Kilómetros

Fuente: Elaboración propia con información de Aguilar & Alvarado (2004), Duahu (2003) y Salazar & Sobrino (2010).

MAPA 7. Áreas de asentamientos humanos con los principales destinos de viajes cotidianos 1970



Legenda

- Origen
- Destino
- Delegación

0 2.75 5.5 11 16.5 Kilómetros

Fuente: Elaboración propia con información de Aguilar & Alvarado (2004) y Unikel (1974).

En este sentido, “la demanda ocupacional en los ramos de comercio y servicios al consumidor se [activaron] más en la periferia que en la ciudad central, por su cercanía con los clientes potenciales” (Salazar & Sobrino, 2010:590). Con ello, se crearon varios sub-centros en diferentes partes de la periferia citadina que modificaron:

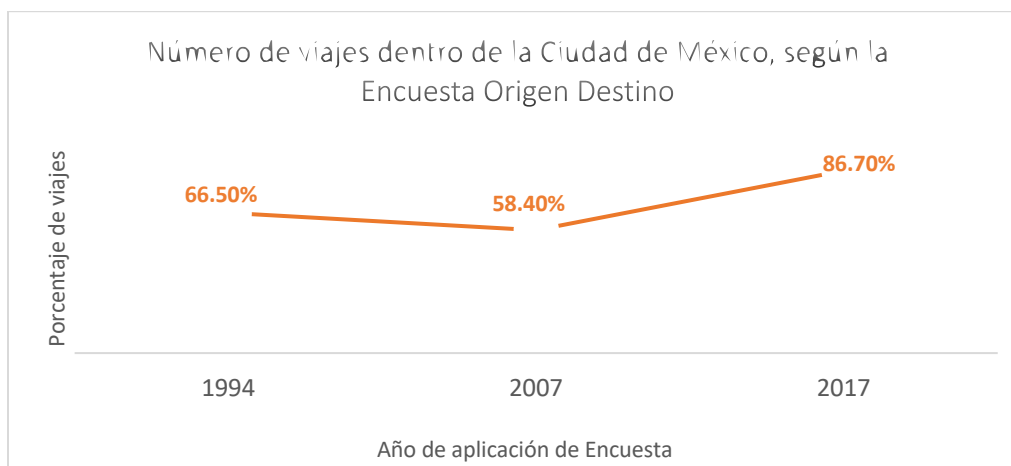
Los patrones de desplazamiento lugar-de-residencia a lugar-de-trabajo (*commuting*) que caracterizaban al modelo monocéntrico [...]. La nueva estructura dio lugar a desplazamientos tangenciales (*cross-commuting*) al centro de la ciudad, los cuales se pueden apreciar fácilmente en las principales vías rápidas de las grandes ciudades, a partir de congestionamientos viales en ambas direcciones. (Aguilar & Alvarado, 2004:268)

Los traslados tangenciales de la población complejizaron la tendencia en los flujos de la urbe. Con lo que se pudo identificar el surgimiento de sub-centros que concentran puestos de trabajo a lo largo del territorio metropolitano. La existencia de sub-centros metropolitanos no responde directamente a la nulidad de la importancia del Centro Histórico de la Ciudad de México, pero sí indica un “desplazamiento de las actividades económicas a otras zonas de la ciudad [...] [que dispersaron los] empleos en una periferia desarticulada” (Salazar & Sobrino, 2010:593; Casado, 2012 y Negrete, 2016).

La descentralización del origen y destino de los viajes realizados en la Zona Metropolitana del Valle de México puede verificarse con los resultados de la Encuesta Origen Destino en sus tres versiones (1994, 2007 y 2017),⁷ los cuales muestran una transformación en la proporción de viajes realizados dentro de la Ciudad de México y apuntan hacia la eliminación de los patrones de movilidad citadina de los últimos treinta años (ver la GRÁFICA 1 y los MAPAS 8 y 9).

⁷ Mientras que en los resultados de la encuesta levantada en 2017 se observó un incremento en el número de viajes dentro de la Ciudad de México (pasó de 58.4 % a 86.7 %), la diferencia entre los resultados de 2007 con los de 1994 refleja una disminución en este número de viajes (en 1994 sólo 66.5 % de viajes se realizaban en este territorio).

GRÁFICA 1. Transformación en la proporción de viajes realizados dentro de la Ciudad de México.



Fuente: Elaboración propia con información de la Encuesta Origen Destino (1994, 2007, 2017).

Todas las transformaciones que se observan también desembocaron en la conformación de la ciudad como la megalópolis que es en la actualidad, integrada por 16 delegaciones y 60 municipios, los cuales, en conjunto, tienen una población de 19 millones 239 mil 910 habitantes y una extensión territorial de 7,954 km²; donde diariamente se realizan 21.9 millones de viajes (ver TABLA 1) (INEGI, 2007, 2014).

TABLA 1. Resumen de la tabla *Viaje de los residentes producidos, atraídos e internos por delegación*

Viajes de la población de la ZMVM por delegación y municipio

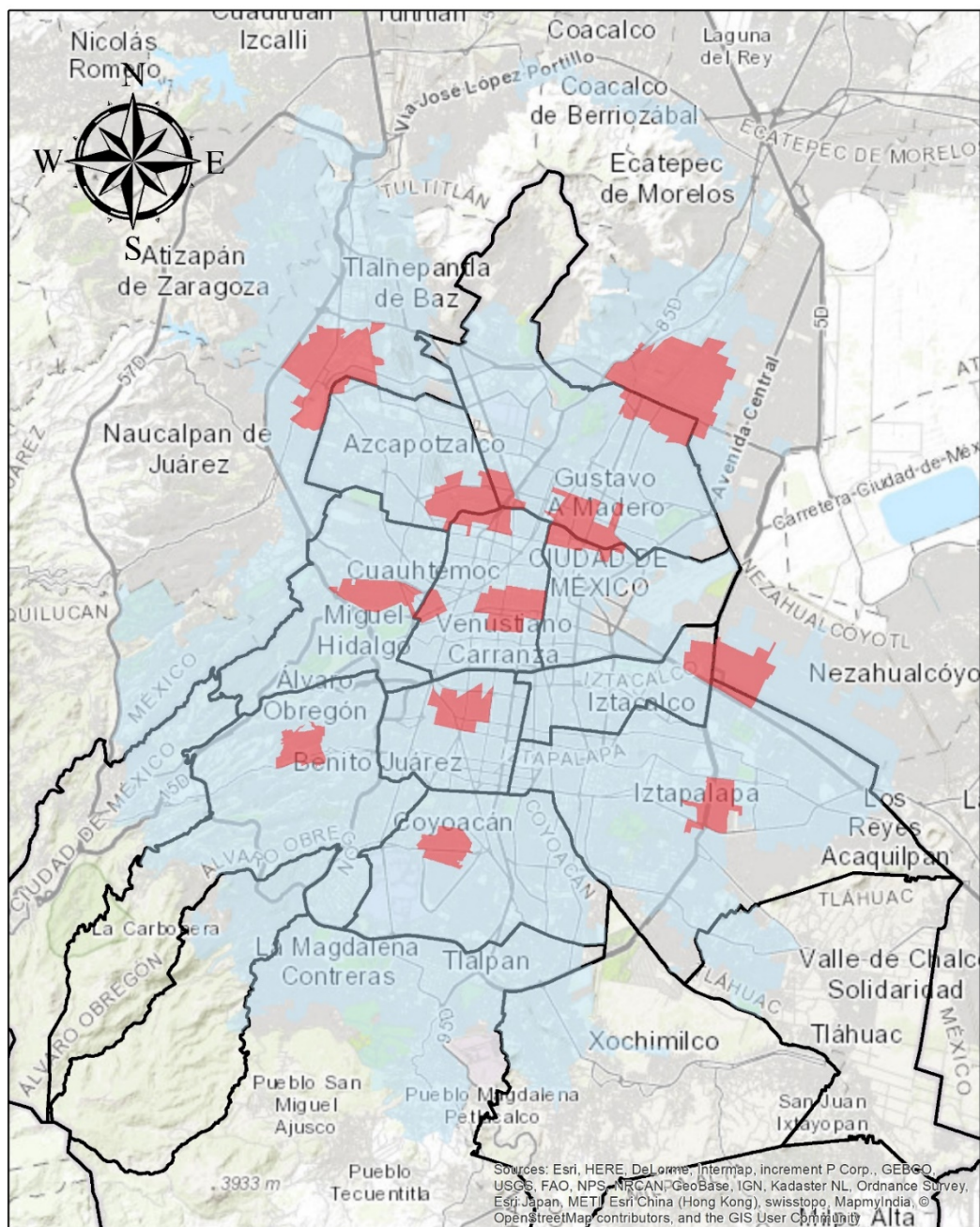
Entidad	Viajes producidos	Viajes atraídos	Viajes internos
ZMVM*	21, 954 457	-	8,866 130
Ciudad de México	12, 812 174	12, 833 615	4,596 471
Estado de México	9, 064 036	9, 028 821	4,268 978
Fuera de la ZMVM**	61 125	72 254	-

Fuente: Encuesta Origen-Destino 2017.

* El área de estudio de la EOD 2007 incluye las 16 delegaciones de la Ciudad de México y 40 de los 60 municipios de la ZMVM.

** Se refiere a los viajes realizados a un lugar fuera del área de estudio y al hacer un nuevo viaje, este se origina fuera de dicha área.

MAPA 8. Áreas de asentamientos humanos con los principales destinos de viajes cotidianos 1990



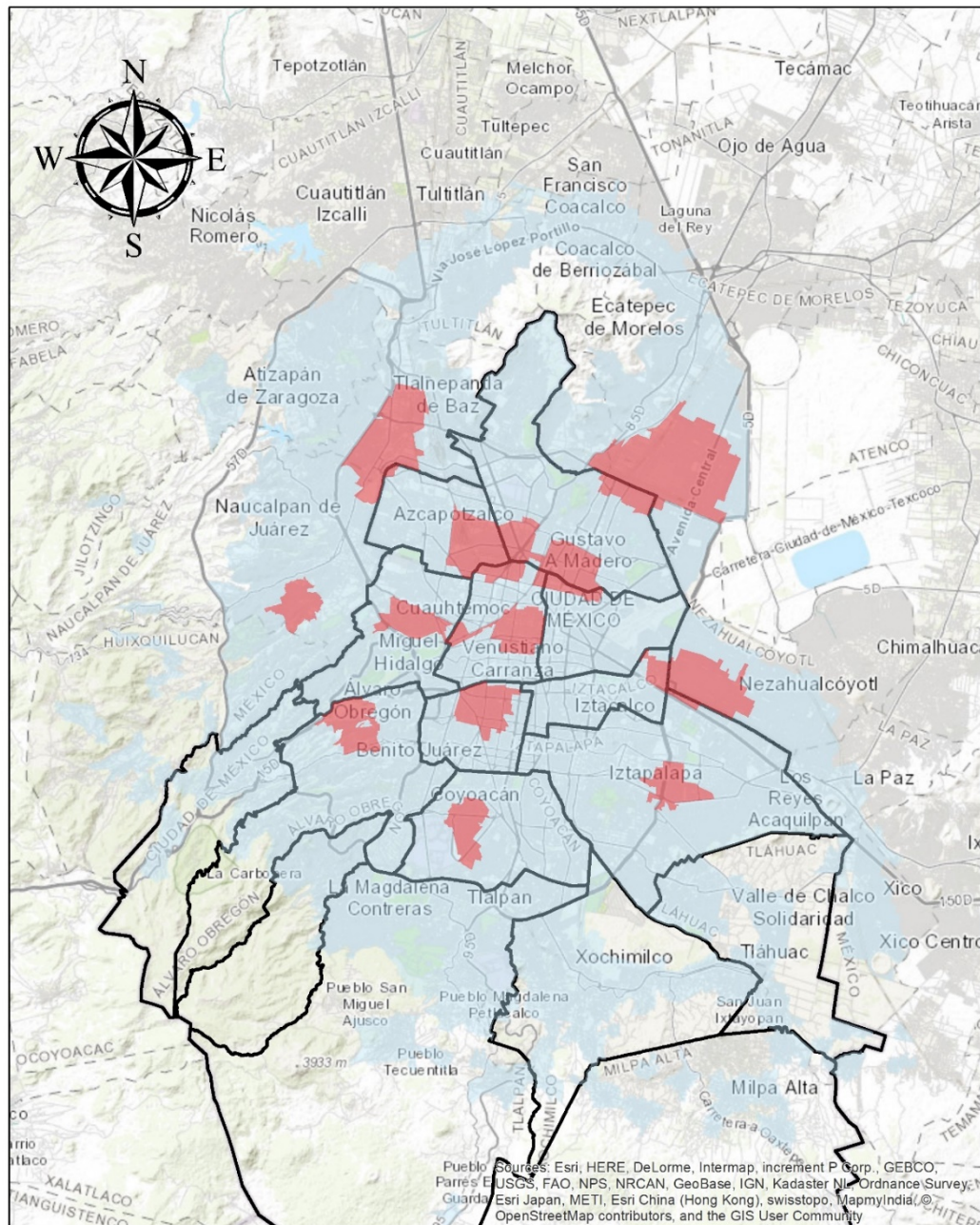
Leyenda

- Origen
- Destino
- Delegación

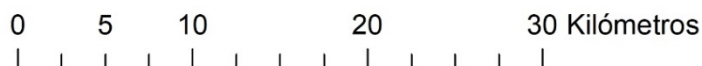
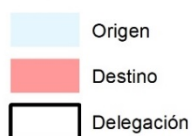
0 3.75 7.5 15 22.5 Kilómetros

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI.

MAPA 9. Áreas de asentamientos humanos con los principales destinos de viajes cotidianos
2015



Leyenda



Fuente: Elaboración propia con información de INEGI.

Las características de esta megalópolis la sitúan como la tercera zona metropolitana más grande de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, y la más grande del mundo fuera de Asia.⁸ La posición de la ZMVM como una de las megalópolis más grandes del mundo implicaría –de acuerdo a la OCDE– que las actividades económicas tuvieran un importante impacto sobre la producción del Producto Interno Bruto (PIB) del país; sin embargo, a pesar de que la producción del PIB representa un alto porcentaje a nivel nacional (17 %), México se encuentra en el grupo del 10 % de las 275 zonas metropolitanas de la OCDE, con el PIB más bajo (Alter, 2015).

La importancia de plantear las particularidades de la ZMVM, en términos de su desarrollo económico dentro del país, radica en el reconocimiento de dicha zona como el centro económico, político y cultural más importante de México. Razón por la cual, la toma de decisiones con respecto a la planeación urbana tiene un impacto relevante en un sector sustancial de la población y de la economía nacional.

De acuerdo con la OCDE, la ubicación del Valle de México entre las zonas metropolitanas con menor producción del PIB nacional se debe a que:

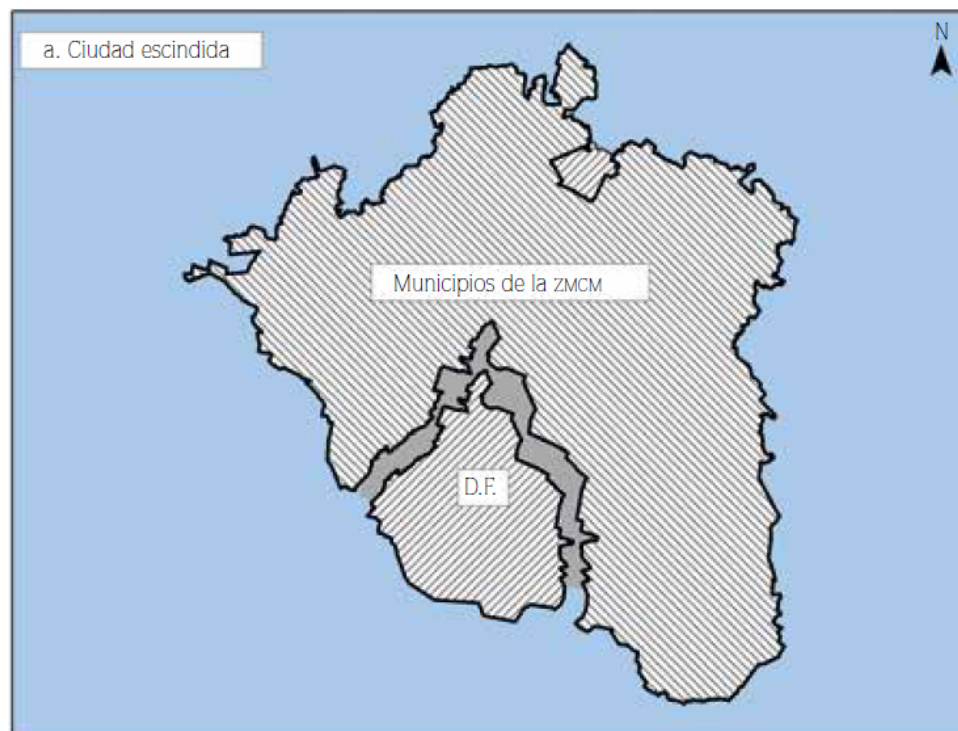
Posee una estructura de gobernanza muy fragmentada, que afecta de forma negativa sus niveles de productividad. [Pues hay] una discrepancia entre la zona socioeconómica real en la que sus empresas y habitantes residen y trabajan, y los límites administrativos de las jurisdicciones en la zona metropolitana. [...] El problema se agrava por la falta de marcos de planeación regional estratégica que apliquen a escala metropolitana y con suficiente respaldo financiero; por la ambigüedad de las definiciones constitucionales sobre las “zonas metropolitanas”, y por la débil coordinación entre los gobiernos a nivel estatal y municipal para el desarrollo urbano. (Alter, 2015:7)

La estructura fragmentada de la ZMVM puede distinguirse a partir de los límites administrativos que existen dentro de la metrópoli (MAPA 10). María Eugenia

⁸ De acuerdo con los datos presentados por la OCDE (2015), las Zonas Metropolitanas más grandes de la Organización son Tokio (35 millones de habitantes) y Seúl (24 millones de habitantes).

Negrete (2016) la llama *Ciudad Escindida*⁹, debido a que existe una “división del territorio metropolitano en dos grandes porciones pertenecientes a entidades distintas [y con rivalidades políticas/partidarias]. [Se trata de] una verdadera escisión provocada por esa frontera interior, que ahonda las diferencias entre quienes habitan a uno y otro lado de ella”.¹⁰ (Negrete, 2016:110)

MAPA 10. Esquema de organización espacial de la Zona Metropolitana del Valle de México



Fuente: Negrete, 2016.

Pero, ¿cuál es la razón por la que es posible hablar de una fragmentación de la ciudad y de una descentralización de los orígenes y destinos en los viajes de la ZMVM? La respuesta a esta interrogante no se podrá encontrar si se analiza superficialmente el motivo de los viajes, o los modos y horarios en que se realizan. Por el contrario, para conocer la razón de esa *movilidad tangencial* se profundizó en

⁹ Los antecedentes de la conceptualización de la ciudad escindida pueden encontrarse en la obra de Milton Santos, quien realizó un estudio acerca de la movilidad en la Ciudad de Sao Paulo, Brasil. Donde identificó que, tal como ocurre en la ZMVM, la metrópoli se fragmenta a medida que los sectores pobres se aíslan en la periferia, donde viven (Santos, 1990:87)

¹⁰ La división en dos grandes porciones territoriales de distintas entidades toma relevancia mayor debido a que una de estas zonas es sede de los poderes federales.

el análisis de los desplazamientos, a partir de un marco estructural y subjetivo que permita conocer, por un lado, los motivos que los ocasionan (su origen y destino) y por otro, lo que ocurre en el intermedio de esos desplazamientos que se conforman como flujos de movilidad.

1.2. La fragmentación de la ciudad: ¿ciudad escindida o archipiélago citadino?

La propuesta realizada por Milton Santos (1990) acerca de la ciudad fragmentada muestra cómo es que, a partir de elementos estructurales de la ciudad, se llevan a cabo procesos de segregación en sectores de la población que se encuentran en zonas periféricas de la urbe. Y que, a pesar de que algunos de los sujetos que habitan estas zonas periféricas lleven a cabo desplazamientos hacia áreas concurridas (posiblemente alejadas de su lugar de habitación), “la inmovilidad de un gran número de personas lleva a la ciudad a convertirse en un conjunto de guetos y transforma su fragmentación en una desintegración [de la ciudad]” (Santos, 1990:89).¹¹

No obstante, a pesar de la desintegración de la ciudad de la que hablan Santos (1990) y Negrete (2016), existen procesos de apropiación del territorio de vida en que los sujetos se desenvuelven (Guillet, *et al.*, 2016). Por lo que es necesario pensar y analizar la ciudad con dos mapas:

Uno es el mapa que podemos llamar real o físico: ¿Cómo está distribuido el espacio urbano?, ¿quiénes viven en cada lugar?, ¿cuáles son sus hábitos, sus formas de construir, de interactuar, de viajar por la ciudad? Y otro mapa es el de las comunicaciones masivas, el de las industrias culturales o los medios de comunicación [es decir, el de la deslocalización de las interacciones]. (García Canclini, 2005: 92)

En el caso del primer mapa, podemos pensar a la Ciudad de México como una de las ciudades más grandes a nivel mundial,¹² que se encuentra rodeada por una zona

¹¹ “A imobilidade de tão grande número de pessoas leva a cidade a se tornar um conjunto de guetos e transforma sua fragmentação em desintegração” (Santos, 1990:89, traducción propia)

¹² Como ya he afirmado, la ciudad de México tiene una superficie territorial de aproximadamente 1,485 km², lo que equivale al 0.8 % del territorio nacional.

metropolitana que incluye a 60 municipios más.¹³ La distribución de la ciudad no ha tenido una planeación organizada, al contrario, se ha dado en función del incremento –exponencial y caótico– de la mancha urbana hacia la periferia. Esas zonas habitacionales periféricas no cuentan con todos los insumos para garantizar, principalmente, educación y empleo. Debido a lo cual, sus habitantes se ven en la necesidad de desplazarse grandes distancias, hacia otras zonas, para participar de estas dos actividades sociales principales.

La razón por la que los sitios de educación y trabajo no se encuentran disponibles en las zonas periféricas, es porque *“el empleo –y las instituciones educativas– no se encuentran en una sola zona de la ciudad ni se distribuyen homogéneamente en el espacio intraurbano, sino que se localiza en diversas zonas del área urbana”* (Garrocho, 2007:111). Lo cual, de acuerdo con el autor, responde a que la distribución del empleo en la ciudad, depende de la coexistencia de las *economías de aglomeración* [que concentran el empleo en el territorio] y los *costos de congestión* [que dispersan el empleo en la ciudad]. (Garrocho, 2007)

Los largos desplazamientos que experimentan diariamente los habitantes de la Ciudad de México podrían permitir la hipótesis de que poseen un amplio conocimiento de la ciudad, no solo con relación a las dimensiones cartográficas, sino a las prácticas que en ellas se realizan o a las formas de vivir en la ciudad (pensándola en contraposición al ámbito rural) (Baily & Beguin, 2000).

La postura de la cual se partió en este estudio es la de los innovadores estudios espaciales y territoriales que hacen referencia al segundo mapa de García Canclini, que considera a las comunicaciones masivas, las industrias culturales y los medios de comunicación. Esa perspectiva coincide con la propuesta de François Ascher (2004); quien estudió los cambios de la dinámica de urbanización a partir del reconocimiento de las profundas transformaciones que ha experimentado la sociedad contemporánea.

¹³ La conformación de la Zona metropolitana del Valle de México tiene una superficie territorial de 7,954 km².

Para François Ascher la dinámica de urbanización se relaciona con el potencial de interacción que hay en las ciudades, y con el desarrollo de los medios de transporte que posibilitan los desplazamientos humanos para la reproducción social (Ascher, 2004:19).

Como resultado de esas transformaciones, se generó un proceso de individualización de los habitantes de la ciudad, *“que supone cambios en las formas en que éstos organizan el territorio y emplean el tiempo. Intentan controlar individualmente su «espacio-tiempo» y para ello utilizan en mayor medida aquellos medios técnicos que aumentan su autonomía, que brindan la posibilidad de desplazarse y comunicarse de la forma más libre”*. (Ascher, 2004:60)

El proceso de generación de un espacio-tiempo individual que responde a los intereses y necesidades de los habitantes de la ciudad supone la existencia de una ciudad dinámica, que no está congelada. *“[Una ciudad que] se inventa constantemente. Hoy hablamos de una ciudad archipiélago que abarca un territorio más amplio, más allá de sus murallas, que incluye a las comunidades circundantes. Una ciudad adaptada a los estilos de vida cambiantes. [...] [Que] respeta la identidad de cada municipio; de ahí la idea de la ciudad de proximidades, de la ciudad archipiélago [...]. Es por eso que hablamos de intensidad urbana y no de densidad urbana*. (Séminaire à Rennes, s.f)¹⁴

La ZMVM se piensa “como una megalópolis, una ciudad completa, necesitada de una planificación integral. Pero en realidad no es una sola. Las imágenes urbanas muestran ciudades distintas, al menos y simplificando dos ciudades en una” (Tamayo, 2001:203).

La ciudad archipiélago coincide con lo descrito en los primeros apartados sobre el surgimiento de diferentes centros que determinan una lógica socio-espacial definida, con base en la oferta y la demanda de servicios básicos como educación,

¹⁴ Une ville n'est pas figée. Elle s'invente sans cesse. On parle aujourd'hui de ville archipel, englobant un territoire plus vaste, au-delà de ses remparts, jusqu'aux communes environnantes. Une ville adaptée à l'évolution des modes de vie [...]. [Quoi] respecter l'identité de chaque commune; d'où l'idée de ville des proximités, le corollaire de la ville archipel. [...] C'est pour cela que nous parlons d'intensité urbaine et pas de densité urbaine (Séminaire à Rennes, s.f., traducción propia).

trabajo y vivienda. Tal distribución ha contribuido a la conjunción de la Zona Metropolitana del Valle de México como “un mosaico megalopolitano de asentamientos, de múltiples zonas determinadas cada una por su condición socioeconómica [y, delimitadas a partir de centros interconectados, o no, por diferentes espacios naturales y ejes viales que mantienen flujos constantes de vehículos y conforman la imagen citadina de archipiélagos]” (Olivier & Tamayo, 2017:69; Séminaire à Rennes, s.f., y Guillet & *et al.*, 2016).

La identificación de los ejes viales como parte de los archipiélagos citadinos se da en función de que cada conglomerado urbano (archipiélago) solo puede formarse por esas *aguas* o zonas urbanas que los delimitan e intercomunican; y por la acción que cada uno de los habitantes ejerce cotidianamente, los motivos que tiene para desplazarse, así como las opciones o estrategias con que cuenta para llevar a cabo dichos desplazamientos (Olivier & Tamayo, 2017).

[Es por ello que cada habitante debe] seguir el ritmo y adaptarse, [pues] está sujeto a una fuerte presión espacial [por] la necesidad de tomar decisiones. Sus hábitos de vida son perturbados y cuestionados, se le abren nuevas perspectivas que le obligan a adoptar estrategias de comportamiento específicas de su situación social y de su poder económico. (Muzard, 2003:4)¹⁵

El archipiélago de la ciudad se contruye, entonces, desde la relación dependiente que existe entre la infraestructura física de la ciudad y las acciones de sus habitantes, las cuales definen el crecimiento y evolución de los barrios (Guillet *et al.*, 2016). En el caso concreto de la ZMVM, la archipelización se puede observar a partir del crecimiento que ha presentado y la forma en que se desarrollaron algunas zonas de la ciudad.

¹⁵ [C'est pour cela que il] lui de suivre le rythme et de s'adapter; il est soumis à une forte la pression, le besoin de prendre des décisions. Vos habitudes de vie sont perturbées et défié, de nouvelles perspectives s'ouvrent à lui qui l'obligent à adopter des stratégies de comportement spécifiques à votre situation sociale et à votre pouvoir économique. Par conséquent, l'espace de vie fait l'objet d'une attention particulière: dimension spatialisée des modes de vie et, en particulier, le logement devient une option central et stratégique de la vie de l'individu (Muzard, 2003:4, traducción propia).

De acuerdo con Tamayo (2001:199-200), en la ZMVM se pueden identificar cinco clases de concentración arquitectónica; dicha clasificación puede entenderse como “un acercamiento mayor a la metáfora del archipiélago”. Los cinco tipos son:

1. TCH: Centro Histórico.
2. TA: Tipo A, de arquitectura monumental con zonas de residencia de clase media y alta, caracterizada por una relativa dispersión en su localización, principalmente en Ciudad Satélite y la Colonia Del Valle en la Delegación Benito Juárez.
3. TB: Avenida Insurgentes Sur, Ciudad Universitaria y Periférico Sur, que se caracteriza por ubicarse en los principales ejes viales, con una mayor especialización en finanzas, seguros y sector inmobiliario.
4. TC: Reforma-Chapultepec, donde se concentran espacios interconectados de finanzas y alto consumo cultural. Las principales áreas de este tipo se localizan sobre el Paseo de la Reforma centro y poniente hasta los límites del Bosque de Chapultepec [y otras zonas del poniente cercano a la zona de Chapultepec].
5. TD: Santa Fe, que es la verdadera conexión del espacio urbano capitalino con el mundo globalizado, pues son espacios que combinan tecnología de innovación, centros privados universitarios de formación empresarial, centros culturales de alto nivel, comercio y servicios especializados muy cercanos a áreas residenciales de clases altas.

La tipología construida por Tamayo presenta, sin duda, un primer paso para la identificación de los archipiélagos de la ZMVM. No obstante, debido a que una de las preocupaciones centrales de esta investigación es conocer la importancia de los flujos de desplazamiento con relación a su inicio, trayecto y destino, se considera necesario ampliar el análisis de las tipologías hacia zonas de la ciudad que no necesariamente constituyen polos de desarrollo económico o cultural. Empero son áreas que encarnan pequeñas centralidades o zonas habitacionales de la población

que, en muchas ocasiones, fungen como los territorios de inicio de dichos desplazamientos.

Entre las delegaciones y municipios que presentan un número mayor de viajes diarios por hogar, se encuentran:

La delegación Benito Juárez (5.2), los municipios de Huixquilucan (5.1), Atizapán (5.3) y Coacalco (5.2), así como Tlalpan (5.9), Magdalena Contreras (5.2) y Coyoacán (5.2). [Mientras que las delegaciones o municipios que presentan menos de cuatro viajes por hogar, son] las demarcaciones más periféricas y pobres: Amecameca (2.7), Tlamanalco (3), Valle de Chalco (3), Milpa Alta (3.6), Chalco (3.73) y Chimalhuacán (3.8). (Connolly, 2009:11-12)

Los datos presentados evidencian cómo, a pesar de que se describan ciertos archipiélagos ubicados en zonas importantes para los negocios o la administración pública, en la ciudad existen otros que podrían identificarse, en gran parte, por edificar zonas habitacionales o comercio industrial, que están profundamente ligados por un componente fundamental: los sujetos que lo habitan son, en muchas ocasiones, los mismos que se desplazan hacia las zonas identificadas como los archipiélagos de la modernidad.

1.3. Los desplazamientos ciudadanos como constructores de archipiélagos

Entender a la ZMVM como una ciudad de archipiélagos heterogéneos –que presentan perfiles comerciales, culturales, históricos, habitacionales e industriales– implica reconocer la importancia que poseen los desplazamientos que se realizan entre ellos. Cada desplazamiento es relevante porque delinea los flujos de distribución que se efectúan en la ciudad, pues construyen “los caminos que estructuran y fragmentan el territorio [y] permiten identificar y compartimentar diferentes subconjuntos bien separados” (Guillet & *et al.*, 2016:16).

Un desplazamiento puede descifrarse en tres partes: 1. El inicio: que permitiría identificar el lugar del que se parte y el motivo por el que se realiza; 2. El trayecto: representa al momento en que se está efectuando el desplazamiento. Implica reconocer el territorio por el que se atraviesa para la culminación del viaje; y, 3. El

destino, el cual hace referencia a la zona de finalización del desplazamiento y se encuentra relacionado con el motivo del viaje.

El análisis de un desplazamiento de acuerdo con las tres partes que lo conforman debe tomar en cuenta las principales características de sus desplazamientos, desde la perspectiva del sujeto y de la ciudad como posibilitador de la movilidad. Es decir, los horarios en que los desarrollan y las estrategias que construyen para completarlos, por un lado. Y las decisiones gubernamentales en materia de planeación urbana y movilidad que impactan en la cobertura del sistema de transporte público, por otro.

Así mismo, el estudio de los desplazamientos en la ciudad debe incluir un análisis de los corredores viales, que representan la materialidad de los flujos. Que permite la construcción y transformación del territorio habitado por el sujeto, a pesar de no ubicarse de manera continua o contigua.

El reconocimiento de la construcción de la ciudad a partir de las interacciones sociales y subjetivas de sus habitantes, es decir a partir de la experiencia del vivir en ella, permite identificar la existencia de procesos de significación del espacio que estos habitan. La relación sujeto-ciudad se justifica debido a que, a lo largo de la historia, “el ser humano no ha cesado de pensarse a sí mismo, con relación a su lugar de pertenencia. [...] con relación a las ciudades, de una manera urbana recreándose a través de la imaginación” (Beltrán, 2004:1).

Una misma ciudad puede ser significada de múltiples formas. Cada una responde a la experiencia de sus distintos habitantes y orienta a la construcción de una identidad que no solo toma en cuenta elementos de la subjetividad y prácticas de los sujetos, sino que también incluye el espacio que habitan (Beltrán, 2004 y Sánchez, 2014). En ese contexto es que se reconoce al sujeto como agente fundamental para la comprensión de las transformaciones que se dan en el territorio. Y con ello, en la conformación de la ciudad.

Al relacionar la perspectiva de identificación y construcción de la ciudad con los desplazamientos que en ella se llevan a cabo, es posible pensar en una marcada diferenciación de la construcción y percepción de la ciudad de acuerdo con cada sujeto que la *vive*.

Cada habitante de la Ciudad de México, a partir de su subjetividad y experiencia del habitar, tiene entonces la posibilidad de “construir *su* propia ciudad”, la cual es delimitada por las zonas o rutas que habita en su cotidianidad. La construcción de una *ciudad individual* implica la imposibilidad de definir un parámetro de características o de tamaño. Así, por ejemplo, el hecho de que un habitante de la zona oriente de la ciudad que trabaja en el poniente y se desplaza largas distancias, no quiere decir que conozca realmente –y a profundidad– cada uno de los espacios territoriales por los que atraviesa. Produciendo así una *zonificación experiencial* de su *vivir* en la ciudad.

Desde los estudios urbanos, la zonificación se refiere a la organización de la ciudad en áreas que cuentan con características específicas que suponen una eficiencia en el funcionamiento y en la distribución de actividades y necesidades de quienes las habitan. Sin embargo –como se ha mencionado previamente– esta propuesta se erige a partir de la concepción de que el espacio se construye mediante las interacciones sociales dadas en la experiencia de los sujetos. Y la forma en que hemos partido para definir la construcción de una ciudad y su fragmentación nos obliga a llevar el análisis de la zonificación a un plano más subjetivo, en el que los archipiélagos de la ciudad no se circunscriben únicamente a la delimitación territorial, sino experiencial del espacio urbano.

A la respuesta de los sujetos sobre la fragmentación de la ciudad y sus necesidades de desplazamiento que culminan en la construcción de una ciudad individual, en adelante, la llamaremos *Zonificación Experiencial de la Ciudad*; esto nos permite explicar a profundidad cuál es la ciudad para los sujetos que la habitan y cómo es que la construyen mediante archipiélagos ciudadanos que no son contiguos y que se

conectan por medio de los desplazamientos cotidianos;¹⁶ estos últimos pueden efectuarse en vehículos particulares (automotores o no), en transporte público de pasajeros o caminando.

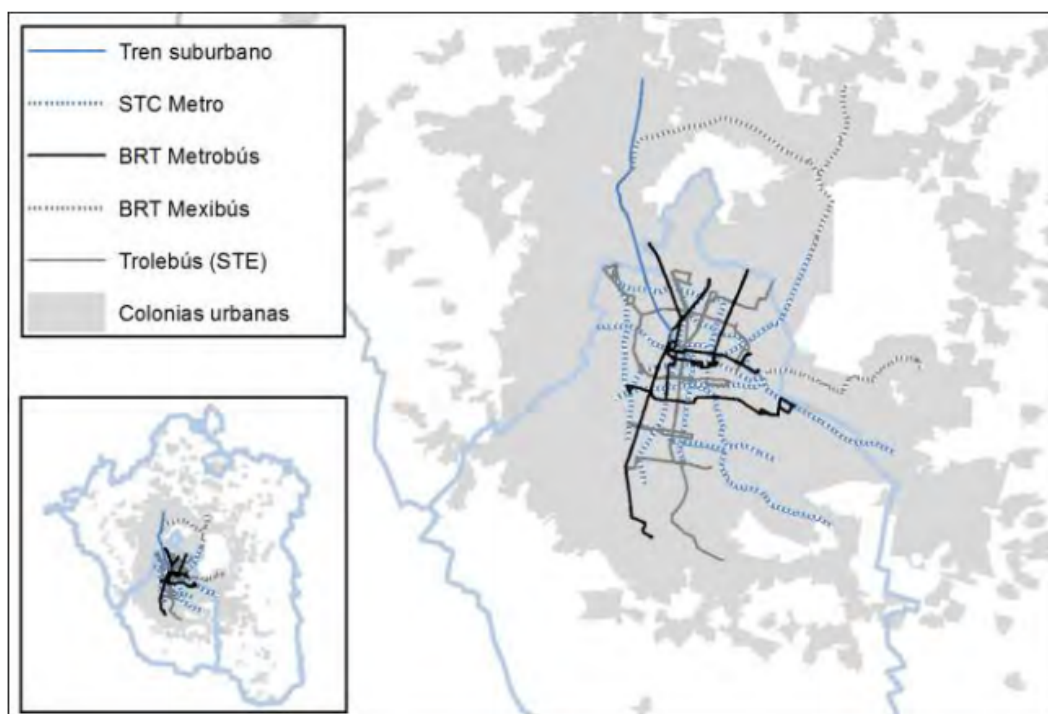
La selección del medio en el que se realiza cada uno de los desplazamientos en la ciudad depende de la ubicación de la vivienda, del empleo y de los lugares de interés de cada uno de los sujetos; así como de la disponibilidad de los diferentes modos de transporte. De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino publicada en 2017, el 53.2 % de la población de la ZMVM cuenta con un vehículo que puede ser automóvil, motocicleta o bicicleta; sin embargo, la posesión de un vehículo no implica que los viajes se efectúen de una u otra forma. La misma encuesta evidenció que del total de viajes realizados en un día entre semana, por tipo y modo de transporte, 50.9 % fueron en transporte público y sólo 22.3 % en transporte privado. Lo que refleja la importancia del transporte público en la movilidad de la ZMVM.

La Red de Transporte de Pasajeros de la ZMVM tiene como objetivo responder a las necesidades de los desplazamientos poblacionales por toda la metrópoli y se conforma principalmente por medios de transporte masivo de pasajeros como el Microbús o Combi, el Metro, el Mexibús o Metrobús, el Autobús suburbano, el Autobús RTP o M1; además del transporte a pequeña escala como el taxi (de sitio, calle o aplicación), el Mototaxi u otros.

La cobertura de la red que posibilita la transportación de pasajeros, abarca una parte minúscula de la mancha urbana. Lo que implica que el mayor número de habitantes se desplace o inicie sus viajes fuera del área cubierta por estos medios, a través de estrategias que incluyen la utilización de los modos de transporte disponibles en las zonas donde se desplace cotidianamente (ver MAPAS 11 Y 12) (INEGI, 2014, 2017).

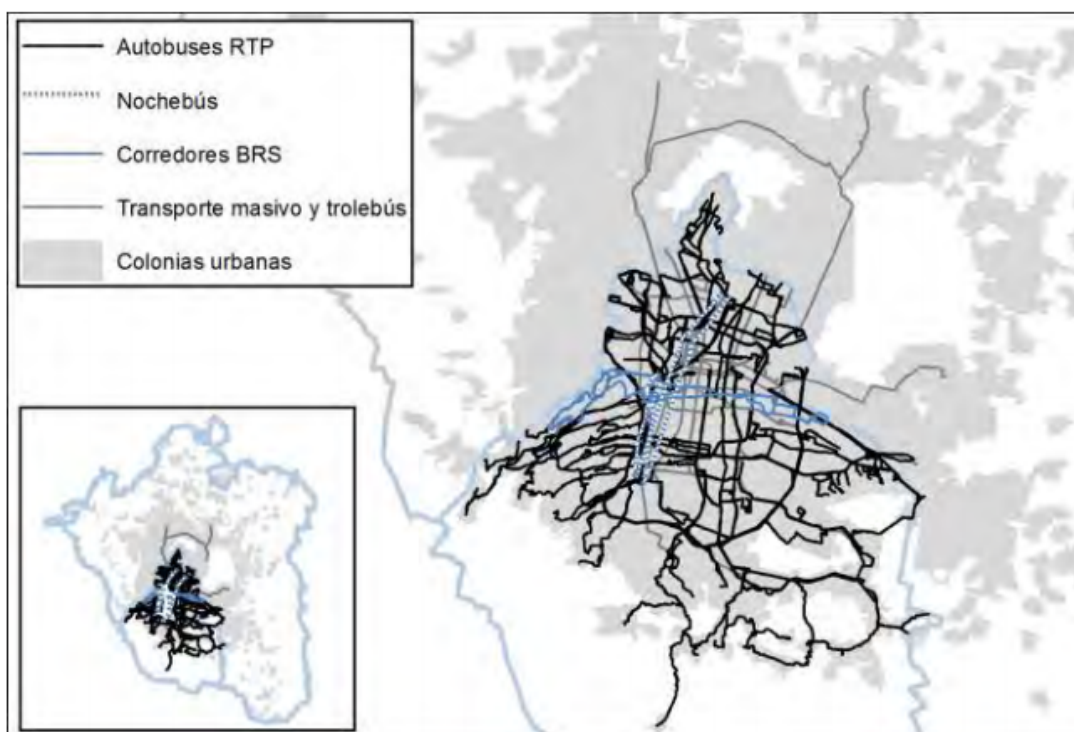
¹⁶ De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino (2017) en la ZMVM se realizan 34.56 millones de viajes diariamente. Esta cifra incluye viajes en bicicleta y caminando. Si se excluyen los viajes caminando, se tienen 23.41 millones de viajes diariamente (1.51 millones más que los contabilizados en 2007).

MAPA 11. Red de transporte público de pasajeros de la Ciudad de México



Fuente: Elaborado por OCDE con base de datos de la SEMOVI.

MAPA 12. Red de transporte público de pasajeros de la Ciudad de México



Fuente: Elaborado por OCDE con base de datos de la SEMOVI

Con relación al uso de medios de transporte, la Encuesta Origen Destino (2017) evidenció que los transportes más utilizados, son el Microbús o Combi (74.1 % de los viajes), el Metro (28.7 %) y el Taxi (10.5 %). La utilización de cada uno de estos depende de su disponibilidad en la zona donde se ubica el usuario, pues no todos se encuentran presentes en el territorio de la ZMVM. Por ello es que en los municipios conurbados a la Ciudad de México la oferta se reduce, principalmente, a autobuses, microbuses y taxis.

La razón por la que los medios de transporte más utilizados sean aquellos de movilización masiva es evidente: permiten el desplazamiento de un elevado número de usuarios en un menor espacio. Pero, ¿a qué se debe que el taxi ocupe un *relevante* tercer lugar en la lista de los modos de transporte más utilizados? Es posible que la respuesta tenga múltiples aristas y que puedan observarse de manera diferenciada.

En primer lugar, puede deberse a que estos vehículos poseen ciertas características que les ofrecen una flexibilidad en el acceso a casi cualquier vialidad de la ciudad. Por lo que tienen la posibilidad de desplazarse según las decisiones que tome el conductor del vehículo o el pasajero, y de ingresar a territorios que no han sido contemplados en la elaboración de la red de transporte masivo de pasajeros.

La amplia demanda que poseen los taxis, y la importancia de su papel como transporte público en la ciudad, ha impulsado un incremento en el número de vehículos concesionados y también ha abierto las puertas a vehículos no concesionados que ofrecen el servicio de transportación de igual manera, pero que se desempeñan de manera irregular. Las características de estos vehículos han provocado que sean considerados como «taxis piratas».

Los «taxis piratas» pueden estar rotulados o no como un taxi concesionado. En muchas ocasiones cuentan con el respaldo de una organización gremial que administra los sitios y territorios en que se desenvuelven. Por lo que cada conductor debe cubrir ciertas cuotas para tener derecho a trabajar. Al igual que ocurre con los «taxis piratas», hay otros medios de transporte que funcionan como *amalgamas* de

transporte en los diferentes territorios donde no hay servicio de transporte público regulado. Estos pueden ser vehículos motorizados, como camionetas irregulares de transporte colectivo (Combis) o, Mototaxis,¹⁷ y no motorizados como los Ciclotaxis.¹⁸

La existencia de medios de transporte público irregular trae consigo un sinnúmero de dificultades a los conductores regulares, pues, en algunas zonas de la ciudad, estos fungen como una competencia que podría considerarse desleal, debido a la diferencia en los impuestos que cada uno paga. No obstante, en el caso de las zonas de la ciudad cuyas vialidades son de difícil acceso, estos vehículos adquieren una relevancia superior, ya que en ciertos casos son los únicos medios de transporte público disponible.

La disponibilidad que ofrece este modo de transporte posiciona a los taxis en una situación relevante dentro de la cotidianidad de las ciudades, en especial el caso abordado en esta investigación: la Zona Metropolitana del Valle de México. Tal importancia se refleja a través de los datos presentados anteriormente, que muestran cómo el crecimiento de la ciudad ha sobrepasado profundamente la capacidad de los modos de transporte pensados para la movilización masiva de pasajeros, en la cual “no hay una fórmula de funcionamiento preestablecida y [no es posible] responder mecánicamente a las direccionalidades [de los habitantes, ni a] los puntos de atracción prefigurados por los diseñadores [urbanistas], puesto que resulta un número inmenso e inmensamente variado de movimientos y ocupaciones transitorias, imprevisibles muchas de ellas, que dan lugar a mapas móviles y sin bordes”. (Delgado, 2007:13)

La imprevisibilidad del comportamiento de la ciudad desemboca en un amplio panorama de las necesidades de movilidad de la población, que es cubierto en gran medida por el servicio de los taxistas, hecho que los sitúa entonces como

¹⁷ Los Mototaxis son unidades de transporte público conformadas por una motocicleta y una pequeña área para llevar a dos o tres pasajeros.

¹⁸ El estudio de Mototaxis, Golfitaxis y Ciclotaxis se considera muy relevante para conocer a profundidad las formas de habitar de los conductores taxistas en su heterogeneidad; sin embargo, no serán considerados en esta investigación debido a cuestiones de seguridad.

productores y reproductores de la cotidianidad de la ciudad y, por ende, de la realidad social.

Considerar a los conductores taxistas como productores y reproductores de la realidad social responde a la postura de esta investigación, situada desde la perspectiva de Henri Lefebvre. Quien a lo largo de su vasta obra se encargó de exponer la importancia que recobran las prácticas cotidianas como reflejos “desdoblados” del mundo que pueden fungir como un “hilo conductor para conocer a la sociedad” (Lefebvre, 1984:41).

Desde esa perspectiva, que privilegia la atención a lo micro, es posible conocer la base de la estructura macro que conforma a la sociedad en su conjunto, a partir de una dialéctica entre ambos niveles estructurales. En este sentido, es que se toma como postulado que la reproducción de la vida social “no se realiza en las altas esferas de la sociedad: [como] el Estado, la ciencia, la cultura. Es en la vida cotidiana donde se sitúa el núcleo racional, el centro real de la praxis” (Lefebvre, 1984:44).

Bajo esa premisa se sustenta, como hipótesis principal de esta investigación, que, las prácticas cotidianas de los conductores taxistas, realizadas durante la jornada laboral, fungen como un espacio de reproducción social, en el que a pesar de estar delimitados por elementos estructurales –como se expuso en apartados anteriores– cuentan con capacidad para construir un espacio de trabajo y un conjunto de relaciones sociales, de acuerdo con sus prácticas, las cuales pueden desembocar en una aportación para la transformación de la realidad social.

Por ello se busca indagar cómo se construye cotidianamente el proceso de trabajo del taxista en un contexto de complejidad social, espacial y temporal, y cómo, desde la conformación del trabajo del taxista, se influye en la construcción de la realidad social de la ciudad.

Para resolver las interrogantes planteadas previamente, se realiza una investigación, en conjunto con un grupo de conductores taxistas de la Ciudad de

México, que responda a las diversas condiciones de heterogeneidad determinadas por sus condiciones laborales, personales y su relación con las materialidades fijas en el espacio urbano y los flujos contruidos durante su actividad y en torno a ella.

1.4. Sujetos, cuerpos y trabajos constructores de la ciudad: heterogeneidad y campos de identidad en la CDMX

La ciudad vista como un centro de intercambio económico y cultural, donde se construyen múltiples escenarios de interacción, es también:

El espacio que genera y donde se genera la vida urbana como experiencia masiva de la dislocación y del extrañamiento, en el doble sentido del desconocimiento mutuo y de los resortes siempre activados de la perplejidad y la estupefacción. [...] El espacio urbano no existe –no puede existir– como un prosenio vacío a la espera de que algo o alguien lo llene. No es un lugar donde en cualquier momento pueda acontecer algo, puesto que ese lugar se da solo en tanto ese algo acontece y solo en el momento mismo en que lo hace. (Delgado, 2008:12-13)

Así pues, el trabajo del taxista, como el de otros sujetos que se desempeñan en ese sitio, “está determinado por ciertos elementos ambientales aprehensibles por los sentidos, tales como las propias construcciones que le sirven de marco, la luminosidad, el cuidado en las orientaciones perceptivas, las referencias artístico-monumentales o el mobiliario (Delgado, 2008:13).

Es por todo ello que, a través de la conjunción de todos sus atributos y del contexto en que se encuentran, se propone reconstituir al taxista como un sujeto *sui generis* en la ciudad. Que desarrolla su vida cotidiana y su actividad laboral en constante movimiento por el territorio citadino y que, genera con ello, experiencias espaciales distintas a otros habitantes de la urbe. Por lo que no puede ser generalizado como un sujeto particular, al contrario, es representado por una heterogeneidad que puede puntualizarse en esta investigación a través de su habitar.

El número y la diversidad de conductores taxistas, y los vehículos en que trabajan, son elementos a considerar para la posible definición de una tipología de

conductores taxistas. Pues, además de las particularidades que poseen y que están relacionadas con su actividad laboral, cada uno de ellos tiene atributos personales distintos que construyen su subjetividad. Estos pueden tener como origen su condición sexo-genérica, etaria, educativa y también por el tiempo de experiencia en la actividad.

Reconocer la subjetividad de los taxistas conduce a repensar la posición del conductor en tanto sujeto que habita la ciudad. En ese sentido, los acercamientos empíricos los sitúan como “[conocedores] de la ciudad, de los cambios en la fisionomía citadina, de las calles y avenidas, centros nocturnos, restaurantes, espacios públicos de reunión, y de tantos etcéteras. [Los taxistas] son los ojos de una ciudad insomne” (Tejeda, 2013).

Considerar al taxista como los ojos de la ciudad, lo coloca en una posición *distinta* al resto de los sujetos presentes en el espacio urbano circulatorio: se le sitúa como conocedor y cuasi poseedor de la ciudad; y con ello se le otorga –al menos en apariencia– una amplia posibilidad de tomar decisiones sobre la forma en que se desplaza y que interactúa con sus clientes-usuarios y con otros sujetos presentes en su espacio de trabajo.

Cada una de las *actitudes* expresadas por los conductores, al interactuar con un cliente-usuario, está sujeta a la relación establecida y a los significados que cada taxista otorga a su trabajo y a su vehículo. Lo que implica una apropiación de la actividad y del espacio en que esta se realiza. Hablar de significación del espacio habitado remite ese proceso a los sentidos, y a su vez, a los símbolos que implican lo profundo. La participación de los sentidos en la experiencia del habitar permite a los sujetos que habitan un territorio la generación de vínculos de pertenencia y apropiación (Beltrán Llavador, 2004; Sánchez Menéndez, 2014).

Marcar una diferencia entre los conductores taxistas, a partir de las materialidades presentes en su espacio de trabajo y del conjunto de significados y emociones que intervienen esa actividad, complejiza en gran medida la definición de tipologías que representan a la totalidad de conductores taxistas. Pues las fronteras de cada

esbozo de tipología basada en el sentido común y justificado en las materialidades del trabajo y las percepciones de los clientes-usuarios y otros sujetos, son borrosas.

Hablar de una disolución de fronteras entre los tipos de sujetos taxistas se debe a que, en gran medida, los conductores taxistas no siempre limitan el tipo de servicios de transportación ofrecidos; o a las características puntuales del vehículo que conducen, tales como su estatus legal o tipo de registro ante la Secretaría de Movilidad, es decir, a la categoría con la que se desenvuelve: taxi *libre*, de sitio, de montaña, de terminales, de aeropuerto, eléctrico, de servicios especiales, ejecutivo, etcétera.

La regulación de estos conductores tampoco determina la forma en que se distribuyen las unidades a lo largo y ancho de la ciudad, pues cada uno de los conductores tiene la opción de trasladarse al lugar que él decida o que sus clientes-usuarios determinen. La única delimitación territorial que se ha establecido es con relación a los taxis de montaña, de aeropuertos y terminales. Sin embargo, estos límites no son siempre respetados, ya que los taxis con delimitaciones territoriales por jurisdicción, en ocasiones, se desplazan a otras zonas de la ciudad para trabajar.

Dichas diferencias logran complejizar sobremanera el trabajo de conducción de un taxi, pues, aunque este podría definirse como el solo hecho de transportar a un número determinado de pasajeros y cobrar una tarifa por ello, hay una serie de elementos en torno al servicio de transportación que juegan un papel relevante en la conformación del servicio brindado.

Todo lo anterior permite, entonces, hablar de una heterogeneidad de sujetos trabajadores que, a pesar de las múltiples diferencias en que se encuentran, mantienen en común ciertas características de su trabajo. Tales como la transportación de pasajeros y la necesidad de un vehículo para su desempeño laboral (sea automotor o no).

Al ser una actividad efectuada en el espacio urbano, el umbral de los sujetos participantes se extiende a todos aquellos con los que el conductor interacciona directa o indirectamente.¹⁹ Y sólo reconociendo la diversidad de cada uno de esos sujetos participantes se hace factible identificar su diferencia con relación a los conductores taxistas, pues, a pesar del hecho de *estar* en el espacio urbano, no tienen como objetivo la configuración de un proceso de trabajo específico como el trabajo del taxista.

Los *otros sujetos* del espacio urbano pueden encontrarse ahí, debido a sus intereses o necesidades de desplazamiento para llegar de un lugar a otro (como peatones, motociclistas, ciclistas o conductores de otros vehículos), o porque permanecen, es decir que viven o trabajan ahí, como es el caso de los vendedores ambulantes, agentes de seguridad o de tránsito, entre otros trabajadores que se desempeñan en el mismo espacio circulatorio y con quienes el taxista interactúa en la cotidianidad de su trabajo.

Es esencial recuperar la heterogeneidad de todos los sujetos que participan en el proceso de trabajo de los taxistas, ya que, en el momento de la construcción de la situación de trabajo, la existencia de dicha heterogeneidad puede definir el rumbo y las características que formarán parte de dicha situación.

Para profundizar un poco en la heterogeneidad de los conductores taxistas se buscó hacer una radiografía sobre las características generales de los trabajadores taxistas, a partir de la delimitación de cuatro dimensiones:

1. Tipo de vehículo que se maneja (que puede, o no, ser automotor)
2. Estatus legal y tipo de registro ante la SEMOVI
3. La adscripción, o no, a una organización gremial
4. La zona de la ciudad donde trabajan

¹⁹ Al igual que la heterogeneidad de conductores tiene una importancia sobre la concreción de un servicio ofrecido por los taxistas, hay otros sujetos —también heterogéneos— que asumen un papel importante en la construcción del proceso de trabajo de los taxistas. Estos son: los otros sujetos que pueden materializarse como clientes-usuarios o como sujetos presentes del espacio urbano.

Las dimensiones identificadas no son excluyentes una de otra y, en conjunto, conforman el gran conglomerado de taxis que circulan en la ciudad. De acuerdo con el Cuaderno Estadístico y Geográfico de la Zona Metropolitana del Valle de México realizado por INEGI, en el 2013 había 144,619 vehículos registrados como automóviles al servicio de transporte público concesionado (INEGI, 2014).

Los números que arroja INEGI, sobre la cantidad de vehículos que se dedican al transporte de pasajeros a pequeña escala, no reflejan a cabalidad el número de vehículos que desempeñan esta actividad, ni tampoco puede definir el número de trabajadores²⁰ o su tipo de registro ante la Secretaría de Movilidad. Debido a, como es de conocimiento general, la existencia de taxis no concesionados que ofrecen este servicio en la modalidad de «taxi pirata».

Los «taxis piratas» se encuentran principalmente en la periferia de la ciudad, donde el sistema de transporte colectivo a gran escala termina su cobertura. No obstante, también pueden encontrarse al interior de la ciudad, ubicados como sitios de taxis ejecutivos (que no siempre cuentan con una concesión), o como servicios de transporte público por aplicación (Uber, Cabify).

El número exacto de «taxis piratas» es desconocido, puesto que no están contabilizados por INEGI. De acuerdo con un estudio realizado por la Universidad Autónoma Metropolitana, en 2005, el número de estos se estimó en 22,000 unidades (López, 2009:271). A las cifras contabilizadas que incluyen taxis concesionados y «piratas» (164,619 vehículos de transporte público), se debe sumar la inserción de otros medios de transporte de pasajeros a pequeña escala que se potenciaron a partir de 2015 (transporte por aplicación). Aunque este medio de transporte no es considerado como taxi, el servicio que brindan y la manera en que construyen su proceso de trabajo permite englobarlos en el grupo de los no

²⁰ El número de vehículos registrados no coincide exactamente con el número de trabajadores debido a que es común que algunos conductores que compartan vehículo, dividiendo la jornada laboral en dos periodos durante el día.

concesionados, puesto que no hay tal proceso entre los conductores o dueños del vehículo y las autoridades de movilidad de la ciudad.

Estos vehículos se caracterizaron por ofrecer servicios de transporte particular por medio de distintas aplicaciones de internet. Entre las aplicaciones más populares de servicio de transporte privado se encuentra Uber, Cabify, EasyTaxi y Yaxi.²¹ El número de estas unidades que se desplazan por la Ciudad de México es desconocido, aunque hay estimaciones que indican que podría haber más de 45,000 automóviles Uber (Mora, 2016). Lo cual indica que en la Ciudad de México hay, por lo menos, 200 000 automóviles que ofrecen servicio de transportación a pequeña escala.²²

Además de las cuatro dimensiones de heterogeneidad de los conductores taxistas, se debe ahondar en la heterogeneidad que muestra la multiplicidad de sujetos que se encuentran presentes en el espacio urbano circulatorio. No obstante, el número de estos y sus particularidades es indefinido. Es por ello que, con la finalidad de comprender la heterogeneidad de los sujetos, se buscará analizarlos a partir de “establecer identidades específicas en una situación determinada” (Hunt, *et al.*, 2006:156).

Como se observó a lo largo de este apartado, la recuperación de las cuatro dimensiones de heterogeneidad identificadas en torno al trabajo taxista es fundamental, puesto que cada una de ellas puede influenciar la construcción de su proceso de trabajo. Por tanto, para lograr los propósitos de la investigación que aquí se plantea sobre la reconstrucción del proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, a partir de las formas en que habitan el espacio, es necesario

²¹ El enfoque que los servicios por aplicación –que principalmente ha impulsado Uber– está centrado en brindar mayor satisfacción a los usuarios; quienes consideran que Uber ofrece mayor comodidad, pues mientras que para solicitar un taxi el usuario tiene que llamar o esperar una unidad que esté disponible, en los servicios por aplicación únicamente tiene que solicitarlo desde el lugar en el que se encuentre, sin necesidad de esperar en la intemperie (Ordoñez, 2015; Sobczak, 2016).

²² En este conteo no se está tomando en cuenta a las unidades de Cabify, EasyTaxi y Yaxi, debido a que se desconocen tales cifras.

matizar cada una de las dimensiones de heterogeneidad abordadas a lo largo de este apartado.

La concepción del taxista como un sujeto de estudio heterogéneo, que en conjunto con la complejidad del espacio urbano desemboca en un proceso de trabajo, no puede entenderse si no se recupera la heterogeneidad de los sujetos presentes en la ciudad y en el proceso de trabajo de los taxistas. “Por lo tanto el espacio de vida, es objeto de una atención particular: la dimensión espacializada de los estilos de vida, y en particular de la vivienda, se convierte en una elección central y estratégica de la vida del individuo” (Muzard, 2003:4).²³

La construcción de identidades, tanto si son intencionadas como si no, son inherentes a todas las actividades relacionadas con la creación de marcos de referencia [...] [que] establecen las conexiones ideológicas [y de pertenencia espacial] entre individuos y grupos, [...] [y] refuerzan y adornan las identidades. (Hunt, *et al.*, 2006:156)

La propuesta realizada por Scott Hunt, Robert Benford y David Snow (2006), sobre la construcción de identidades relacionadas y definidas a partir de la conexión ideológica en los miembros heterogéneos que conforman un movimiento social, se vinculará con la identificación de la heterogeneidad de sujetos que están presentes en el espacio urbano circulatorio. Pues, aunque los objetivos del sujeto para su estadía en el espacio urbano circulatorio son distintos en los dos casos, se mantiene la importancia de la relación entre cada uno de los sujetos con el espacio y el tiempo.²⁴

En dicha propuesta, los autores analizan las demandas de los miembros de movimientos sociales y las congregan en torno a tres conjuntos de identidades

²³ “Ainsi l’espace de vie fait l’objet d’une attention toute particulière: la dimension spatialisée des modes de vie et en particulier le logement devient un choix central et stratégique de la vie de l’individu” (Muzard, 2003:4, traducción propia)

²⁴ Al situar o posicionar a grupos relevantes en el tiempo y el espacio, y al atribuirles unas características que impliquen relaciones específicas y líneas de acción comunes (Hunt, *et al.*, 2006).

sociales que definen como *campos de identidad*. Estos son: los protagonistas, los antagonistas y los espectadores (Hunt, *et al.*, 2006).

El grupo de los protagonistas incluye a los sujetos que promueven o simpatizan con el movimiento social (ya sean con relación a sus valores, prácticas o metas); los antagonistas son aquellos que se oponen a los esfuerzos de los protagonistas y, en tercer lugar, se encuentran los espectadores, que son aquellos que tienen una postura neutral ante la situación que enfrentan.

La propuesta de recuperar los campos de identidad en la investigación sobre el proceso de trabajo de los taxistas es relevante, puesto que los *campos de identidad* permiten hablar de identidades que se traslapan con características diversas y que a la vez mantienen un hilo conductor y permanecen unidas.

La definición de los tres campos de identidad reconocidos anteriormente, en contraste con los sujetos heterogéneos participantes del proceso de trabajo de los taxistas, no puede darse de manera automática. Pues el reconocimiento de la heterogeneidad de sujetos complejiza la ubicación rígida de cada uno de ellos en cada campo. No obstante, debido a los intereses de esta investigación, es posible identificar a los conductores de taxi como sujetos protagonistas, ya que son sujetos centrales para la ejecución de la actividad estudiada.

En el caso de los campos de antagonistas y espectadores, se puede ubicar a los clientes-usuarios y a otros sujetos, como las autoridades de movilidad, agentes de tránsito y movilidad, líderes gremiales y demás sujetos presentes que pueden ser peatones u otros trabajadores del espacio público (conductores o no).

La ubicación de cada sujeto en los diferentes campos será determinada de acuerdo con los escenarios de interacción contruidos de manera particular; los cuales pueden concretarse tomando como base los archipiélagos de la ciudad en que está dividida la ZMVM. Por lo tanto, es pertinente hablar de campos dinámicos de identidad que pueden ser personificados por diferentes sujetos, dependiendo de los momentos y situaciones de interacción.

Como se mencionó en los apartados anteriores, la ciudad está fragmentada según las prácticas sociales cotidianas. En la ZMVM puede haber archipiélagos “de la modernidad” que podrían ser diferenciados en archipiélagos de zonas de trabajo, comercial o de desarrollos habitacionales. Las zonas de trabajo pueden ser multilocalizadas, sin embargo, algunas zonas han sido identificadas como captoras de viajes por motivo “trabajo”. Estas son el norte y poniente de la ciudad, con algunas zonas del sureste. Por otro lado, es posible, también, pensar en un archipiélago de la pobreza que pueda incluir las zonas de vivienda que se caracterizan por acoger a la población de menores ingresos y menor acceso a ciertos derechos básicos como servicios en la vivienda.

La fragmentación de estos archipiélagos permitió la observación de la ciudad y de los sujetos que la habitan desde una perspectiva que reconoce su acción y su posibilidad de identificarse con otros sujetos, mediante la ubicación de algunos elementos que recuperan su heterogeneidad.

La identificación de los diferentes aspectos que caracterizan a un sujeto taxista y su consecuente clasificación –a partir de los cuatro niveles de heterogeneidad– dan cuenta de la evidente complejidad en que se ve envuelta esta actividad que no implica, únicamente, el manejo técnico de un vehículo automotor, sino que incluye una articulación de *situaciones de trabajo* en la que participan conductores y clientes-usuarios; que se lleva a cabo por medio de desplazamientos en la ciudad; en la que además existe una sucesión de *pausas* que corresponden a los momentos en que los conductores buscan nuevos clientes-usuarios o realizan actividades de descanso, alimentación o recreación.

Pensar el proceso de trabajo de los taxistas como un conjunto articulado y complejo de situaciones y pausas situadas en múltiples escenarios de interacción –que se construyen tanto en el interior, como en el exterior de la unidad y que definen el ritmo de trabajo– permite recuperar la experiencia del habitar como un eje primordial de la configuración del trabajo.

Dicha importancia surge debido a que los escenarios de interacción aludidos se efectúan en el espacio urbano circulatorio, donde confluyen distintos sujetos y acciones. Y es en ese contexto que las características espaciales y temporales con las que se realiza la actividad estudiada deben ser consideradas como un conjunto (Lefebvre, 2004), a través de la observación de las *materialidades fijas* y de los *flujos* que constituyen una realidad multinivel, la cual, a su vez se conforma por los escenarios de interacción que resultan de cada servicio brindado por el taxista.

Uno de los niveles de realidad identificados es la dimensión interior y exterior del vehículo. Diferenciar estas dos dimensiones es importante debido a que la construcción de los escenarios materiales (*materialidades fijas*) y la de los escenarios interactivos (*flujos*) se efectúa de manera distinta en la interioridad y en la exterioridad.

Las *materialidades fijas* hacen referencia a aquellos espacios objetivos o territorios que representan los lugares donde se configuran las relaciones sociales (Lindón, 2012). Mientras que los *flujos* son aquellas dimensiones que constituyen la dinámica de la ciudad, pero que se encuentran vinculadas a “las subjetividades compartidas, la intersubjetividad, la cultura urbana y todo aquello que usualmente se conoce como los imaginarios urbanos (Lindón, 2007:32; Martín, 2000 y Santos, 2000).

En el espacio interior del vehículo tanto las *materialidades* como los *flujos* están delimitados por la estructura y por el diseño del vehículo. No es posible definir una sola estructura o diseño del vehículo, pues eso depende también de la subjetividad de cada conductor. Tal como se expuso en la investigación “Un proceso de trabajo espacializado y denso” (López, 2016), existen diferencias entre los conductores taxistas a partir de las diferentes formas de habitar. Es necesario, para hablar del espacio interior del taxi, recuperar la subjetividad de los conductores taxistas, ya que es en respuesta a ella que cada conductor toma decisiones sobre la definición del espacio interior: si es un espacio de trabajo en el que no exista una apropiación subjetiva; o si es un espacio en el que las puertas y ventanas marcan una diferencia entre el dentro y fuera del automóvil. Lo que implica una restricción de ingreso a los otros.

Una manera de entender mejor la propuesta de diferenciación de las materialidades y los flujos del interior del vehículo, a partir del habitar, es mediante la definición de dos tipos de taxista: aquellos cuyo habitar es de características monotópicas y aquellos que poseen características politópicas. Estos conceptos son retomados de Mathis Stock (2004) y responden a las características mismas del trabajo taxista que orientan al conductor a habitar la ciudad multilocalizada.²⁵

Por un lado, el habitar monotópico se refiere a los conductores cuya cotidianidad se construye en torno a las rutinas que experimenta en el vehículo y en su actividad laboral. Lo cual implica una “apropiación del espacio mediante el apego emocional que existe con el automóvil y que forja un sentimiento de comodidad y calidez, que es una recreación de la experiencia de lo que se ha denominado estar en casa” (López, 2016:123). Mientras que los taxistas de habitar politópico son aquellos conductores que –aunque también experimentan el estar en el vehículo– tienen una capacidad ampliada para moverse en la ciudad. Para estos conductores, el taxi es una herramienta de trabajo y sobre todo de movilidad.

Independientemente del nivel de apropiación del espacio, la participación de otros sujetos en el espacio interior del vehículo se puede dar en escenarios con o sin interacción cara a cara. Las interacciones cara a cara que se efectúan en el interior del vehículo son con la participación del conductor, el cliente-usuario y los colegas de trabajo. En cambio, los escenarios sin interacción cara a cara se construyen mediante la comunicación del conductor (en la dimensión interior del vehículo) hacia el exterior, ya sea mediante el apoyo de un medio de comunicación como teléfono, radio o servicio de mensajería.

El reconocimiento de los escenarios de interacción en el interior del vehículo evidenció hallazgos importantes sobre la estrecha relación que existe entre las formas de habitar y la configuración del proceso de trabajo en la dimensión interior de la unidad. No obstante, estas formas de habitar se complejizan aún más si se

²⁵ Para Mathis Stock (2004) las sociedades han desarrollado formas de habitar la ciudad de manera politópica como una estrategia de adaptación y respuesta a la cotidianidad que se lleva a cabo en constantes desplazamientos y que transforma los lugares desconocidos en familiares.

considera otra de las dimensiones, la exterioridad, que incluye a todas aquellas materialidades fijas y flujos que se encuentran en el espacio urbano circulatorio. Su importancia, al recuperarlo en esta investigación, recae sin duda en que dicho trabajo no podría efectuarse si no es en él.

1.5. El trabajo taxista, la ciudad y la transformación social

A lo largo del capítulo se realizó la presentación de una actividad laboral peculiar que se desarrolla en el espacio urbano circulatorio y que está relacionada con múltiples sujetos, a lo largo y ancho de la ciudad; por lo que construirla como un objeto de estudio es complejo y puede descifrarse en distintos niveles de análisis.

En primer lugar, la investigación permitirá el conocimiento de un proceso de trabajo que, aunque haya sido analizado desde distintos enfoques —urbanos, económicos, políticos y laborales—, en esta ocasión es abordado desde una perspectiva espacial e interaccional. Lo que posibilita un acercamiento multidimensional y configuracional a dicha actividad, y con ello se da cuenta de una realidad compleja, conformada por prácticas y características claras y ambiguas, precisas y contradictorias que están impregnadas de las acciones de los sujetos involucrados (De la Garza, 2001).

La adopción de la perspectiva mencionada implica, entonces, la ampliación de la noción del proceso de trabajo de los taxistas que, al desarrollarse en el espacio urbano, es influenciado por situaciones y sujetos presentes en él; Por tanto, se sobrepasa la concepción rígida de un proceso en el que se conduce un automóvil para la transportación de personas, y evidencia la integración de situaciones y pausas en él, que confieren a la actividad un ritmo interior (o ritmo del trabajo taxista), mismo que se inserta en el ritmo urbano y es influido por él, y que se alimenta de los saberes del taxista.

La ampliación del concepto de trabajo y el reconocimiento de la intervención de otros sujetos, de experiencias, de materialidades y subjetividades en el proceso de trabajo de los taxistas permite guiar la discusión hacia el segundo nivel de análisis, el cual se vincula con las capacidades de transformación del sujeto. En este sentido, se genera una crítica a las perspectivas estructuralistas que exponen que la acción

del sujeto está limitada a los márgenes de acción que cada una de las grandes estructuras sociales le ofrecen. Desde esa perspectiva, las estructuras:

Consisten en elementos interconectados que no pueden someterse a cambios sin efectuar transformaciones en todos los elementos restantes [...] por lo que las equivalencias en los materiales divergentes pueden ser explicados o sujetos a posibles predicciones de cómo las modificaciones de un elemento alterarán la totalidad del modelo. (Giddens, 1983:19)

La crítica realizada al estructuralismo se centra en el reconocimiento de que tanto el proceso de trabajo de los taxistas, como el contexto en que este se realiza, no sólo se construyen de lo material. Es también “el lugar donde se formulan los problemas de la producción en sentido amplio: la forma en que es producida la existencia social de los seres humanos” (Lefebvre, 1984:35).

Ese lugar –la ciudad– se entiende como un territorio urbano dinámico y “construido a partir de relaciones recíprocas [...] que interactúan con ellas y se ajustan y las modifican en forma mutua de determinación” (Miralles-Guasch, 2002:114). Lo que implica una amplia posibilidad de transformación de la realidad social a partir de las prácticas cotidianas de cada uno de los sujetos participantes.

Un camino para profundizar en la propuesta mencionada previamente consiste en el análisis temporal y espacial de este proceso de trabajo. Pues estas dimensiones pueden marcar influencias en las diferentes formas de apropiación de la ciudad y en la manera de configurar el proceso de trabajo, a través de la generación de cambios o continuidades que determinan un ritmo en el trabajo.

Capítulo 2: El proceso de trabajo de los taxistas en el contexto citadino

Incursionar en la empresa de estudiar el proceso de trabajo de los taxistas, a partir de una perspectiva laboral, espacial, temporal e interaccional, implica la elaboración de un marco teórico que permita delimitar, de manera puntal, el espacio de discusión y reflexión en el que se desarrolló la investigación. Es por ello que, a lo largo de este capítulo, se hará una presentación de la discusión teórica que ofreció las herramientas necesarias para el estudio propuesto.

La construcción del enfoque teórico se realizó desde tres enfoques que se erigen como base conceptual para la generación de las dimensiones analíticas utilizadas. En primer lugar, se pone en discusión la realidad empírica del trabajo taxista y su contexto, desde la perspectiva de los nuevos estudios laborales.

Esta perspectiva es relevante para el estudio propuesto, debido a que en ella la identidad juega un papel significativo en la conformación de la realidad social; lo que abona en gran medida en el interés de conocer este proceso de trabajo, a partir de una perspectiva del sujeto. La importancia de reconocer la identidad del trabajador recae en que esta es “una configuración que incluiría elementos materiales y subjetivos, no adscritos sino contruidos por los sujetos sociales dentro de ciertos límites o espacio de posibilidades concretas para construir identidades concretas” (De la Garza, Gayosso & Pogliaghi, 2014:125).

En ese proceso de construcción de identidad se reconoce la participación de la subjetividad, de otros sujetos y de elementos estructurales. En el caso concreto de este estudio, pueden ser condiciones espaciales-materiales fijas en el territorio, así como dinámicas de interacción definidas estructuralmente por la participación activa de otros sujetos presentes en el espacio urbano.

Es por ello que, con la necesidad de ampliar el concepto de trabajo, se cuestiona el papel del sujeto y su capacidad de acción, a través de la propuesta de Enrique De la Garza (2010) sobre la tríada estructura-subjetividad-acción la cual reconoce la interconexión equilibrada de esos tres elementos; y además provoca una modificación en las relaciones sociales existentes en el proceso de trabajo.

La modificación de las relaciones sociales implica, por lo tanto, la participación relevante de otros sujetos, cuya participación tiene un impacto en las relaciones de control sobre el proceso de trabajo; razón por la que en este capítulo se plantea una discusión acerca de las relaciones de control en ese proceso. Dicha discusión se efectúa en el marco de las relaciones sociales de trabajo ampliadas, es decir, en los trabajos no clásicos.

El proceso de transformación en las relaciones de control se puede explicar a partir de la identificación de situaciones de interacción entre los sujetos participantes. Por lo cual se dedica un apartado al análisis de las interacciones que se efectúan en las relaciones laborales de los conductores taxistas. Mismas que no pueden entenderse si no se reconstruyen algunos de los escenarios de interacción por los que el taxista se desenvuelve durante su jornada laboral.

Para la reconstrucción de los escenarios de interacción mencionados se recurre, en gran medida, a algunos elementos presentados en el primer capítulo, que hacen referencia a las materialidades fijas y a los flujos presentes en el espacio de trabajo, es decir, en el espacio urbano circulatorio.

Finalmente, a manera de cierre, se lleva a cabo una discusión que aborda el proceso de trabajo y los escenarios de interacción, vistos desde un eje transversal que permite situar en perspectiva las condiciones de trabajo en que se encuentran los conductores taxistas, tomando en cuenta las continuidades (situaciones de trabajo) y discontinuidades (pausas) en múltiples contextos rítmicos contruidos en lo cotidiano. Para ello, se hace un breve recorrido sobre algunos elementos de lo cotidiano: el espacio, el tiempo, las pluralidades de sentido, lo simbólico y las prácticas. Y se observa cómo es que estos elementos se relacionan con la experiencia del habitar y las formas de apropiación del espacio. Cerrando este capítulo con el reconocimiento de la capacidad que poseen los conductores para configurar su proceso de trabajo y su identidad a partir de su experiencia del habitar.

2.1. Los trabajadores del espacio urbano: hacia el concepto de trabajo no clásico

Como resultado de los procesos de reestructuración productiva –que se llevaron a cabo tras la crisis económica de la década de los 70– hubo una transformación en las características generales del trabajo, en la que muchas economías industrializadas se convirtieron en economías de servicios. Dicha transformación tuvo un impacto directo en las relaciones laborales pues, en los servicios, la participación de sujetos no se limitó al trabajador y al patrón: hubo, y hay, una participación de otros sujetos que tienen influencias sobre la manera en que se desenvuelve la relación laboral.

Todos esos cambios en la dinámica de las relaciones laborales desembocaron en discusiones sobre la vigencia del trabajo, o la llegada de su fin. Estas presuposiciones se debieron a que los estudios tradicionales sobre el trabajo lo consideraban como “la actividad humana que produce bienes o servicios para satisfacer necesidades humanas, transformando un objeto de trabajo [con resultados físico-materiales]” (De la Garza, 2010).

Esa apreciación, que ubica los resultados físico-materiales como el centro de la producción, puede considerarse como un materialismo primitivo, pues lo material no puede reducirse a lo físico, al contrario, su conceptualización debe precisarse para incluir todo lo objetivado, ya sea físico o simbólico. Por ello es que Enrique De la Garza (2017) expone la necesidad de ampliar los conceptos de relación de trabajo, de control y de construcción social de la ocupación, con la finalidad de incluir en los estudios del trabajo a aquellas actividades por cuenta propia, trabajadores no remunerados y trabajo comunitario.

En ese contexto, la ampliación del concepto de trabajo hacia el concepto de trabajo no clásico permite poner “en el centro de la actividad la subjetividad de los actores laborales [...] [que, en este caso,] son tres y no dos como en el clásico” (De la Garza, 2017:7); y se explica a partir de tres dimensiones:

- A) El trabajo interactivo.
- B) A partir de la producción de símbolos sin intervención del cliente.
- C) El trabajo que requiere la participación activa del cliente (cliente como sujeto trabajador).

Para entender el concepto de trabajo no clásico, es de vital importancia reconocer a los sujetos que participan en las relaciones laborales –que no son sólo el patrón y el trabajador–. En estas relaciones se insertan otros sujetos que pueden ocupar un papel importante en la realización del trabajo. Dicha participación indica que los sujetos están dotados de una capacidad de acción que remite a la tríada estructura-subjetividad-acción propuesta por Enrique De la Garza (2010).

La tríada estructura-subjetividad-acción se construye a partir de una revisión detallada de los conceptos de estructura, subjetividad y cultura. Con la finalidad de vincularlos para dar sentido a las acciones y significados de cada sujeto, sin caer en determinismos que dotan o privan completamente al sujeto de la posibilidad de tomar decisiones y actuar en su cotidianidad.

La revisión de los conceptos implicó discusiones con las corrientes estructuralistas y subjetivistas. Por un lado, dentro de las estructuralistas se aceptaba la existencia de estructuras (como la sociedad o la economía) que “se imponían al individuo por la socialización, por la coerción social o por el consenso, [...] [y] se pensaba que determinarían sus formas de conciencia y de acción” (De la Garza, 2008:1). No obstante, a pesar de reconocer la existencia de estas, el autor determinó que “las estructuras no pueden existir sin praxis pero tampoco pueden reducirse a estas” (De la Garza, 2010).

Asimismo, contrario al estructuralismo, las corrientes subjetivistas rechazaron “los determinismos estructuralistas y funcionalistas del periodo anterior” (De la Garza, 2010). Estas corrientes dieron todo el peso de la praxis al sujeto. El resultado de estas discusiones vinculadas permitió al autor establecer relaciones entre Estructura-subjetividad y Praxis. En donde reconoce que “las estructuras pueden ser derivadas de la praxis, su eficacia analítica tiene que ser resultado de un proceso

de abstracción de las múltiples prácticas, [...] sin embargo, las estructuras no pueden remitir a una sola estructura social” (De la Garza, 2010).

Para saber si la significación se encuentra en la práctica o en el campo de la conciencia, se define “que praxis y subjetividad están conectadas desde el momento en que la subjetividad que da significado antecede a la práctica, pero el significado la acompaña en su transcurrir y en los resultados (De la Garza, 2010:12-13).

[Además, las estructuras] como cristalización de prácticas son significativas, [...] sin embargo, al subir el nivel de abstracción sobre las estructuras el embebimiento de significados o bien la visualización de la dimensión subjetiva se va distanciando de las prácticas cotidianas y apareciendo como algo ajeno a la vida común, como un poder ajeno que constriñe la acción cotidiana aunque sean ellas mismas resultado último de la praxis. (De la Garza, 2010:16)

La discusión acerca de la existencia de estructuras, y del proceso de significación de la praxis, puede entenderse a partir del espacio de posibilidades para la creación de configuraciones subjetivas o conglomerados que dan sentido a la situación concreta que resulta de las restricciones estructurales y subjetivas. Esto indica que “no hay determinismo en cuanto a que una situación le correspondiera un solo significado por un sujeto, sin embargo, los significados posibles en la coyuntura se mueven en un espacio finito, con límites definidos por las estructuras transubjetivas, y las de la propia cultura y la subjetividad” (De la Garza, 2008, 2010).

Es a partir del reconocimiento de la tríada estructura-subjetividad-acción, que se evidencia –en las relaciones laborales de las actividades no clásicas– que las formas de control se modifican a causa de la participación de múltiples sujetos; donde cada uno ejerce presiones que pueden otorgarle, en cierta medida, el control sobre el proceso de trabajo, con lo que se rompe la verticalidad de la relación capitalista entre patrón-trabajador.

En la relación laboral uno de los sujetos que participa y ocupa un puesto relevante es el cliente, pues ejerce acciones directas en el proceso productivo; aunque es

posible que otros sujetos que se encuentren en el espacio en que se desarrolla la actividad participen en la realización o limitación del proceso productivo (De la Garza, 2010).

Los sujetos participantes posibilitan la configuración del proceso de trabajo a partir de la construcción de situaciones laborales, de la imposición de limitaciones o de otro tipo de interacciones que se encuentran directamente relacionadas con la actividad estudiada, por lo tanto, influyen directamente en la construcción del proceso de trabajo de los taxistas.

En este sentido, concebir la actividad de los taxistas como un trabajo no clásico, que se construye a partir de la configuración e interacción de múltiples sujetos, permite cuestionar las formas de control que se llevan a cabo en dicho trabajo, ya que el modo en que se desarrolla la actividad y la participación de otros sujetos transforman las relaciones de control y viabilizan una serie de intercambios del mismo.

Es posible, en los intercambios de control sobre el proceso de trabajo, que cada uno de los sujetos que participan en la relación laboral tenga la capacidad de modificar la actividad laboral; pero que, al mismo tiempo, se encuentre limitado por las mismas condiciones estructurales de la relación laboral. Por lo tanto, dichos sujetos se encuentran en constantes desplazamientos entre la limitación estructural y su capacidad de agencia para la realización de prácticas de control en el proceso de trabajo.

En el caso del proceso de trabajo de los taxistas, son los sujetos identificados como clientes-usuarios los que pueden ejercer “presiones simbólicas para la realización del trabajo en el espacio y tiempo esperado y con la calidad requerida por este; [...] [además] pueden traducirse en interacciones, peticiones, reclamos hasta la demanda legal, según el caso, sin excluir el uso de la fuerza física o simbólica por parte del cliente o del trabajador” (De la Garza, 2008:9).

La realización de las presiones mencionadas no se limita únicamente a los clientes-usuarios, sino que, como menciona De la Garza, incluye “a una multiplicidad de actores que los constriñen y que intervienen en el proceso en forma contingente o bien, regular” (De la Garza, 2011:122), y que se encuentran presentes en el espacio urbano. Esta situación evidencia cambios más profundos en las formas de control sobre el proceso de trabajo, en los cuales hay ciertas temporalidades que ofrecen, a cada uno de los sujetos participantes, la oportunidad de poseer el control sobre el trabajo; lo que implica que estos sujetos ejerzan limitaciones o presiones sobre el otro para tomar decisiones en el desarrollo de la actividad.

Al expresar que las interacciones definen la “posición” del control del trabajo en la relación social, se incluye también a todas las decisiones que cada uno de los sujetos toma para poseer el control. Entendiendo por decisiones aquellas que se relacionan directamente con el sistema interaccional construido. En este proceso, las emociones están presentes en todo momento. Estas últimas pueden pensarse desde la autopercepción de cada sujeto con relación a sí mismo y al otro ahí presente, con quien puede interactuar directamente (interacciones cara a cara) o indirectamente. Toda esa emocionalidad en la actividad se ve reflejada en acciones concretas que son ejecutadas con distintas particularidades de acuerdo con cada sujeto.

2.2. Del control sobre el proceso de trabajo al control interaccional

Realizar un estudio sobre el *trabajo* implica recuperar la discusión en torno al control. Para ello la propuesta de Braverman (1981) resulta fundamental, pues su problematización en torno a la relación capitalista de explotación demostró que, para la existencia de una relación de explotación, era necesario que el capital dominara al obrero dentro del proceso de trabajo. (De la Garza, 2008:7)

La posibilidad de dominación en la relación capitalista recae en que las condiciones sociales no ofrecen amplias posibilidades de sustento a los trabajadores; por lo que este se ve orillado a aceptar un convenio de trabajo tal como lo especifica el capitalista (Braverman, 1981:70). Además de la posibilidad de dominación enunciada previamente, en la relación capitalista de trabajo, es esencial que el

control sobre el proceso de trabajo esté en las manos del capital, debido a que, cuando este

compra tiempo de trabajo, el resultado está muy lejos de ser tan cierto o tan definido como para poder catalogarlo [...] con precisión y por adelantado. [L]a porción de su capital gastado en fuerza de trabajo es una porción «variable», la cual va en aumento en el proceso de producción; para él (el capitalista) la cuestión estriba en saber qué tan grande será dicho incremento. (Braverman, 1981:75)

La búsqueda de certidumbre, en cuanto a la ganancia que tendrá, orilló al capitalista a ejercer un control sobre el proceso de trabajo de los obreros; este control se reflejó en las condiciones de trabajo y en los modos de producción. Razón por la cual, el capitalista asumió un papel de administrador que le permitiera imponer su voluntad mediante el control. Esta estrategia de administración evolucionó junto con los modelos de producción, hasta llegar a la moderna administración que, vinculada con un modelo de producción, se encargaba de organizar y verificar las actividades y los tiempos de realización, con la intención de controlar todo el proceso de trabajo y, con ello, garantizar la culminación y ganancia al capital.

La concepción de control adoptada por la moderna administración requiere que toda actividad en la producción tenga sus varias actividades paralelas en el centro de la administración; [donde] cada una debe ser inventada, precalculada, probada, diseñada, asignada y ordenada, comprobada e inspeccionada y registrada a lo largo de su duración hasta su terminación. (Braverman, 1981:152)

La manera en que se desarrolló la moderna administración del proceso de trabajo, entendida como el ejercicio de “funciones directivas de control y apropiación, [también se convirtió] en un proceso de trabajo. [Por lo que la búsqueda de control por parte del capital se ejerció de la misma manera en que] conduce los procesos del trabajo de producción” (Braverman, 1981: 346).

Esta transformación no solo se puede observar desde la administración del proceso de trabajo, también es posible identificarla en su estudio. Pues hay una separación entre el producto “objetivado físicamente y [...] el trabajador, para el que había un tiempo y un espacio propiamente de producción, de otro separado de la circulación o venta y uno más para el consumo” (De la Garza, 2008:1).

El reconocimiento de la separación entre el producto objetivado físicamente y el trabajador no implicó que no existieran otras actividades como los servicios y la agricultura; pues se consideraba que estas se encontraban en la marginalidad de la línea evolutiva principal. Sin embargo, sí evidenció el incremento en el número de estos trabajadores (De la Garza, 2008). En México, esta fase tuvo un importante auge durante las décadas de los 70 y 80, en las que la caída del mercado interno y el gasto estatal conllevó a índices decrecientes de productividad que desembocaron en una crisis financiera, donde se tomó como posibilidad de solución a la reestructuración productiva.

Con el inicio de la reestructuración productiva se efectuó un cambio en las relaciones laborales del trabajador, que se inclinaron por la flexibilidad en el trabajo. Esta transformación se reflejó también en las relaciones sociales de los trabajadores, pues cambió las formas en que estos se vinculan con las máquinas, con los supervisores y con sus compañeros dentro de los procesos productivos (De la Garza, 1992).

De igual manera, esta reestructuración generó un impacto en “las formas de organización del trabajo y han afectado su codificación en los contratos colectivos de trabajo, convenios departamentales y reglamentos internos de trabajo, así como en las costumbres y la cultura laboral” (De la Garza, 1992:62).

Todas las transformaciones que resultaron del inicio de la reestructuración productiva, que se materializaron en la flexibilización del trabajo y en la modificación de las relaciones sociales de los trabajadores, tuvieron a su vez una repercusión en el control sobre el proceso de trabajo. Debido a que este no podría ejercerse de igual forma ante condiciones de trabajo distintas.

Al realizar un estudio sobre el trabajo de los taxistas, se vuelve imprescindible un cuestionamiento sobre sus condiciones laborales y sus relaciones sociales con respecto al control que se ejerce sobre su proceso de trabajo, pues, a pesar de ser un trabajo no clásico,²⁶ es posible que las presiones simbólicas se efectúen de maneras más diversas; pero, ¿cómo se ejerce el control sobre el proceso de trabajo de estas actividades? Para resolver este cuestionamiento es importante recuperar la propuesta de la que forma parte el concepto del trabajo no clásico: la ampliación del concepto de control.

2.3. La ampliación del concepto de control sobre el proceso de trabajo: sujetos, organizaciones y Estado como agentes de control

La ampliación del control sobre el proceso de trabajo permite incluir al análisis la participación de otros sujetos que están dotados de una capacidad de acción con posibilidades y limitaciones que pueden ser mutuamente influenciados. Lo anterior indica que ninguna de las partes es independiente ni determinante, al contrario, todas ellas cuentan con una capacidad de acción y adaptación a diferentes situaciones.

El control ampliado del proceso de trabajo se puede definir como la relación en la cual uno o más sujetos pueden intervenir en la toma de decisiones sobre la realización o la forma de realización de una actividad laboral. Esta toma de decisiones pues estar relacionada con el horario de trabajo, con el espacio en que se realiza la actividad, con la calidad o cantidad del producto producido, con las materias primas o las herramientas utilizadas (y el tipo de herramientas permitidas); puede estar vinculada a las necesidades de calificación o capacitación, al ingreso o salida de la ocupación; y, en el caso de los trabajos no clásicos, puede efectuarse por el cliente, por agentes de autoridad, por líderes gremiales, por la comunidad de

²⁶ El trabajo no clásico comprende a las actividades cuya relación laboral no se limita a los lineamientos y características del trabajo industrial en el que existe una subordinación del trabajador ante su “patrón”, sino que incluyen la participación de otros sujetos que pueden ejercer una influencia en el desarrollo del proceso de trabajo (De la Garza, 2010).

trabajo, partidos políticos u otros ciudadanos presentes en la ejecución del proceso de trabajo (De la Garza, 2010).

Las condiciones no clásicas en que se desempeñan cotidianamente los conductores taxistas, con respecto a su temporalidad y desplazamientos en la ciudad, permiten visualizar una aparente libertad en el trabajo; pues los tiempos en que desarrollan sus situaciones o pausas no pueden ser controlados directamente por ningún sujeto de manera individual. Por el contrario, el desarrollo temporal del trabajo del taxista es influenciado por una multiplicidad de actores que intervienen en el proceso de forma contingente o regular en los distintos escenarios de interacción que se construyen durante el proceso de trabajo (De la Garza, 2008).

En este sentido, la presencia del cliente-usuario y de otros sujetos en el proceso de trabajo, les permite ejercer

presiones simbólicas para la realización del trabajo en el espacio y tiempo esperado y con la calidad requerida por este [y] [...] puede traducirse en interacciones, peticiones, reclamos hasta la demanda legal, según el caso, sin excluir el uso de la fuerza física o simbólica por parte del cliente o del trabajador. (De la Garza, 2008:9)

La participación de múltiples sujetos –y su reconocimiento como agentes de construcción y transformación– da cuenta de que sus dinámicas sociales van más allá de su existencia y del cumplimiento de necesidades o deseos. Ya que estos existen e interaccionan con otros y se transforman entre sí. Por tanto, los escenarios de interacción y los sujetos mismos se convierten en un cúmulo de significados y subjetividades que son generadas por sus habitantes.

Toda la carga de significados que conforma cada escenario de interacción está inserta en las formas en que cada conductor taxista habita el espacio. De tal forma que se relaciona directamente con la experiencia del habitar y la forma de apropiarse del espacio. Conceptos que, además, permiten marcar una línea de influencia en la definición del control sobre el proceso de trabajo.

Si se relaciona tanto a la capacidad de acción y de transformación como a la experiencia de los sujetos con el proceso de trabajo de los taxistas y con los sistemas de interacción, se observa que cada uno de ellos tiene la posibilidad de ejercer presión sobre los otros, obteniendo así el control sobre el proceso de trabajo en determinados momentos, además de generar una serie de intercambios del control. La posesión del control sobre el proceso de trabajo corresponde a la capacidad de acción que inviste cada uno de los sujetos.

Para definir quién tiene el control sobre el proceso de trabajo no basta con que un sujeto desee tenerlo; sin embargo, sus decisiones y aspiraciones sí influyen en la posesión o pérdida del mismo. Lo anterior se debe a que, como sucede en cualquier sistema interaccional, los sujetos adoptan ciertos roles que representan de acuerdo a sus intereses y posibilidades²⁷ que le permitan lograr el fin esperado. Así, en caso de que las posibilidades de lograr su fin sean interrumpidas por las acciones de otros sujetos, la posesión del control cambiará.

El intercambio de control entre los sujetos, tal como se ha expuesto con anterioridad, se percibió en las interacciones efectuadas en los escenarios de interacción de la dimensión interior del vehículo (López, 2016). Cada una de ellas diferenciada en los diferentes momentos que articulan el proceso de trabajo de los taxistas, es decir, las situaciones y pausas. Y que, a su vez, se ven influenciadas por los saberes técnicos y empíricos de los que se inviste cada conductor y que son resultado de las experiencias y situaciones que han conformado el compendio de conocimientos de su vida cotidiana, así como los significados que se le han otorgado.

Estudiar el control en el trabajo de los taxistas, a partir de los sistemas interaccionales que se desarrollan en cada situación y pausa en el trabajo, resultó fundamental para el conocimiento de su actividad en la investigación realizada previamente. Sin embargo, al enfocarse a la dimensión interior, se observó una fuerte limitación en cuanto a la recuperación de otros niveles de realidad presentes

²⁷ La experiencia de trabajo ofrece a los conductores taxistas un acervo de conocimientos que utilizan como opciones para lograr su fin esperado.

que conforman sistemas interaccionales más complejos y que influyen de manera directa o indirecta en el trabajo taxista.

En los *otros niveles de la realidad* en que se desempeña la actividad estudiada, se identifican escenarios de interacción complejos que se encuentran en el exterior del vehículo taxista y pueden contener vínculos de control y regulación con una cantidad innumerable de sujetos heterogéneos los cuales pueden ser individuales o representar instituciones del Estado, de organizaciones de trabajadores o empresas privadas. Por lo cual, para conocer a profundidad las relaciones de control, desde la perspectiva que se ha recuperado en esta investigación, es fundamental reconocer las formas de control sobre el proceso de trabajo de los taxistas que se ejecutan desde esas instituciones.

2.3.1. Entre la legalidad y la ilegalidad del control del Estado sobre el trabajo taxista

La regulación que existe por parte del Estado está vinculada a distintos aspectos del trabajo taxista. El primero de ellos se refiere a la posibilidad misma de su existencia, pues al ser considerado como un transporte público, es el Estado quien ofrece los permisos necesarios para su funcionamiento. En este sentido, y relacionándolo con la heterogeneidad de taxis que circulan en la ciudad, es que se han otorgado diferentes concesiones que van desde la posibilidad de ofrecer un servicio de transporte en cualquier vialidad de la ciudad (taxi libre), servicio de sitio o radio taxis, aquellos destinados a zonas montañosas de la ciudad (como la Marquesa o el Ajusco), los servicios especiales (que cuentan con vehículos accesibles para personas con diversidad funcional), exclusivo de mujeres u otros.

En el caso de los automóviles de transporte particular como Uber que, desde la perspectiva estatal y empresarial, no son considerados como taxis pero que de acuerdo con la definición del proceso de trabajo de los taxistas que se ha construido en esta investigación, sus trabajadores sí pueden ser calificados como taxistas, la regulación por parte del Estado no se efectúa de la misma manera; pues no hay concesiones otorgadas. No obstante, como resultado de movilizaciones de taxistas y de un proceso de regularización estatal, desde 2017 se estableció que este tipo

de servicios debe aportar el 1.5 % de cada viaje para la inversión en la malla vehicular y el mejoramiento del espacio público (Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 2017).

El control ejercido por parte del Estado no se limita únicamente al tipo de concesión que entrega a cada vehículo, también se efectúa con respecto a los permisos requeridos a cada conductor, concesionario o grupo de conductores para que pueda desempeñar la actividad. El principal requisito que se hace a los conductores, es contar con una licencia de conducción tipo B (que es la misma licencia para conducir vehículos particulares) y con un registro de representantes legales. No obstante, los requerimientos se diversifican de acuerdo con las características del vehículo y con su tipo de concesión.²⁸

En el caso de los grupos de taxis concesionados que fungen como sitios establecidos, es necesaria una “autorización de bases de servicio”, mientras que para los servicios de transporte de pasajeros por aplicación se requiere, además de lo mencionado previamente, el Registro Federal de Contribuyentes así como información general sobre la aplicación utilizada y el cumplimiento de otras especificaciones del vehículo que fungirá como transporte de pasajeros.²⁹

Aparte de la regulación estatal, existen otras formas vinculadas a los sujetos trabajadores o dependientes del Estado, como las autoridades de transporte y vialidad. Estas regulaciones pueden ser legales o no, y pueden responder, por un lado, al marco regulatorio de vialidad de la ciudad, y por otro, a ejercicios de poder por parte de dichas autoridades sobre los conductores.

²⁸ El proceso para obtener estos permisos es altamente complejo. Entre los requisitos se encuentran oficios y cartas de solicitud, formatos preestablecidos, pago de derechos, comprobantes de domicilio e identificación y en caso de solicitar permisos de funcionamiento por parte de agrupaciones, algunos documentos sobre su constitución como organización.

²⁹ “Las características que deben cumplir los vehículos que brindan servicio de transporte por aplicación, son: estar matriculadas en la Ciudad de México, contar con un seguro vigente que contemple daños a terceros, tener cuatro puertas, contar con aire acondicionado, tener cinturones de seguridad en funcionamiento, bolsas de aire delanteras, tener la aprobación de una verificación ambiental reglamentaria de la Ciudad de México con aprobación Cero o Doble Cero, contar con radio, portar una identificación visible determinada por la Secretaría de Movilidad, el modelo de la unidad no debe exceder a los 10 años, y estar al corriente con sus obligaciones fiscales, ambientales y administrativas permanentemente” (Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 2017).

El marco regulatorio de vialidad de la Ciudad de México es definido por el gobierno local, por la Subsecretaría de Control de Tránsito y por la Subsecretaría de Movilidad. Dichas dependencias son las encargadas garantizar el desplazamiento libre y seguro tanto de personas como de vehículos en la vía pública; otras de sus funciones son “programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, [...] así como también, a las necesidades de movilidad de la ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad” a través de las infracciones, la asignación de zonas de trabajo y la mediación de conflictos que pueden efectuarse durante la actividad.³⁰

El aspecto no legal de la regulación, ejercida por las autoridades de vialidad, está vinculado con algunas prácticas de control que pueden ejecutar las autoridades sobre los conductores a través de negociaciones para evadir las reglas establecidas por la normatividad estatal. Este tipo de negociaciones puede incluir intercambios monetarios que se encuentran fuera de la administración pública y que provocan un estado de alerta permanente en los conductores, quienes tratan de evitar estas situaciones o de resolverlas lo mejor posible.

Para la constante negociación con autoridades estatales es fundamental analizar a profundidad la relación que existe entre los trabajadores y la organización a la que pertenecen, los requerimientos que estas le hacen a cada trabajador para garantizar dicha representación; así como las implicaciones que tiene en el proceso de trabajo la pertenencia o no a una organización.

2.3.2. Las organizaciones gremiales: representación y control

Las formas de control sobre el proceso de trabajo de los taxistas puede darse de distintas formas, por diferentes sujetos o instituciones, y con una dinámica interaccional que sitúa al conductor en estados de alerta para que, a través de la

³⁰ <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/secretaria/acerca-de>. Página consultada el día 21 de octubre de 2018.

generación de estrategias, pueda sortear las relaciones de control que se construyen en su entorno.

Hasta ahora se ha abordado el control ampliado sobre el proceso de trabajo de los taxistas desde los escenarios de interacción que construyen con sus clientes-usuarios y con otros sujetos que se encuentran presentes en el espacio urbano circulatorio. También se ha hablado de cómo es que las instituciones estatales ocupan una posición dentro de las relaciones interaccionales de control sobre este proceso de trabajo. Sin embargo, es fundamental profundizar en otras relaciones de control que se construyen dentro del mismo gremio, es decir, a través de las organizaciones de trabajadores.

En la Ciudad de México existen 376 organizaciones de taxistas reconocidas ante la Secretaría de Movilidad, las cuales administran a 1002 sitios y bases de taxi en las 16 delegaciones que conforman la ciudad (ver TABLA 2).

TABLA 2. Número de sitios registrados por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

Sitios de taxi registrados por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México	
Delegación	Número de sitios registrados
Álvaro Obregón	95
Azcapotzalco	37
Benito Juárez	102
Coyoacán	51
Cuajimalpa de Morelos	58
Cuauhtémoc	127
Gustavo A. Madero	90
Iztacalco	17
Iztapalapa	69
Magdalena Contreras	12
Miguel Hidalgo	163
Milpa Alta	33
Tláhuac	15
Tlalpan	57
Venustiano Carranza	45
Xochimilco	31
Total	1002

Las organizaciones de trabajadores taxistas no están formalizadas como sindicatos, sino como asociaciones civiles, cooperativas u otras figuras legales. Por lo tanto, su función principal no es de representación de los trabajadores frente a la figura patronal; sino que “se trata de gremios en los que un conjunto de individuos con la misma ocupación o profesión se agrupan para estar representados frente a las autoridades y frente a otras organizaciones” (Hernández, 1995:36; Pogliaghi, 2012).

Las organizaciones de conductores taxistas son heterogéneas, pues responden a las diversas necesidades de los trabajadores que representan. Están conformadas por concesionarios, choferes y por concesionarios que son, a la vez, choferes. Su conformación se fundamenta, frecuentemente, en “un discurso combativo que otorga a las agrupaciones un papel muy importante como medio para alcanzar el mejoramiento económico, social y cultural de sus integrantes; aunque en realidad no se definen esas categorías para dar solución inmediata a sus problemas” (Hernández, 1995:37).

Su articulación es a través de la elección de un líder gremial, un cuadro administrativo y los trabajadores agremiados. Siendo los dos primeros los que se encargan de planificar sus objetivos y las acciones a emprender. Ambas partes tienen responsabilidades mutuas que pueden transformarse en relaciones de control: la organización (el líder y el cuadro administrativo) tiene la responsabilidad de representar al conductor y, por su lado, el conductor debe cumplir con las peticiones del cuadro administrativo tales como asistencia a asambleas, cooperación de cuotas, asistencia a mitines y acciones colectivas.

La razón por la que es posible ejercer control en la relación que existe entre conductores y el líder gremial, es que en muchos casos estos últimos tienen como objetivo construir acuerdos con las autoridades estatales para acceder a ciertos beneficios como la reducción o anulación de cuotas, la mayor facilidad para el trámite de nuevas concesiones, entre otros.³¹ Esa situación “ha originado que el

³¹ Otra de las formas de control que ejercen las organizaciones sobre el proceso de trabajo de los taxistas es que en muchas ocasiones vigilan el ingreso de nuevos trabajadores a la actividad. Pues su vinculación con la representación estatal permite facilitar los procesos para la adquisición de nuevas concesiones o la generación

poder de las agrupaciones provenga de su relación con el Estado, más que de su propia capacidad de convocatoria” (Hernández, 1995:15).

No obstante, la adhesión de un conductor a una organización gremial no se da sin que este tome en cuenta todos los compromisos o consecuencias de pertenecer a este tipo de organizaciones; por el contrario, también “persigue un fin instrumental. [Que] podría entenderse desde la perspectiva de la elección racional, donde el taxista decidiría participar o no de una organización según sus intereses (económicos) individuales, a partir del cálculo de costo-beneficio” (Pogliaghi, 2012: 295).

En la tesis doctoral titulada *Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México* (Pogliaghi, 2012), se expone una revisión acerca de la estructura de las organizaciones de taxistas y de la forma en que se construyen las relaciones sociales en su interior. Como parte de los resultados de la investigación enunciada se evidenció que, en muchos de los casos, las organizaciones tienen la posibilidad de ejercer un control sobre el proceso de trabajo de los taxistas a partir de la gestión de los espacios públicos y la limitación del acceso a vehículos taxistas a determinadas áreas que, determinan, serán únicamente para los trabajadores afiliados. El resultado de esta gestión del espacio público es que garantiza a los trabajadores la oportunidad de brindar un mayor número de servicios de transportación y, con ello, asegura un incremento en los ingresos que recibe.

Es a partir de la relación construida entre los conductores taxistas y sus representantes de organizaciones gremiales que se puede identificar el relevante papel de fungen los líderes de cada organización. Pues en el reconocimiento de la

de nuevos sitios o bases de taxis que se instalan en la ciudad. La gestión sobre nuevas concesiones no se limita tampoco al ámbito de lo legal, ya que en muchas ocasiones las organizaciones pueden recurrir a amparos colectivos para la circulación de unidades que, aunque no cuenten con una concesión, pueden ofrecer servicios de transportación sin la necesidad de ser increpados por la autoridad. Tal es el caso de la organización “Panteras”, en la Ciudad de México, que ostenta la representación de un grupo de conductores que, sin concesión, pueden circular y que además mantienen una estrecha relación con algunas autoridades, lo cual le posibilita cierta protección a sus conductores.

multiplicidad de sujetos que intervienen en el proceso de trabajo de los taxistas, los líderes gremiales cumplen una doble función, pues por un lado puede ser una “vía de canalización de las demandas sociales [de los trabajadores] y, a la vez, su medio de control” (Hernández, 1995:45).

Por todo lo anterior, es que la ampliación de los conceptos de trabajo, de relación laboral y control posibilitan un mayor acercamiento a la forma en que se construye el proceso de trabajo de los taxistas; ya que cada uno de los elementos que se presentan en las distintas dimensiones de la actividad laboral evidencia que existen presiones simbólicas sobre las acciones de los sujetos trabajadores, que, aunque no determinan completamente la forma en que desempeñan su trabajo, sí marcan una influencia sobre las decisiones que toman y las estrategias que erigen en su cotidianidad.

2.4. Escenarios de interacción en el proceso de trabajo de los taxistas y la cotidianidad citadina

El proceso de trabajo de los taxistas es complejo, pues en su realización participan múltiples elementos que configuran y reconfiguran su actividad. No obstante, la evidencia de participación de diversos elementos no delinea íntegramente el trabajo taxista, pues, como se ha insistido a lo largo de este capítulo, cada una de las características de este trabajo debe ser analizada principalmente desde tres dimensiones: espacial, laboral e interaccional.

A lo largo de las secciones anteriores se ha trazado una línea que considera la importancia del espacio físico y social para el desarrollo de este trabajo, así como las relaciones laborales y sociales en que se desenvuelven los taxistas; quienes conforman comunidades de identidad en torno a esta actividad que son articuladas para la conformación del proceso de trabajo de los taxistas.

La importancia de integrar esta dimensión en el estudio de la actividad recae en que –como se ha mencionado antes– el trabajo taxista se desenvuelve en el territorio urbano. Considerado como “algo dinámico, construido mediante relaciones recíprocas y en las cuales las nuevas condiciones no se añaden simplemente a las

preexistentes como si de un palimpsesto se tratara, sino que interactúan con ellas, se ajustan y las modifican en forma de mutua determinación” (Miralles-Guasch, 2002:114).

En el espacio urbano no sólo se encuentran estos trabajadores, sino que hay una multiplicidad de escenarios de interacción, constituidos por otros sujetos, con los cuales los conductores de taxi interactúan en mayor o menor medida, dando como resultado relaciones de socialidad, que “desde el punto de vista del individuo en interacción; posicionado espacio-temporalmente [...] crea, recrea o bien reproduce la sociedad (Lindón, 1999).

Debido a las características del espacio donde se desarrolla esta actividad surgen algunas interrogantes para conocer la forma en que se lleva a cabo la interacción de los conductores de taxi con los actores sociales que participan en el proceso de trabajo, a través de la construcción de escenarios de interacción.

Un espacio de interacción puede entenderse como “[el] espacio [de encuentro] donde se genera la construcción de sentido” (Barrios, 2011:69). Como se ha visto a lo largo del texto, la definición de cada uno de los espacios no es rígida; por lo que es posible que existan superposiciones que integren niveles de complejidad de los escenarios iniciales.

La posibilidad de superposiciones no es limitada a la interacción social del espacio urbano, sin embargo, en este espacio es mucho más propenso a que se efectúen, pues es también “el lugar donde se formulan los problemas de la producción en sentido amplio: la forma en que es producida la existencia social de los seres humanos” (Lefebvre, 1984:35).

Un concepto que permite tener un acercamiento a los escenarios de interacción en el trabajo de los conductores de taxi es el de *vida cotidiana*. Esta es concebida como “una realidad interpretada por los hombres y que para ellos tiene el significado subjetivo de un modo coherente” (Berger & Luckmann, 2003:34). Lo anterior se puede sustentar como real, pues se origina en los pensamientos y acciones de los sujetos, por lo cual se puede entender que hay distintos niveles de la realidad en la

que los sujetos se desenvuelven. Los autores señalan que existe una realidad suprema que es aquella que se comparte por todos, además de otros niveles más individuales, como el caso de los sueños, o capas de la realidad suprema que varían de acuerdo a la percepción, pues “mi aquí, es tu allí”.

Desde la perspectiva de Lefebvre, la recuperación de la cotidianidad y *lo cotidiano* es relevante para el conocimiento de la construcción de escenarios de interacción, pues es ahí donde se efectúan encuentros y desencuentros que permiten la reproducción de la vida social.

En este sentido, el uso de la vida cotidiana y el conocimiento de los distintos niveles de la misma posibilitan la ubicación de los taxistas en la complejidad de su espacio de trabajo, ya que se puede observar cómo regularmente se mueven en los distintos espacios de interacción, construyendo y reconstruyendo diferentes capas de la realidad con la participación de otros sujetos.

Estas interacciones pueden darse de distintas maneras, una de ellas es la relación cara a cara, que se da directamente entre los conductores y los clientes-usuarios, en ocasiones con otros choferes (ya sea de transporte público de pasajeros individuales o colectivos o automovilistas particulares), peatones, autoridades de vialidad u otros trabajadores del espacio urbano.

Las interacciones que se mencionaron previamente pueden ser significativas o no, lo cual se determina por la misma interacción o por las tipificaciones que realizaron los sujetos participantes previamente. Para que una interacción sea relevante, los sujetos deben poseer un motivo, como podría ser una multa por parte de un agente de vialidad, algún percance con otro automovilista o peatón, entre otras. Es en este sentido que se resalta la forma en que el individuo decide los momentos o los sujetos a quienes dará un significado relevante o irrelevante.

Los autores Berger & Luckmann explican cómo es que, por medio del lenguaje, el individuo es capaz de objetivar la realidad y crear un acervo de conocimientos que en situaciones futuras le servirán para tomar decisiones sobre situaciones que le sean de interés. Lo cual sucede en el proceso de socialización secundaria, al que

definen como “la internalización de submundos institucionales o basados sobre instituciones. [...] que conforman un alto grado de anonimato y formalidad que se vinculan al carácter afectivo de las relaciones sociales en la socialización” (Berger & Luckmann, 2003:172,177). Es decir, que los trabajadores llevan a cabo un proceso de socialización secundaria en el caso específico de la actividad de manejar un taxi; en este proceso el taxista aprende las pautas básicas para el desempeño de la actividad y construye un acervo de conocimientos que le permitirá tomar decisiones para identificar situaciones relevantes, así como actuar con fundamentos en circunstancias inesperadas.

Los procesos de internalización se dan en contextos macro, es decir, de estructuras sociales que han sido construidas por los mismos individuos con acervos de conocimientos e internalización, sin embargo, lo anterior es presentado como una relación dialéctica entre la sociedad como una construcción social y al individuo como resultado de la internalización de pautas de la misma sociedad, y resalta la capacidad de acción del mismo, pues al ser constructor y parte de la misma, puede modificar ciertos aspectos de la misma sociedad (Berger & Luckmann, 2003).

De acuerdo con lo expuesto y recuperando los cuestionamientos realizados en líneas anteriores, se plantea la hipótesis de que el trabajador taxista, por medio de sus acciones y comportamientos durante la jornada laboral, juega un papel importante en la conformación del espacio urbano, no sólo como espacio de trabajo, sino como un conjunto de escenarios de interacciones en los cuales participan otros sujetos.

Así, en el trabajo del taxista, es posible vislumbrar ciertas particularidades en las interacciones sociales del exterior de la unidad que pueden estar relacionadas con aquellas establecidas en su interior. Cada una de estas interacciones –diferenciadas por el interior y exterior– se lleva a cabo en el marco de una temporalidad y pueden determinar momentos de transportación, o de no-transportación, de clientes-usuarios. Para efectos de la presente investigación estos momentos son identificados como situaciones y pausas en el trabajo, respectivamente.

Por un lado, las pausas en el trabajo incluyen escenarios de interacción ajenos al automóvil que pueden o no implicar la detención del vehículo y, en ocasiones, descender y participar de algún escenario urbano particular.

En las características de dichas pausas, el conductor tiene un abanico de posibles acciones entre las que puede decidir o asumir, dependiendo de la situación en que se encuentre. De acuerdo con el trabajo de campo exploratorio, las acciones realizadas por los conductores taxistas en las pausas del trabajo, se pueden observar las siguientes:

- Permanecer en el vehículo en situación de inactividad. Lo cual puede incluir: detener completamente el vehículo y permanecer en él; o hacer uso del vehículo para actividades de transportación, pero que no están relacionadas con el trabajo, por ejemplo, actividades familiares o personales de otro tipo.
- Ejercer situaciones de ocio en la inactividad laboral. Es posible analizar el ocio desde diferentes aspectos, como se puede observar en la TABLA 3.

Las situaciones de trabajo, a su vez, contienen situaciones efímeras y de espera. Estas se refieren a los momentos en que el conductor tiene la posibilidad de desempeñar su trabajo o se encuentra a la espera de ofrecer servicios de transportación.

Las pausas y situaciones de trabajo se desplazan constantemente entre situaciones efímeras y de espera. En las situaciones de trabajo, la espera se debe a otros procesos que existen en el espacio público, como puede ser: la interacción con pasajeros u otros sujetos presentes en el espacio público. Estos pueden ser: vendedores, peatones, autoridades de vialidad, trabajadores, otros conductores. En cuanto a lo efímero, se caracterizan por su corta durabilidad.

En el caso de las pausas en el trabajo, el significado que el sujeto trabajador le da a “la espera” podría cambiar completamente en situaciones de pausa de la actividad, contraponiéndose al sentido que se le da a “la espera” en situaciones de trabajo. Es decir que, en estas situaciones, el sujeto trabajador podría encontrar

como situaciones efímeras a las pausas, y asignarle las situaciones de “espera” a aquellas en que se encuentra trabajando.

TABLA 3. Actividades realizadas durante el tiempo de ocio

Actividades realizadas durante el tiempo de ocio	Sujetos con quien interactúa
En interacción cara a cara con otros sujetos	Sujetos que están presentes en los escenarios urbanos en los que participa cuando realiza las pausas.
	Sujetos con quien comparte actividades no laborales, pero con quienes interactúa en la unidad.
	Presentes en el espacio urbano que interactúa con el conductor, a pesar de que este no se encuentre laborando.
Con otros sujetos sin interacción cara a cara	Otros sujetos taxistas con quien comparte un canal de comunicación como radio de banda civil o grupo de WhatsApp.
	Otros sujetos (familiares o amigos) por medio de llamadas telefónicas o mensajes por alguna red social virtual
Sin interacción con otros sujetos	No hay interacción con otros sujetos pero se llevan a cabo actividades de ocio, como "jugar" con el teléfono, navegar por internet, leer, etc.

Fuente: Elaboración propia

Es importante tomar en cuenta que la realización de pausas o situaciones de trabajo no solo están sujetas a la decisión unilateral del sujeto trabajador, por lo cual es necesario reconocer a todos aquellos sujetos que participan del proceso de trabajo.

En la configuración del proceso de trabajo del taxista, los escenarios de interacción en los que se llevan a cabo tanto las pausas como las situaciones de trabajo, además de la participación de las dinámicas espaciales del ritmo urbano, se dan a través de las materialidades y flujos del entorno urbano. Las materialidades se evidencian en cuanto a las calles, avenidas y espacios de circulación; mientras que los flujos pueden percibirse mediante la experiencia social construida en el proceso de interacción entre el conductor y los pasajeros, a partir de los espacios vividos.

Pensar las materialidades y los flujos como elementos que impactan en la conformación del proceso de trabajo de los taxistas implica, también, considerar que las acciones cotidianas del conductor se construyen de manera paralela al desarrollo de su actividad. Es decir, que dentro de los procesos de interacción en el exterior de la unidad de taxi también participa el uso de máscaras y el trabajo de la cara, tal como lo expone Goffman (1997) en su obra *La presentación de la persona en la vida cotidiana*.

La perspectiva interaccionista no tiene como finalidad únicamente exponer los intercambios que experimentan cotidianamente los taxistas, de manera superficial. Sino cuestionar cada resultado de estos, situándolos en diferentes niveles.

Cada una de las interacciones tiene una temporalidad muy corta, dependen de condiciones estructurales y sociales, así como de la acción de cada sujeto participante. En el caso de los taxistas, las condiciones a las que se ha aludido también están influenciadas por los saberes técnicos y empíricos que ellos poseen, pues les permiten definir y construir una situación de trabajo específica o con características de algún tipo en la que aplicarán sus saberes, a fin de poseer el control sobre el trabajo, o bien, para contrarrestar el control ejercido por los otros sujetos. Por su parte, los *otros* sujetos participantes llevarán a cabo acciones propias del rol que estén efectuando en ese momento y que posiblemente marcará una influencia en el proceso de trabajo de los taxistas.

2.5. La influencia del trabajo espacio-temporal en el *poli-ritmo* de la ciudad

A lo largo de los apartados anteriores se ha manifestado la importancia de recuperar el espacio donde se ejecuta el trabajo de los taxistas, así como los aspectos cotidianos que tienen una importante participación en la construcción de los escenarios de interacción contruidos alrededor de la actividad estudiada. Ambos aspectos permiten entender dónde y cómo se concreta el trabajo taxista. Sin embargo, para lograr la complejidad propuesta en la investigación, es necesario también profundizar en el tiempo en que se lleva a cabo la actividad.

La dimensión temporal puede situarse como un eje de análisis transversal al planteamiento realizado previamente, pues permite, a través del concepto de *ritmo*, generar un diálogo entre cada una de las perspectivas.

El ritmo es un proceso en el que se ejecutan repeticiones constantes conformadas por continuidades e interferencias (discontinuidades) que pueden coexistir, alrededor de las prácticas sociales, en el tiempo y el espacio (Lefebvre, 2004). Lo anterior implica que los tiempos lineales o cíclicos y sus continuidades o discontinuidades puedan estar presentes en diferentes escalas de manera simultánea (Lindón, 2004).

La conceptualización de ritmo permite recuperar los dos niveles de discusión centrales en este documento. En primer lugar, acerca de la construcción del proceso de trabajo de los taxistas en un contexto *poli-rítmico*; y en segundo, a partir del cuestionamiento de la capacidad de transformación de los sujetos trabajadores mediante su participación en la vida cotidiana de la ciudad.

Por un lado, el trabajo del taxista está inserto en la dinámica de la ciudad. Sin embargo, esta última implica múltiples contextos rítmicos provenientes de la interacción cotidiana de todos los sujetos que habitan y conforman un *poli-ritmo* citadino, lo cual “siempre implica pluralidades de sentidos, asociados a puntos de vista que se pueden condensar en ciertos elementos espaciales” (Lindón, 2004). Los elementos espaciales a los que hace referencia Lindón están directamente relacionados con los espacios sociales construidos y diferenciados en múltiples niveles de interacción dentro de la cotidianidad.

La pluralidad de sentidos –al igual que el espacio y el tiempo– es uno de los componentes que conforman *lo cotidiano* (Lefebvre, 1984). Identificar los componentes es relevante para esta investigación, puesto que a través de ellos es posible acceder a fragmentos específicos de la historicidad que está presente en lo cotidiano (Lindón, 2004).

El primero de los componentes mencionados es el espacio y

se constituye de un tejido más o menos denso de redes y ramificaciones. Tiene aspectos objetivos y subjetivos. [...] El espacio constituye un referente, un lugar como conjunto tópico, que es dotado de sentido por los sujetos y al mismo tiempo les otorga sentido a los mismos actores. (Lindón, 2004:41)

Otro de los componentes de lo cotidiano es el tiempo. Para Lefebvre, “el tiempo social es la permanente intersección de tiempos lineales y cíclicos. Los primeros derivan en la tecnología, el conocimiento y la racionalidad; los segundos, de la naturaleza” (Lindón, 2004:43). La diferenciación que hace el autor acerca de los tiempos lineales y cíclicos se puede entender mejor a partir del concepto de ritmo; pues a través del ritmo es posible identificar en el tiempo la realización continua de una acción o situación sea lineal (sin repeticiones continuas) o cíclica (repetitiva).

La posibilidad de encontrar una multiplicidad de sujetos y situaciones en el tiempo y el espacio confluye en el reconocimiento de pluralidades de sentidos (tercer componente de lo cotidiano) que coexisten y reflejan diferencias en cuanto a puntos de vista (Lefebvre, 1984). Otro de los componentes de lo cotidiano es el ámbito de lo simbólico. Para el investigador francés, “los símbolos forman agrupaciones o constelaciones [que son reconocidas por una comunidad]”. (Lindón, 2004:43)

Finalmente, las prácticas sociales como *praxis* son el quinto componente de lo cotidiano. Su reconocimiento integra distintos niveles “desde el biofisiológico hasta el nivel formal y abstracto de los símbolos, la cultura, las representaciones, las ideologías” (Lindón, 2004:43).

Los distintos componentes que conforman la cotidianidad, identificados a través de actos efectuados de manera individual por los sujetos que habitan la ciudad –que en conjunto conforman un todo–, permitieron conocer el proceso de transformación espacial de la ciudad. Que pasó de ser una ciudad monocéntrica con una lógica de ordenamiento territorial y flujos sociales del centro a la periferia, a una ciudad

policéntrica; transformando por completo todos los flujos sociales, que en la actualidad se caracterizan por realizarse de manera tangencial.³²

Las transformaciones en los flujos ciudadanos muestran cómo es que las prácticas cotidianas, de los sujetos que habitan la ciudad, pueden transformar algunos elementos materiales de ella; y viceversa. La estrecha relación y la mutua influencia que existe entre las ciudades y los sujetos que las habitan dejan en evidencia que los trabajadores del espacio urbano convierten la relación espacial que tienen con la ciudad en una relación más íntima. Esta les permite transformar los significados que poseían de la ciudad antes de su ingreso a la actividad laboral.

El desarrollo del trabajo taxista en el espacio urbano puede consumarse debido a que el trabajador transforma algunos espacios urbanos en lugares íntimos. Los conoce y recorre de manera habitual a partir de su experiencia, de sus vivencias y por tanto, es quien define –mediante la aceptación o el rechazo–, los símbolos espaciales.

La transformación de los significados de la ciudad es resultado de la experiencia del trabajo en los espacios de vida. Por lo que hacer un estudio de estas características sitúa al punto de vista del sujeto trabajador, en la necesidad de la integración multinivel de la vida cotidiana y las características espaciales como partes fundamentales de la actividad a estudiar.

El estudio de la experiencia ha sido abordado por diferentes perspectivas teóricas. No obstante, para efectos de esta investigación, la experiencia será retomada desde la propuesta de John Dewey (2006), quien asume que esta no es atribuible solo al conocimiento, sino a los intercambios entre un ser vivo con su medio ambiente físico y social (Ruiz, 2013).

³² La transformación de la ciudad monocéntrica hacia una ciudad policéntrica y tangencial, se debe a que “en las grandes ciudades coexisten dos grandes fuerzas económicas que definen de manera general la distribución del empleo en la ciudad: las economías de aglomeración y los costos de congestión. [...] Mientras [que] las economías de aglomeración tienen un sentido centrípeto, que tiende a concentrar el empleo en el territorio, los costos de congestión actúan de manera centrífuga, dispersando el empleo en la ciudad. (Garrocho, 2007:110)

Desde el punto de vista de Dewey (2006), la experiencia no se limita al aprendizaje o conocimiento, es dinámica, pues está conformada por los intercambios que hay entre un ser vivo y su medio ambiente físico y social (Ruiz, 2003). Esta debe ser comprendida mediante *la continuidad*, debido a la vinculación de otras experiencias (previas, presentes o posteriores) que generan procesos de conocimiento, y la *interacción* “que da cuenta de la relación del pasado del individuo con el medio actual y que acontece entre entidades definidas y estables”.

La relación que expone Dewey entre *la experiencia*, *la continuidad* y *la interacción* muestra que la experiencia, en sí misma, no tendría un valor. Se conforma por el actuar de los individuos, quienes reconfiguran los significados personales y sociales de los espacios vividos (Ruiz, 2003).

Es a partir de la experiencia que los conductores taxistas adquieren un conocimiento que no se limita a la apropiación de cierta información sobre la ciudad que antes le era desconocida; sino que está relacionado con el *vivir* un contexto y con *experimentar* ciertas situaciones en el espacio urbano (Lindón, 2006). Por tanto, su *experiencia de trabajo* en la ciudad le otorga la posibilidad de *ser y estar* (al menos durante su jornada laboral) en un contexto multidimensional y diversificado que no se encuentra presente en otras experiencias de trabajo.

Toda la experiencia de *ser y estar* en el espacio le otorga al taxista una carga simbólica que le hace configurar al espacio como uno de trabajo.³³ Las implicaciones de habitar la ciudad como un espacio de trabajo muestran diferencias

³³ Se entiende como espacio de trabajo a aquel que es construido y apropiado por los conductores taxistas, donde se desempeñan laboralmente. Este concepto se retoma de la propuesta de Sergio Tamayo (2006) sobre *Espacio ciudadano*, que el autor asocia con analógicamente con el concepto de *Espacio social* de Pierre Bourdieu (1989). El *espacio ciudadano* es definido como “un ámbito creado por la apropiación ciudadana de su espacio público. Donde el ciudadano interactúa y se manifiesta en el espacio físico. Junto con él construye un espacio relacional, que adquiere para la población nuevas significaciones. [...] Los espacios ciudadanos son objetivos y subjetivos. Por un lado, se constituyen objetivamente a través de dos dimensiones: a) la apropiación social del espacio físico, que involucra a objetos, arquitecturas, regiones, redes de ciudades y personas físicas que califican ese espacio y denotan el tipo de interacción social, y b) la comunidad de una ciudad, región o nación, que puede incluso convertirse en demanda ciudadana. [...] Por otro lado, los espacios ciudadanos se constituyen subjetivamente porque son representados, imaginados e interpretados por los actores colectivos. Y ello le da sentido a su acción social y a sus prácticas ciudadanas” (Tamayo, 2006:32-33).

entre los desplazamientos de estos conductores –y otros que laboran en el espacio urbano–, con respecto a *otros* sujetos que transitan estos espacios con la única finalidad de desplazarse.

La diferencia que hay entre el ser y estar, en relación con los sujetos taxistas y los *otros* sujetos, se puede definir a partir de la forma en que cada uno habita el espacio. Mientras que los *otros* sujetos *existen* en el espacio urbano, los taxistas –aunque en constantes desplazamientos–*permanecen* en él. La permanencia de los sujetos en el espacio urbano circulatorio implica la “creación o apropiación del espacio, del territorio, de la jurisdicción [...] [lo que significa que cada uno de los taxistas] le da sentido al espacio, lo recrea, usa, gasta, reutiliza, lo viste, en suma, se internaliza en él” (Tamayo, 2006:19).

Si bien se ha mostrado que existe una diferencia entre la forma de habitar y apropiarse del espacio de un conductor taxista y de otro que no lo es, es importante resaltar que dentro del habitar de los taxistas hay diferencias que se construyen en relación con su propia subjetividad. Tal como se mencionó en líneas anteriores, estos conductores pueden diferenciarse en dos formas de habitar: politópico y monotópico. Estos conceptos definen a dos tipos ideales de conductores taxistas presentes en la Ciudad de México.

De acuerdo con las formas de apropiación del espacio que se han remarcado previamente y con los dos tipos de conductores identificados es posible profundizar en el análisis de la construcción de su proceso de trabajo en la ciudad, a partir de un estudio espacial e interaccional.

2.6. Los ritmos de la ciudad archipiélago en la construcción del proceso de trabajo de los taxistas

La participación de múltiples sujetos y las dimensiones tanto espaciales como temporales que se han discutido en los apartados anteriores dan cuenta de la complejidad que envuelve la actividad de los taxistas; y permiten explicar cómo es que su proceso de trabajo no puede entenderse si no es a partir de la recuperación de todos los elementos que lo orbitan.

Lo anterior implica reconocer la importancia de analizar el trabajo no clásico desde una perspectiva configuracional. Es decir, que se dé “la posibilidad de que un objeto pueda ser pensado desde diversas perspectivas, [y que se trate] de dar coherencia como si fuera, esta coherencia, una propiedad de los objetos mismos y no de los enfoques” (De la Garza, 2002:14).

La presentación desarticulada, en un primer momento, de todos los elementos que forman parte de la actividad estudiada, permitió reconocer las vinculaciones e incongruencias existentes en su desarrollo. Con ello fue posible identificar que el proceso de trabajo no puede limitarse únicamente a la observación unilateral de cada uno de los aspectos presentados hasta ahora en el documento. Por el contrario, el proceso de trabajo solo puede entenderse como tal, a partir de la observación de todas sus particularidades.

Partir del reconocimiento de la ciudad como el espacio en que se efectúa el trabajo taxista es situar al objeto de estudio en contexto físico y social que trae consigo múltiples particularidades a descifrar. En la definición de ese contexto es fundamental considerar el tiempo; pues la manera en que se utiliza cada fracción de él, para el desarrollo –o no– de la actividad, determina la posibilidad de que el conductor ofrezca un mayor número de servicios de transportación y con ello incrementar sus ingresos.

Se ha dicho antes que la jornada laboral del taxista no tiene una duración definida. Esta se determina a partir de las decisiones que toma el conductor, con base en las estrategias que construye para lograr sus objetivos de ingreso, principalmente. Es por ello que el tiempo juega un papel relevante. En primer lugar porque las decisiones que tome el conductor sobre la duración de su jornada tiene consecuencias en el desarrollo de su vida cotidiana.³⁴

³⁴ Ello puede implicar que haya una pérdida de las relaciones familiares o que estas se modifiquen. También es posible que el conductor tenga un sentimiento de soledad, debido a la escasa interacción que mantiene con sus allegados.

La decisión sobre el tiempo que dura la jornada de trabajo también impacta en el desarrollo de la misma, pues puede influir en el ritmo de trabajo de los taxistas, es decir, en las continuidades o interferencias de la prestación de servicios de transportación, que son definidas por las situaciones y pausas de trabajo. Así como de las actividades que realizan en cada uno de esos momentos y las estrategias generadas para hacer un uso óptimo del tiempo.

Un segundo nivel de la articulación del proceso de trabajo del taxista es la caracterización de lo que ocurre en la ciudad, que es intersectada por el tiempo. Esto significa descifrar las dinámicas interaccionales que se efectúan en ese espacio y tiempo. Para ello, el conocimiento de los sujetos con que el conductor tiene probabilidad de interactuar es fundamental. Por un lado, los escenarios de interacción que se construyen en las situaciones de trabajo con los clientes-usuarios es determinante para la configuración del proceso de trabajo de los taxistas. No obstante, existen otras relaciones interaccionales construidas a lo largo de la jornada laboral que pueden darse con una heterogeneidad de sujetos y cuyos resultados son diversos; las cuales siempre dependen de los objetivos inconscientes que se definan en cada relación y del acervo de conocimientos experienciales que cada uno posea para lograr el objetivo deseado.

Los acervos de conocimiento utilizados en cada interacción cara a cara tienen una importante influencia en la conformación del proceso de trabajo, ya que determinan las relaciones de control sobre el proceso de trabajo. En cada uno de los escenarios de interacción contruidos, cada sujeto buscará, a partir de la implementación de estrategias basadas en su experiencia, situarse en una posición en la que pueda tomar decisiones según sus intereses.

La relación entre los acervos de conocimiento y las relaciones de control, con respecto al espacio y tiempo, se pueden identificar en el eje transversal que se ha definido al inicio de la investigación, este es: el habitar. Los sujetos habitan un espacio fragmentado a partir de las diferentes zonas que se pueden encontrar en la ciudad, que, aunque son heterogéneas, cumplen con múltiples funciones que orillan a los sujetos a adaptarse a la presión espacial y desplazarse a lo largo y ancho de

la ciudad para satisfacer sus necesidades, principalmente, de educación, salud, vivienda y trabajo.

En consecuencia, los conductores taxistas se han acoplado a las dinámicas y la fragmentación de la ciudad, que, vista como una ciudad archipiélago, está dividida a partir de las mismas dinámicas de la ciudad, generando espacios inconexos físicamente, pero vinculados a través de sus características socioespaciales. Y estructurados en zonas espaciales experienciales que juegan un papel relevante en el proceso de trabajo de los taxistas; pues es a partir de esa estructuración de zonas experienciales que define las zonas de la ciudad en que trabajará.

La definición de las zonas de trabajo de un sujeto taxista a partir de su experiencia en el espacio está vinculada, por un lado, a sus intereses de estar presente en aquellos lugares en que la demanda del servicio de transporte es mayor y, por otro, también responde a componentes de su identidad. Lo cual no puede entenderse si no se toma en cuenta su subjetividad y los elementos estructurales que se encuentran alrededor de manera ampliada, es decir, su configuración socioespacial.

Para efectos de la investigación que aquí se enuncia, se ha expuesto que el habitar es un eje fundamental para la definición de una tipología de conductores que tome en cuenta todos los elementos configuracionales de ellos y de su relación con el proceso de trabajo. Es por eso que un acercamiento detallado a la identidad de los conductores es posible a través de los conceptos de habitar monotópico y politópico de los taxistas; ya que cada uno de ellos refleja diferencias sustanciales acerca de la relación que el conductor construye con su espacio de trabajo y con los sujetos con quienes interactúa.

Ambos conceptos reconocen la permanencia del sujeto trabajador en el vehículo taxista que se encuentra en constante movimiento, no obstante, también se reconocen diferencias en el grado de apropiación con la actividad y con el espacio de trabajo. Lo cual genera, a su vez, diferencias en la implementación de su proceso de trabajo y en la búsqueda del control sobre el proceso de trabajo; pues mientras que los conductores aludidos en el habitar monotópico definen zonas de trabajo que

les permitan dar continuidad a la apropiación de su espacio y mantener en mayor grado las posibilidades de toma de decisión sobre su proceso de trabajo, los que se encuentran dentro del habitar politópico abren la posibilidad de sus desplazamientos y de la negociación del control al resto de sujetos presentes en su espacio de trabajo, ya sea interior o exterior.

A pesar de encontrar diferencias sustanciales entre los conductores de habitar monotópico y politópico con respecto a la configuración de su proceso de trabajo en la ciudad archipiélago, estas no son suficientes para la definición puntual de una tipología de sujetos, pues es posible que existan conexiones ideológicas entre ambas formas de habitar. El reconocimiento de la superposición de las identidades de los conductores taxistas llevó el enfoque de su estudio a la teorización sobre los campos de identidad.

Todo lo que cada conductor posee en su subjetividad se determina en la forma en que se construye su campo de identidad y, con ello, el reconocimiento de su papel protagónico. Ahora bien, la definición de los sujetos antagónicos o espectadores será de manera fluctuante, debido a que influirán todos los elementos previamente mencionados; ya que la posibilidad de combinación de todos ellos y los objetivos de cada interacción son innumerables, pues puede haber casos en los que los diferentes sujetos se sitúen en una posición antagónica o espectadora.

La combinación de elementos también se puede dar en diferentes niveles. Si se piensa en el nivel más macro del proceso de trabajo, en el tiempo y el espacio, las características de ambos pueden determinar las decisiones de los conductores y con ello, la definición de los campos de identidad.

Así pues, la ciudad entendida como la compleja megalópolis construida y determinada históricamente e influenciada por las dinámicas sociales, cargada de un *poli-ritmo* multidimensional, presenta distintas características en toda su extensión; también influye en la configuración del proceso de trabajo de los taxistas, pues a partir su experiencia en esa diversidad socioespacial es que decide sus desplazamientos y con ello, el encadenamiento de su proceso de trabajo.

Capítulo 3: Investigar el trabajo, el espacio y el tiempo: enfoque metodológico

El siguiente capítulo tiene como finalidad presentar el enfoque metodológico de manera que señale cada paso del proceso de investigación sobre el trabajo de los taxistas. Para ello se ha realizado una selección de alternativas tanto teóricas y empíricas, como analíticas y técnicas, que se presentan en la realidad que se observa, y de la cual la persona que investiga indudablemente forma parte (Lindón, 1998).

En los planteamientos realizados a lo largo de este capítulo se reconoce la posición de la investigadora como parte de la realidad social que indaga, lo que es sin duda un posicionamiento en la definición metodológica de esta investigación; pues por un lado se sitúa como un agente externo a la situación concreta observada y por otro forma parte de la misma realidad, al ser un sujeto social.

El proceso de vinculación con los conductores no fue fácil ni inmediato, ya que para concretar la participación de los trabajadores taxistas primero fue necesario construir espacios de confianza entre conductor-investigador. Cada vinculación se inició siempre con una conversación informal en la que la investigadora se situó como una cliente-usuario del servicio de transportación, con la finalidad de generar un escenario de interacción que le permitiera indagar sobre la posibilidad de participación del conductor taxista en la investigación. La estrategia no siempre dio resultado, pues en algunos casos los conductores no mostraban interés en participar; y en otros, se suscitaron algunas situaciones particulares en la interacción entre taxista-investigadora, relacionadas con algunos factores de la identidad de ambos sujetos participantes que “pueden ejercer una influencia poderosa sobre el modo en que los informantes reaccionan ante el observador [o viceversa]” (Taylor & Bogdan, 1994:63).

Por un lado, la identidad de la investigadora tiene una influencia sobre la postura que definió el punto de partida para la vinculación con los conductores. Esta postura surgió de un interés personal sobre el tema, basado en la existencia de una relación familiar con un conductor taxista en la que hubo la posibilidad de conocer la actividad, misma que propició un interés académico que se concretó a través de distintos estudios acerca del trabajo taxista; cada uno de los estudios realizados

estuvo centrado en conocer a profundidad el proceso de trabajo de los taxistas. Por lo que el interés personal y académico original, a través de la subjetividad de la investigadora, pudo definir una idea preconcebida del objeto de estudio construido y de los sujetos trabajadores participantes.

Otro de los factores de identidad que pudo influenciar la construcción de las interacciones entre los taxistas y la investigadora fue la subjetividad de algunos conductores taxistas que, al ser invitados por una investigadora mujer a participar en el estudio, orientaban la conversación a insinuaciones sobre la posibilidad de entablar una relación personal. Esta situación no fue generalizada, pero se presentó en diferentes ocasiones durante el trabajo de campo.

La existencia de invitaciones para mantener contacto entre la investigadora y el conductor con objetivos “personales” muestran lo expuesto por Taylor & Bodgan, quienes explican que “las investigadoras con frecuencia enfrentan problemas en el campo, que no afectan por lo general a los hombres” (1994:63-64), sobre todo en escenarios con mayor presencia masculina, como es el caso del trabajo taxista.

Ambas situaciones, en las que interviene la identidad de los sujetos participantes (conductores taxistas e investigadora), permiten constatar la importancia de reconocer la subjetividad de ambos en el desarrollo de la investigación y en su consecuente análisis y conclusiones. La perspectiva metodológica que se expondrá a continuación es resultado de una revisión detallada de los primeros dos capítulos, los cuales están en diálogo con distintos enfoques metodológicos.

En el desarrollo del capítulo se hace una presentación detallada de las técnicas y herramientas metodológicas utilizadas en la inmersión a campo. La discusión acerca de las técnicas a utilizar es fundamental, pues con ello se busca articularlas de tal manera que los acercamientos al campo, desde cada una de ellas, sea complementaria al resto y aporte conocimiento sobre el proceso de trabajo de los taxistas. Dichas técnicas son: la conversación informal, el relato autobiográfico, la observación flotante, la etnografía en movimiento y los dioramas de Hägerstrand.

El orden de presentación de cada una de las técnicas recuperadas no es casual. Se ha propuesto vincularlas de tal manera que la información obtenida en una funja como un insumo para la aplicación de la siguiente. Así, por ejemplo, el punto de partida de la inmersión al campo fue el acercamiento a los conductores taxistas a través de la conversación informal, la cual posibilitó la construcción de relaciones académicas para la posterior realización de entrevistas mediante el enfoque del relato autobiográfico. A partir de los relatos contruidos por los conductores taxistas se tuvo conocimiento de situaciones ignoradas previamente; mismas que se situaron como puntos de partida para las observaciones realizadas en los distintos escenarios que conforman el trabajo taxista.

Una vez presentadas las técnicas a utilizar en la inmersión a campo, se continúa con la estrategia para la construcción del marco muestral que consiste en dos momentos: en primer lugar, la especificación de los sujetos participantes en el proceso de trabajo estudiado que han sido de gran ayuda para culminar la investigación y, en segundo, la logística que se implementó para generar el acercamiento con los diferentes sujetos.

En ese apartado se presenta brevemente el perfil de los sujetos participantes de la investigación y la forma en que se generaron los vínculos con cada uno de ellos. Así como las complicaciones experimentadas durante ese proceso.

Finalmente, el capítulo cierra con una sección que expone, de manera preliminar, el trabajo de campo realizado. En el que se explica cómo fue la inmersión al campo, así como el resultado de las entrevistas realizadas y las observaciones flotantes bajo la mirada de la etnografía en movimiento.

3.1. La metodología cualitativa: experiencia, subjetividad y horizontalidad en un contexto de investigación laboral

La vida social ha experimentado profundos cambios que han evidenciado una complejidad “tanto en sus niveles macro como en los universos micro, desde la crisis del Estado hasta lo que tiene que ver con la vida cotidiana y las formas más sencillas de interacción” (Reguillo, 2012:20). Esas transformaciones implican un

cuestionamiento a los postulados metodológicos donde “la concepción de que la verdad se alcanza[ba] mediante la prueba empírica de acuerdo con un método que garantizara la validez de las transacciones de la teoría a los datos empíricos [...]. [En la cual], el método tenía que versar, sobre todo, con los procedimientos a seguir dentro de una lógica que recibiría la validación final de los datos empíricos” (De la Garza Toledo & Leyva, 2012: 20).

Para plantear ese cuestionamiento es fundamental reconocer las grandes transformaciones de la realidad social y, por tanto, de los postulados teóricos-metodológicos que las acompañaron. Por ello es que se vuelve necesario “pensar de forma diferenciada, más allá de toda simplificación, las complejas relaciones entre la teoría y la experiencia, entre la ciencia y la realidad, entre la ciencia y las grandes preguntas normativas que la han impulsado prácticamente desde sus orígenes” (De la Garza Toledo & Leyva, 2012: 30).

Una forma de pensar en la complejidad que orbita a la realidad social actual implica, entonces, la exploración de las diferentes dimensiones que la articulan en lo *micro* y lo *macro social*. Esto es, desde el papel de la subjetividad en las relaciones sociales, hasta las estructuras sociales que juegan un papel de presión hacia los sujetos, pero que no determinan su acción. En este sentido, la propuesta realizada por Enrique De la Garza sobre el Configuracionismo Latinoamericano representa un acercamiento al enfoque planteado para lograr un acercamiento dialéctico entre estructura, subjetividad y acción.

[Que logra] incorporar al sujeto sin desvincularlo aunque sea analíticamente de las estructuras, y plantea como problema el captar el dinamismo no como simple principio sino como articulación, al dar cuenta entre objetividad y subjetividad, porque el dinamismo de los primeros no podría entenderse separado de los segundos o buscar el vínculo solo en el momento de la práctica. Es decir, un método de construcción [...] [que considere] desde el inicio el problema de la relación entre estructura, subjetividad e interacción. (De la Garza, 2012:246)

Con la definición del Configuracionismo Latinoamericano como punto de partida para la construcción de la perspectiva metodológica de esta investigación, fue posible “recurrir a formas de razonamiento diferentes de las de la deducción, tanto en la relación entre conceptos, como entre actores o entre códigos culturales” (De la Garza, 2012:246).

Desde los planteamientos previos, los cuales definen una postura metodológica de apertura a la creación de nuevas formas de comprender la realidad y de expresarla teóricamente por medio de acercamientos interdisciplinarios y multidimensionales (Strauss & Corbin, 2002; Reguillo, 2012), es que en este capítulo se buscó construir una perspectiva metodológica cualitativa que integrara combinaciones de acercamientos, procedimientos y herramientas de investigación aptas para el cumplimiento del objetivo de la investigación: conocer el proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, a partir de las formas en que habitan el espacio.

La apertura metodológica posibilitó el desarrollo de un proceso investigativo experiencial y dinámico, en el cual se llevaron a cabo distintos momentos de reflexión para verificar la pertinencia de los planteamientos teóricos y diseñar los siguientes pasos. La integración de nuevas discusiones teórico-conceptuales no es el único resultado de los diferentes procesos reflexivos, también se identificó la necesidad de modificar las estrategias y herramientas metodológicas planteadas inicialmente. Dicha necesidad respondió al descubrimiento de situaciones inesperadas en la realidad social investigada que representaron dificultades para la implementación de las estrategias y herramientas definidas en la investigación.

3.2. Investigación cualitativa para el conocimiento de las condiciones espaciales y laborales de los conductores de taxi

La metodología implementada en esta investigación se enfocó en conocer cómo se construye cotidianamente el proceso de trabajo del taxista en un contexto de complejidad social, espacial y temporal; y cómo es que desde la conformación del trabajo del taxista se generan cambios en la realidad social de la ciudad. Para ello se trajo a colación el caso particular de los taxistas de la Ciudad de México, el cual permitió evidenciar la importancia de realizar estudios laborales complejos que

incluyan diferentes dimensiones analíticas, para la comprensión de las actividades laborales que no se ciñen a los estudios tradicionales sobre el trabajo.

El interés sobre una actividad no clásica, con características heterogéneas, que no tienen una linealidad y coherencia en su configuración, provocó la búsqueda de un enfoque metodológico que ofreciera la posibilidad de reconstruir conceptualmente la experiencia del trabajo taxista y que “mostrara lo claro y lo ambiguo, lo preciso y lo obscuro, la incertidumbre y la contradicción de [su] realidad y de los sujetos involucrados” (De la Garza, 2002:18).

La complejidad, que se ha expuesto anteriormente y que caracteriza a la vida social, “demanda acercamientos interdisciplinarios, donde no solamente entran en diálogo constructos y marcos conceptuales diferentes, sino propuestas que se sirven de herramientas y construcciones metodológicas que provienen de diversas disciplinas” (Reguillo, 1998:20).

Se decidió trabajar con esta metodología, ya que se considera que brinda los elementos necesarios para comprender e interpretar los sucesos de la realidad observados en el caso propuesto para el estudio; porque reconoce un panorama de investigación que ofrece oportunidades para el descubrimiento de lo inesperado; y busca la comprensión e interpretación de sucesos de la realidad, desde la observación de las propias interacciones sociales y de los sucesos ocurridos anteriormente. De tal forma que es “un modo de encarar el mundo empírico” (Taylor y Bogdan, 1994). Por tanto, plantea que el investigador no puede generalizar las características, situaciones o intereses de los sujetos, pues cada uno es distinto e interpreta la realidad de distintas formas.

Para llevar a cabo un estudio a partir de la metodología cualitativa fue necesario comprender los supuestos epistemológicos que la sustentan. Uno de los supuestos más importantes para entenderla es planteado por Ruiz (1996) y retomado de los postulados de Plummer (1983). En él se expone que los focos de estudio que se construyen desde la metodología cualitativa están interesados en observar los procesos sociales a través de sus narraciones y observaciones, ya que recuperan

los significados y sentimientos presentes; y añade que, para llevar a cabo estudios cualitativos, es necesario apoyarse en la interpretación, la comprensión, la descripción y la observación.

El reconocimiento de la interpretación, la comprensión, la descripción y la observación como base fundamental para un estudio cualitativo se deriva, también, de la teoría del Interaccionismo Simbólico que tiene como eje central la comprensión subjetiva y las percepciones de y a propósito de la gente, de los símbolos y los objetos. Donde los significados surgen de dichas interacciones y de los modos en que otras personas actúan con respecto de estas. Es decir, de la manera en que las personas actúan en contextos específicos (Blumer, 1995 y Ruiz, 1996).

Lo anterior significa que el investigador debe realizar un esfuerzo para “captar la esencia del proceso [en que las personas entienden, expresan y, por tanto, construyen su mundo social], para interpretar y captar el sentido atribuido a los diferentes símbolos” (Ruiz, 1996:15).

El proceso de construcción de la realidad social es posible a través del Interaccionismo Simbólico, que se basa en tres suposiciones básicas. En primer lugar, que la realidad social percibida y entendida es una producción social,

[en] la que los sujetos que interactúan, producen y determinan sus propias definiciones de las situaciones. [En segundo lugar, que] se da por hecho que los seres humanos son capaces de entablar un comportamiento pensado y autoreflexivo [...], [y el tercero implica que], en el curso de adoptar su propio punto de vista y adecuarlo al comportamiento de los demás, los seres humanos interactúan entre sí. [En este caso] la interacción es vista como una empresa emergente, negociada y con frecuencia impredecible. (Denzin, 2000:153)

Retomar al Interaccionismo Simbólico en el enfoque metodológico cualitativo permite reforzar sus postulados sobre la necesidad de profundizar el estudio en las relaciones sociales; siempre y cuando no se establezcan generalidades entre los

sujetos, pero sí “un compromiso de ingresar activamente a los mundos de los individuos que interactúan” (Denzin, 2000:156).

El reconocimiento del compromiso de investigación, que incluye una inmersión activa en los escenarios de interacción, trajo consigo una serie de premisas investigativas que deben considerarse en el momento de construir el enfoque metodológico. Esto es: “distinguir la investigación cualitativa como un proceso que evoluciona a lo largo del proyecto investigativo. En ese proceso, es necesario desarrollar conceptos, intelecciones y comprensiones partiendo de pautas de los datos, y no recogiendo datos para evaluar modelos, hipótesis o teorías preconcebidas” (Taylor y Bogdan, 1994:20).

La investigación, además de ser flexible, “va de lo abstracto de la teoría a lo concreto del dato para luego reformular la teoría como propone la dialéctica, pero que no duda en regresar de nuevo al campo y al gabinete para alimentar este proceso las veces que sea necesario” (Denman y Haro, 2000:40; Strauss y Corbin, 2002).

Es por ello que el estilo de investigación, en este caso, es imaginativo, suave, real, multidimensional y complejo. Lo que significa que, para construir una perspectiva teórica, es importante mantener una apertura a múltiples posibilidades que deberán ser exploradas antes de determinar alguna selección. El o los escenarios y las personas deben ser vistas desde una perspectiva holística, sin ser reducidos a variables, sino ser considerados como un todo (Taylor y Bogdan, 1994). Entonces, será fundamental “usar formas no lineales de pensamiento para lograr una nueva perspectiva” (Strauss y Corbin, 2002:21). La apertura metodológica que se ha mencionado no es exclusiva de los momentos en que se construye el enfoque metodológico o se realiza la inmersión al campo. Esta debe permanecer hasta el momento del análisis y presentación de los resultados.

El análisis que se efectúa en una investigación con metodología cualitativa “no es una empresa que culmina el proceso de indagación, [por el contrario, es] un ejercicio permanente que se inicia con el diseño del proyecto y que va guiando, a partir de la información progresivamente recabada, tanto el planteamiento de hipótesis como las estrategias de investigación” (Denman y Haro, 2000:34). Por lo que a lo largo

del proceso de investigación se mantendrá un permanente diálogo con los primeros capítulos de esta investigación, donde se reconoce a la ciudad como un espacio dinámico que se transforma continuamente por la acción de los sujetos, pero que presenta ciertas limitaciones que son consecuencia de las estructuras sociales, políticas y económicas que existen.³⁵

Para lograr la interpretación y comprensión en un estudio cualitativo, es necesario realizar “acercamientos interdisciplinarios, donde no solamente entren en diálogo constructos y marcos conceptuales diferentes, sino propuestas que sirvan de herramientas y construcciones metodológicas que provengan de diversas disciplinas, [pero que sean analizadas a través de la interpretación]” (Reguillo, 1998: 20; Strauss y Corbin, 2002).

La necesidad que impera sobre el acercamiento interdisciplinario a los estudios cualitativos se debe a que, en la búsqueda de la comprensión e interpretación de un objeto de estudio construido mediante la subjetividad, valerse de un enfoque unidisciplinario puede limitar la interpretación a realizar (Reguillo, 1998).

La importancia de utilizar una metodología cualitativa recae, pues, en que esta permite un acercamiento al objeto de estudio. Desde este enfoque, dicho acercamiento pone en primer plano a la perspectiva del sujeto protagonista del caso estudiado, a partir de un “proceso interpretativo más personal en orden a «comprender la realidad»” (Ruiz, 1996:13). Por tanto, existe el supuesto de que los hallazgos serán verdaderos y, posiblemente, inesperados (Reguillo, 1998).

El desarrollo de una metodología cualitativa en la investigación sobre los taxistas de la Ciudad de México se realizó a partir de la utilización de instrumentos que permitieran generar el acercamiento esperado a los sujetos de estudio. Las fuentes de las que provienen los datos pueden ser diversas; sin embargo, es necesario que estas permitan “conceptualizar y reducir los datos, elaborar categorías en términos

³⁵ La afirmación de que la acción de los sujetos tiene un impacto sobre la construcción y reconstrucción de la ciudad, así como de la existencia de ciertas estructuras, no es en sí misma una contradicción. Puesto que ya se ha planteado que la perspectiva de esta investigación reconoce ambas situaciones que convergen, pero no son determinantes una de la otra (De la Garza, 2010).

de sus propiedades y dimensiones, y relacionarlos por medio de una serie de oraciones proporcionales” (Strauss y Corbin, 2002:21).

3.3. La perspectiva cualitativa en la investigación laboral-espacial: herramientas y técnicas

La adscripción a un enfoque metodológico cualitativo abierto a la exploración de la realidad que registra las incongruencias que existen en ella, así como la relevancia de la participación de los sujetos que la conforman, orienta la delimitación de una estrategia de investigación que facilite el cumplimiento de los objetivos de investigación y reconozca la postura de la persona que investiga. Quien, por un lado, se posiciona como un externo a la situación concreta que observa; y por otro, forma parte de la misma realidad al ser un sujeto social. Lo que significa que “las decisiones y opciones de la investigadora o del investigador, su propio habitus científico, intervienen en las particulares maneras en que un objeto social es transformado en un objeto de conocimiento” (Reguillo, 1998:19-20).

En congruencia, tal delimitación no puede ser restringida, únicamente, a la enumeración de técnicas para la producción de información. Por el contrario, para captar las interacciones entre los habitantes y el espacio urbano, que representan un mosaico de puntos de vista, percepciones, modos de vida y formas de apropiación física y simbólica de un espacio urbano, es necesario utilizar estrategias que abarcan desde una concepción de la realidad, a partir de la producción cultural y de la acción social, hasta el reconocimiento del punto de vista de los diversos sujetos urbanos pasando por la vida cotidiana y los hábitos que cada uno de los actores desarrolla para llevar a cabo estas actividades (García, 2006).

En este sentido, la mejor vía para abordar la cotidianidad y la subjetividad de los taxistas –mediante el estudio de sus interacciones y evitando sesgos en la investigación– es desde una apertura metodológica hacia un trabajo de campo experiencial y horizontal.

El enfoque del trabajo de campo experiencial está centrado en “la generación de facsímiles descriptivos de conocimiento subjetivo basados en la experiencia,

mediante un proceso intermedio de desarrollo de conocimiento interpersonal” (Rowles, 1978:4); que por un lado otorgue al investigador la posibilidad de construir un enfoque complejo donde se perciba la subjetividad presente en los sujetos de estudio, y por otro reconozca la importancia, la experiencia y los saberes de los sujetos de estudio, además de posibilitar la traducción “desde el *texto* de la experiencia que se obtiene” (Rowles, 1978:4). Para, finalmente, lograr el conocimiento profundo del objeto de investigación planteado, sin la construcción de categorías rígidas y con amplios cuestionamientos del orden instituido (Denman y Haro, 2000; Corona Berkin y Kaltmeier, 2012).

El objetivo de este tipo de trabajo de campo es “moverse más allá de la observación participante convencional al hacer hincapié en las relaciones personales cercanas y en un proceso irrestricto de descubrimiento mutuo” (Rowles, 1978:1). En este sentido, Rowles (1978) explica que el descubrimiento mutuo se da en un contexto de diferentes modos de conocimiento.

Desde esa perspectiva, para poder recuperar la subjetividad de los conductores taxistas y su experiencia del habitar, es primordial construir un conocimiento interpersonal a partir de la interacción y retroalimentación de los conocimientos objetivo y subjetivo. Para Rowles, la conformación del conocimiento interpersonal, a partir del subjetivo y objetivo, es necesaria debido a que estos últimos son, por un lado, muy abstractos (conocimiento objetivo) o inaccesible y abstracto (conocimiento subjetivo).³⁶

Por tanto, si lo que interesa es conocer la subjetividad de los conductores de taxi, es primordial construir un conocimiento interpersonal, puesto que el conocimiento subjetivo no es comunicable de manera directa. Para construir este conocimiento es necesario realizar una inmersión en los mundos cotidianos de los sujetos de

³⁶ Rowles explica que el conocimiento objetivo es aquel que implica la abstracción de la experiencia a partir de una caracterización que puede ser definida desde la lógica formal como *lo verdadero* y que se construye con la definición operativa que permite llegar a la generalización. Y el conocimiento subjetivo como el que se construye únicamente a través de la experiencia personal de cada sujeto, que difícilmente puede ser articulado, por lo que es inaccesible y abstracto para la persona investigadora, pues no es poseedora de ese conocimiento.

estudio, a partir de la inmersión a la realidad cotidiana de los conductores taxistas, lo que implica la ampliación de las interacciones más allá de las entrevistas que puedan concretarse formalmente.

La importancia de un trabajo de campo experiencial en un estudio sobre el proceso de trabajo de los taxistas, planteado desde la perspectiva en que se sitúa esta investigación, abona a que su definición sea construida tomando como base que “el sujeto en el trabajo de campo, [y el] reconocimiento de su agencia y su discurso exige una forma distinta de enfrentar el proceso investigativo” (Corona Berkin y Kaltmeier, 2012:88). Por tanto, es necesario un conocimiento interpersonal obtenido mediante el diálogo entre los conocimientos objetivos y subjetivos.

La construcción de una relación con las personas participantes en la investigación es compleja. Hay ocasiones en que no están dispuestas a dar continuidad a la relación, por lo que es necesario dedicar tiempo para construir la relación y el reconocimiento de la subjetividad misma de la persona investigadora, y así, finalmente, poder entablar una interlocución donde sea posible la producción de contenido innovador, pues “cuando los oyentes se vuelven hablantes y estos, oyentes, el diálogo implica un espacio [de generación] de conocimiento” (Corona Berkin y Kaltmeier, 2012:89). De esta manera se trata de impedir que haya algún sesgo en la investigación, al contrario de lo que sucede en las metodologías *de manual* que siguen metódicamente ciertos pasos para llegar a “conocer el campo”.

Para concretar el trabajo de campo experiencial horizontal, se propone llevar a cabo tres estrategias centrales: conversaciones informales, entrevistas autobiográficas y una técnica de observación en los escenarios en los que se construyen las interacciones de los trabajadores en la exterioridad del vehículo. Estos últimos serán definidos mediante la utilización de una cuarta estrategia que permitirá su identificación, a través del seguimiento de los desplazamientos de los trabajadores y el tiempo que destinan a cada uno.

3.3.1. La conversación informal como técnica de investigación cualitativa

Desde la perspectiva de Goffman, en cualquier sociedad siempre existe la posibilidad de establecer interacciones habladas en las que se sitúa “un juego de sistemas, prácticas, convenciones y reglas de procedimiento que funcionan como un medio para guiar y organizar un conjunto de mensajes” (1970:37); que se llevarán a cabo siempre que los sujetos involucrados consideren la posibilidad de iniciar una conversación –por la situación o tema de interés–.

El inicio de una conversación implica la conformación de un mundo y de una realidad compartida por los participantes, donde cada uno de ellos utiliza un turno de participación de manera espontánea, cuya temporalidad y contenido no son prediseñados. En ella, cada uno de los participantes puede sumergirse de manera impulsiva y, dejarse llevar a partir del tema del que se esté hablando (Goffman, 1970:113). En este sentido, Franklin Sentis explica que la conversación “es una integración dialógica entre varios participantes, quienes intervienen en ella para modificar una situación con metas o propósitos definidos (conscientes o inconscientes)” (Sentis, 1997:372).

De acuerdo con lo anterior, se puede entender a la conversación como un escenario que se construye continuamente por la participación de los sujetos involucrados; en el cual no existen parámetros temporales o de contenido, pero donde es necesario “acatar ciertas normas de cooperación que rigen el ritual interactivo” (Rubio, 2011:162). La relevancia de que cada uno de los sujetos involucrados guíe su participación está relacionada con el objetivo de mantener el ritual de interacción y, por tanto, el tema de conversación que se ha entablado.

De acuerdo con Rubio (2011), puede haber distintas formas de establecer la comunicación en una conversación y cada una responde a los objetivos sociales de las interacciones determinadas. Una de ellas es la conversación que se utilizó como herramienta de investigación en este proyecto: la conversación informal –o interacciones conversacionales– que se caracteriza por “un bajo grado de convencionalización y planificación, por no estar predeterminada en cuanto a su

objetivo social y porque ninguno de los participantes controla la distribución de los turnos [por lo que la información fluye de manera horizontal y paralela entre ambos sujetos participantes]” (Rubio, 2011:167).

La horizontalidad de la información que se intercambia en una conversación informal conlleva, entonces, a que los papeles de los sujetos participantes

no estén predeterminados, [ya que ambos] gozan en principio de los mismos derechos y deberes. [La conversación es, pues,] de tipo “simétrico” e “igualitario” [y] tiene, en fin, un carácter familiar e improvisado: los temas que se abordan, la duración del intercambio o el orden de los turnos de palabras se determina paso a paso, de forma relativamente libre. Relativamente, pues [...] incluso las conversaciones aparentemente más anárquicas obedecen de hecho a ciertas reglas de fabricación, aunque dejan un margen de maniobra claramente más amplio que otras formas más reglamentadas de intercambio comunicativo. (Orecchioni, 2001:90)

Así pues, la conversación informal como técnica de investigación cualitativa, a diferencia de la entrevista, no se construye a partir de preguntas elaboradas por la persona investigadora. Lo que implica una importante diferencia en la construcción de los escenarios de interacción; en cambio, en la entrevista, donde el sujeto entrevistado se constituye como la fuente principal de información y el entrevistador como “el sujeto promotor que controla este proceso, debido a que conoce los objetivos y fines que persigue con la entrevista; [en la conversación informal, los participantes construyen el escenario de interacción de manera conjunta]” (Ruiz, 2006:2).

El objetivo de entablar conversaciones informales con los conductores taxistas fue –de acuerdo con lo propuesto por Goffman, Sentis, Rubio, Orecchioni y Ruiz– construir escenarios de interacción donde la comunicación fuera de manera horizontal y colaborativa. Ese objetivo responde directamente a la perspectiva metodológica abordada en esta investigación y, en consecuencia, al trabajo de campo experiencial, donde la interacción constante con los sujetos de estudio

posibilitara la creación de un conocimiento interpersonal acerca de las formas en que estos trabajadores habitan el espacio ciudadano en el que desarrollan su actividad laboral.

Aunque el objetivo principal, al efectuar conversaciones informales, fue generar una vinculación inicial para orientar la participación de los conductores taxistas hacia el desarrollo de entrevistas autobiográficas, estas dieron la oportunidad de crear relaciones académicas en distintos grados. Y fungieron como la vía de comunicación más frecuente entre ambas partes e incluso, en algunos casos, como la única forma de comunicación.

3.3.2. Las entrevistas narrativas y el enfoque autobiográfico

El enfoque autobiográfico permite conocer la subjetividad del hablante, y es esta característica la que le confiere relevancia para la investigación sobre el proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, pues dicho enfoque “está orientado a dar cuenta de la vivencia singular de lo social, y en este sentido, habla de cómo el sujeto negocia sus condiciones sociales” (Scribano, 2008:49).

Este enfoque se concreta a través de entrevistas con las que se busca evidenciar el testimonio subjetivo de una persona mediante la recuperación de sus testimonios y valoraciones. Está estructurado como un discurso interpretativo, donde el hablante “construye, proyecta y sostiene una imagen particular de «sí mismo» que el narrador construye en términos de un personaje” (Piña, 1989:132; Scribano, 2008).

La utilización de este enfoque permitirá recuperar e interpretar la subjetividad de cada sujeto a través de los discursos que construyan. Ello, debido a que se considera que “el sujeto [es] autónomo y creador de nuevas formas [...]. Cuya dimensión subjetiva situada socio-históricamente tiene capacidad autoreflexiva y de subordinación frente al poder, con la cual puede cuestionar sus propias instituciones y significaciones sociales” (Tovar, 2007:570).

Desde la perspectiva de Castoriadis, la autoreflexividad surge de las nociones, de manera consciente e inconsciente, a través del imaginario radical, que se define

como “un flujo constante de representación, intención y deseo que no está totalmente sujeto a la determinación y a la funcionalidad biológica” (Tovar, 2007: 570). Lo anterior significa que el sujeto es producto de su imaginario radical y de su interacción con el imaginario social existente. Por ello es que, para la construcción de un relato autobiográfico, se vuelve necesaria la contextualización de lo social.

En el relato autobiográfico, la persona, como propietaria de su biografía, “narra su vida, por escrito u oralmente, de manera parcial o total [...]. Y se preocupa de dar ciertos referentes precisos, [siendo ella misma la que experimenta un proceso de reflexión que desemboca en la verificación de la información que brinda]” (Rheume, 2000:4). El relato de vida se puede definir como “el relato proveniente de un narrador-sujeto-actor, quien cuenta su vida de acuerdo con sus significaciones e interpretaciones de lo que ha vivido; o como un pedazo/episodio de su historia de vida” (Moyano Dávila y Ortíz Ruiz, 2016:20).

La manera en que la persona entrevistada construye su relato autobiográfico, explican Moyano Dávila y Ortíz Ruiz (2016), responde a la lectura que realiza sobre su propia historia. Y es a partir de dicha lectura que define el orden cronológico de su relato, el cual no siempre responde a una linealidad, sino a la búsqueda de una justificación y construcción de los eventos narrados, a partir de la utilización de un vocabulario conscientemente elegido “para expresar ideas sobre cosas, personas y lugares. [...] También hace uso de símiles y metáforas cuando las palabras ordinarias no logran expresar la idea” (Strauss y Corbin, 2002:26).

Dichos relatos permiten al investigador conocer una representación de situaciones y acontecimientos desde las condiciones materiales y simbólicas que posee el narrador, pues es él quien selecciona la información proporcionada, a partir de una motivación de reconstruir su propia vida. Mediante la “evaluación de lo vivido, lo cual implica [...] que los datos recogidos no se sitúan en las respuestas a las preguntas formuladas, sino mucho antes, en la organización narrativa [...] [que estructura] lo vivido” (Chanfrault, 1988:4).

Así, la estructuración de la narrativa no responde a las características de un cuestionamiento sobre un acontecimiento en particular, ni a una cronología según el orden de ocurrencia. Sino que “presta atención a las lecturas que el sujeto hace de su propia historia, pues en ella encuentra lo universal de lo social” (Moyano Dávila y Ortiz Ruiz, 2016:21). De esta manera, se revela la existencia de un proceso interno de reflexión por parte del narrador para clasificar y organizar lógicamente las experiencias que proporcionará. Lo cual implica la existencia de un propósito para el que se construye lo narrado y un público objetivo (Piña, 1989; Chanfrault, 1988; Strauss y Corbin, 2002).

La realización de las entrevistas autobiográficas requiere de una preparación por parte de la persona entrevistadora acerca del tema que investiga y de la relación que se construirá, antes o después de la entrevista. En este proceso es necesario tener una disposición a la escucha y una apertura a la construcción de una relación horizontal e igualitaria. Por tanto, es necesario que, antes de la entrevista, la persona investigadora pueda hacer algún comentario sobre sí misma con el fin de romper con una dinámica que pudiera parecer un unilateral (Alheit, 2012).

Una entrevista autobiográfica inicia a partir de un contrato narrativo entre los interlocutores (investigadora-narradores) efectuado mediante el uso de una fórmula inicial que define el status y la función de la interacción. Realizar un intercambio horizontal y recíproco es fundamental para lograr la producción de conocimientos (Corona Berkin y Kaltmeier, 2012); por lo que el establecimiento de un contrato narrativo implica la concreción de una situación comunicativa igualitaria. [Donde] los papeles del hablante y el oyente están bien definidos (Alheit, 2012:16).

La definición de una fórmula inicial para el trabajo de campo que aquí se enuncia varía de acuerdo con el sujeto con que se realice la entrevista. Empero, es una exhortación al relator a que *cuenta su vida*. Con ello se expresa que el narrador estará a cargo del relato de su experiencia y tomará decisiones sobre qué es importante decir y qué no, asimismo, elegirá el significado que da a los sujetos en su vida y la forma emocional en que ciertos procesos sociales influyen en ellos.

A pesar del establecimiento del contrato narrativo, es posible que el entrevistado intente conducir el relato hacia una conversación. No obstante, se vuelve fundamental que la persona entrevistadora genere estrategias para reorientar la conversación hacia el último contenido mencionado por el entrevistado, sin que ello implique la intervención de su subjetividad mediante la emisión de comentarios u opiniones personales; de tal forma que sus participaciones estén enfocadas en la demostración del interés existente sobre el mismo relato. Logrando así “hacer una relación entre la posición estructural del sujeto y la percepción subjetiva del balance de su vida” (Alheit, 2012; Chanfrault, 1988; Moyano Dávila y Ortiz Ruiz, 2016).

La realización de la entrevista autobiográfica debe estar centrada en la escucha de lo narrado por el entrevistado. En ese sentido, no se debe desviar la conversación por ningún hilo conductor *secreto*. Pues “esto podría evitar que el entrevistado contase algo que iba a mencionar” (Alheit, 2012:16).

Las entrevistas autobiográficas no tienen una duración establecida, pueden durar tanto como el entrevistado desee. Es por ello que se vuelve fundamental enlazar el fin del relato con una conversación que permita mantener una comunicación cotidiana, que fortalezca la relación interpersonal y posibilite la construcción de una relación horizontal (Appel, 2005; Corona Berkin & Kaltmeier, 2012).

3.3.3. La observación flotante y la etnografía en movimiento en el contexto de los desplazamientos ciudadanos

La propuesta de realizar observaciones flotantes, a través de la etnografía en movimiento, surge de la preocupación acerca de la influencia que tiene la dimensión espacial en función de los escenarios de interacción que se construyen en torno al proceso de trabajo de los taxistas, y de las características espaciales que se han explicado en el primer capítulo.

En el caso de estudio –como se ha reconocido antes– el trabajo taxista se efectúa en el espacio urbano circulatorio y se puede diferenciar en dos dimensiones espaciales principales: la interioridad y la exterioridad del vehículo. Diferenciar

ambas dimensiones es fundamental para el conocimiento de la actividad en el contexto de la cotidianidad citadina.

En el primer capítulo se habló acerca de las características de la ciudad fragmentada, que es construida a partir de diferentes archipiélagos heterogéneos más o menos delimitados por las prácticas de los sujetos. Esa concepción de la ciudad, ligada a una de las características principales de los taxistas que son los constantes desplazamientos, evidencia la necesidad de observar la actividad a partir de un estado transitorio de lo urbano que, a la vez, se caracteriza por ser un espacio itinerante (Delgado, 1999).

Los desplazamientos que realiza el trabajador taxista, a partir de la fragmentación de la ciudad y a través de su experiencia, se pueden definir por las peticiones de los clientes-usuarios, es decir, que están relacionados con los servicios de transportación; o bien se definirán por las decisiones que toma el conductor con respecto a su estrategia de trabajo o su vida personal. Ambas causas están relacionadas por las situaciones y pausas de trabajo que conforman el proceso de trabajo.

En el caso de los desplazamientos que determina el cliente-usuario, el conductor no decide los puntos de inicio y fin de su viaje; sin embargo, cuando estos terminan, el conductor puede tomar la decisión sobre la ruta a seguir para llegar a un destino particular, o en caso de tener alguna estrategia, seguirla para buscar nuevos clientes-usuarios en zonas específicas de la ciudad.

Las actividades que realiza el conductor en su vida privada no deberían influir en la jornada laboral, sin embargo, como se ha evidenciado en los dos primeros capítulos, hay una ruptura entre las fronteras temporales y espaciales del ámbito privado y laboral. El conductor, entonces, se desplaza a través de los dos ámbitos a lo largo de las 24 horas del día, sin que ello defina una rutina específica. Por lo tanto, es necesario prestar especial atención a los desplazamientos del conductor en un espectro de tiempo mayor al de una jornada laboral, a través de la observación.

La observación puede entenderse como:

el proceso de contemplar sistemática y detenidamente cómo se desarrolla la vida social, sin manipularla ni modificarla, tal cual ella discurre por sí misma. Esta observación [...] puede transformarse en una poderosa herramienta de investigación social [...] si se efectúa, aún admitiendo que sus problemas incluyen cuestiones de validez y de fiabilidad, de sesgos por parte del observador y los observados, [...] orientándola, planificándola, controlándola y sometiéndola a controles de veracidad, objetividad, fiabilidad y precisión. (Ruiz Olabuenaga, 1996:125)

En el proceso de observación, el investigador debe reconocer que “el objeto de observación no es un hecho, es una construcción; y su trabajo es observar el encuadre de tal construcción y las fuerzas que subyacen en detectar el sistema de relaciones entre los elementos que parecen no estar relacionados *a priori*” (Moussaoui, 2012:32).³⁷

Las técnicas de observación pueden realizarse de diferentes formas. Cada una puede “tener rangos que van desde las altamente estructuradas, detalladas anotaciones de comportamiento [...], hasta las más holísticas descripciones de eventos y comportamientos” (Marshall y Rossman, 1995:79). No obstante, es fundamental que el observador no intervenga durante el proceso, es decir, que no trate de manipular a través de la estimulación de ciertos objetos o situaciones, ni haga cuestionamientos o encomiendas, de ningún tipo, que busquen condicionar el comportamiento de los sujetos de estudio. De esa forma, es posible que se descubran situaciones aparentemente insignificantes que den la posibilidad de capturar comportamientos y prácticas sociales relevantes para entender la realidad observada (Ruiz Olabuenaga, 1996; Moussaoui, 2012).

El tipo de observación propuesta para esta investigación es la *observación flotante*, que implica “permanecer vacante y disponible en cualquier circunstancia, sin fijar la atención en un objeto preciso, sino dejándola «flotar» para que la información

³⁷ «L’objet d’observation n’est pas un donné, c’est une construction; et son travail consiste à observer la charpente d’une telle construction et les forces qui la sous-tendent en vue de déceler le système de relations entre les éléments qui semblent *a priori* sans rapport les uns aux autres» (Moussaoui, 2012:32, traducción propia).

penetre sin filtro, sin *a priori*, hasta que hagan su aparición puntos de referencia y convergencias que posteriormente permitan descubrir reglas subyacentes” (Pétonnet, 1982: 39).³⁸

Durante la observación flotante, la persona investigadora (o etnógrafo) toma el rol de participante y observador. Esta posición puede entenderse también desde el concepto de *flâneur* que “se caracteriza, principalmente, por transitar despreocupado, por ser un observador sin objetivo concreto que camina atraído por la multitud de imágenes que ofrece la ciudad” (Lesmes, 2011:56).

[El *flâneur*] es una de las formas de acercarse al espacio urbano y sus habitantes con el objetivo de tener un acercamiento al objeto de estudio, a través del personaje vagabundo, que pasea por las ciudades sin un rumbo fijo, estructurando su camino a través de [los diferentes espacios de la ciudad], describiendo los lugares y la vida cotidiana de sus habitantes, que comunican un sinnúmero de significados a cada paso que da. (García Ayala, 2006:81)

De acuerdo con las definiciones presentadas y el rol de participante y observador que asume el investigador, este debe permanecer oculto en el espacio y el tiempo en que se encuentra, e involucrarse en el ambiente humano que estudia. Aunque también debe haber un distanciamiento de ese ambiente. Convirtiéndose así en una clase de detective que descubre vastos territorios y que tiene acceso a las conversaciones privadas que ocurren a su alrededor (Benjamin, 1972; Delgado, 1999).

Tal como mencionan Pétonnet (1982) y Delgado (1999), la disposición de apertura al descubrimiento inesperado es fundamental para llevar a buen término una observación. Sin embargo, realizar una observación flotante en el contexto que se ha presentado a propósito de la megalópolis del Valle de México es muy complejo, ya que pueden ser fenómenos “que se encuentran aparentemente dispersos,

³⁸ «Elle consiste à rester en toute circonstance vacant et disponible, à ne pas mobiliser l’attention sur un objet précis, mais à la laisser ‘flotter’ afin que les informations la pénètrent sans filtre, sans a priori, jusqu’à ce que des points de repères, des convergences, apparaissent et que l’on parvienne alors à découvrir des règles sous-jacentes» (Pétonnet, 1982: 39, traducción propia).

separados en piezas que hay que unir y ensamblar” (Ruiz Olabuenaga, 1996:127). En ese contexto, la apertura a la exploración, implicaría un esfuerzo mayúsculo al momento de dar seguimiento a los desplazamientos realizados por los conductores taxistas, los cuales se llevan a cabo sin una ruta definida.

Debido a la dificultad presentada se dispuso realizar una profunda revisión de otras herramientas de trabajo de campo que pudieran complementar esta perspectiva de observación flotante. Para ello, se entablaron discusiones teóricas con metodologías que reconocen la complejidad que orbita la composición de la ciudad como un espacio difuso en el que se construyen trayectorias inesperadas.

La definición de estrategias para efectuar la observación flotante tuvo como base la identificación de lugares significativos en el trabajo taxista, a través de un análisis detallado de sus desplazamientos espacio-temporales en la ciudad, que resultaron del trabajo de campo experiencial realizado durante el proceso de investigación. Esta construcción derivó en la hipótesis de que la identificación de los sitios de la ciudad que son significativos para el trabajo de los taxistas no cubría con el espectro del espacio social a observar; pues cada uno de los sitios de la ciudad identificados cobran sentido como parte del espacio de trabajo taxista a partir de los desplazamientos que realizan los conductores.

De tal forma que los desplazamientos se convierten en un tiempo-espacio relevante para la observación. Por esa razón, se recurrió a la etnografía en movimiento, propuesta por Diana Arias (2017), la cual se realiza mediante la metodología del recorrido acompañado y considera a “los trayectos urbanos como micro-fenómenos que visibilizan las singularidades y, al mismo tiempo, dan cuenta de las relaciones sociales. [...] Los desplazamientos implican un movimiento dentro de las escalas de las construcciones sociales del otro” (Arias, 2017:95).

Esta propuesta permite reconocer los trayectos cotidianos de los taxistas como espacio para la indagación etnográfica en el que es posible el intercambio y la generación de conocimiento entre participantes e investigador. Desde esta perspectiva, al realizar un desplazamiento, cada sujeto tiene una percepción de sí mismo y de los otros en una posición específica que genera una autoconciencia de

esa posición y que es “susceptible de ser alterada a través de los deseos y las intenciones de quien se desplaza, utilizando *estrategias* y *tácticas* de frecuentación o de evitación” (Arias, 2017:95).

De tal forma que la etnografía en movimiento puede entenderse como

un ejercicio de experiencia compartida; [que] se inserta en el tránsito de los trayectos urbanos de los peatones [o conductores] [...] y que instalan a [participantes y etnógrafo] en las interacciones, [en] sus códigos de intercambio, [en las] formas de hacer y pensar [...]. [El reconocimiento de una experiencia compartida] implica abordar a los participantes desde una relación horizontal, en la cual ellos se convierten en guías de la investigación en el espacio público. (Arias, 2017:97)

La etnografía en movimiento está vinculada fuertemente con los métodos de los itinerarios que buscan que la persona relatora “logre expresar, a lo largo de un recorrido, los recuerdos que encuentran en el tiempo presente una primera evidencia” (Petiteau, 2006:2).³⁹ Con ello, el investigador ya no es quien orienta la discusión sobre temáticas de su interés, sino que es la persona relatora (o sujeto de estudio) quien invita al investigador a su mundo; lo que da acceso a una nueva visión de un territorio (Toussaint, 2016).

La propuesta de poner en diálogo los diferentes métodos, para cimentar una técnica que contemple los postulados relacionados con las características puntuales del objeto de estudio, se ha construido tomando como base el enfoque metodológico de esta investigación, la cual reconoce el papel fundamental del sujeto y su subjetividad en la construcción de *lo social*.

Situar al sujeto en un papel tan relevante conduce el enfoque metodológico a los postulados presentados al inicio de este capítulo; mismos que reflejan la importancia de construir relaciones horizontales durante todo el proceso de investigación, entre la persona investigadora y los sujetos de estudio por un lado, y entre la teoría y la

³⁹ «Elle tente [...] d’inciter celui qui invente son récit, à exprimer, au fil d’un parcours, les souvenirs qui retrouvent au présent une évidence première» (Petiteau, 2006:2, traducción propia).

praxis por otro. Con ello se otorga un valor al conocimiento de la empiria y de la teorización.

Reconocer la importancia del conocimiento de la empiria y la teorización como parte de un mismo proceso de investigación supone, a su vez, el reconocimiento de la “investigación como un proceso dialógico, [que posibilita] la búsqueda de conocimiento mutuo en la que el otro es parte constitutiva del ser [...]. [Donde] la voz del otro está determinada por quien la escucha en un diálogo en el que los sujetos toman turnos como hablante y oyente” (Corona Berkin y Kaltmeier, 2012:14). En la que se puede hablar de una coautoría en la producción de datos, cuyo análisis debe realizarse a partir de esa concepción horizontal de la investigación (Arias, 2017).

Si bien la propuesta acerca de las metodologías horizontales reconoce la existencia de diálogos a través de turnos como hablante y oyente, es fundamental definir la estrategia o forma de establecimiento de dichos turnos. Para el caso de la investigación que aquí se enuncia, los diálogos entablados con los conductores taxistas se pueden identificar en almenos dos formas: en primer lugar, los diálogos contruidos durante las entrevistas autobiográficas donde los turnos de participación se concretan a partir de los contratos narrados que se han expuesto en el apartado anterior, en los cuales el entrevistador tiene momentos muy concretos de participación. Y en segundo lugar, en los momentos donde la observación flotante se efectúa.

En el caso de la observación, el diálogo entre investigador y sujetos de estudio se construye de manera distinta. Por un lado, los sitios específicos pueden, incluso, no incluir momentos de interacción con los sujetos presentes; mientras que en la observación en movimiento se genera una complicidad entre los participantes. Lo cual “propicia el acceso a la proximidad que permite llegar donde no llegamos con las preguntas directas” (Arias, 2017:100).

Por la posibilidad de generar una observación que permite conocer aspectos aparentemente irrelevantes, pero que cuentan con una carga profunda de significados, y que ofrece la complicidad de una metodología de *acompañamiento*,

es la razón por la que se ha decidido mantener una perspectiva horizontal y experiencial en esta investigación. Por ello es que la persona investigadora debe “tomar el papel de actor, movilizand o su propia experiencia subjetiva antes de centrarse en la experiencia del observado. [Y, al mismo tiempo] debe, si no extirpar, al menos silenciar esta subjetividad para recrear la distancia necesaria para el análisis” (Moussaoui, 2012: 34).⁴⁰

La perspectiva utilizada supone algunas dificultades en la inserción al trabajo de campo para realizar las observaciones propuestas, ya que además de buscar el equilibrio entre la inmersión de la subjetividad del investigador y la distancia requerida para el análisis, debe generar relaciones interpersonales horizontales y empáticas con los sujetos de estudio.

Para solventar las dificultades identificadas en los procesos de observación, donde la persona investigadora tendrá una interacción directa y declarada o tomará un papel no declarado (*flâneur*) con los sujetos de estudio, el investigador debe tomar conciencia de que su presencia es un elemento agregado a una estructura que, en consecuencia, no es exactamente *su* estructura. Es por eso que el investigador debe esforzarse por realizar una inmersión en el campo durante largos periodos de tiempo, manteniendo una apertura y sin dejar de reconocer su condición de extranjería con respecto a los sujetos de estudio. Es decir, que debe hacer un esfuerzo por ser *olvidado* para ejercer la observación sin intervenir en la situación que estudia (Moussaoui, 2012:41-42).

3.3.4. Desplazamientos espacio-temporales en la ciudad a través de dioramas

Para lograr un mayor entendimiento de la observación de los desplazamientos espaciales y temporales realizados por los conductores taxistas en la ciudad, así como de sus espacios de confluencia, se recurrió a una tercera herramienta de investigación: los dioramas. Estos elementos son entendidos como una manera de

⁴⁰ «L’anthropologue se fait acteur, mobilisant ainsi sa propre expérience subjective avant de se focaliser sur celle de l’observé. [Et le même temp] l’anthropologue doit sinon extirper, du moins taire cette subjectivité afin de recréer la distance nécessaire à l’analyse» (Moussaoui, 2012:34, traducción propia).

realizar descripciones de áreas concretas que conjuntan el espacio, los proyectos o situaciones que se dan en él y sus relaciones con el espacio (Mendizábal, 2013).

La propuesta de construir dioramas responde, principalmente, a mantener una congruencia teórico-metodológica del planteamiento de esta investigación que sugiere la reconstrucción del proceso de trabajo taxista desde el diálogo entre los estudios laborales, espaciales y temporales, mediante la implementación de una metodología cualitativa abierta a la exploración. En dicho planteamiento, el tiempo no puede abordarse de manera superficial, pues resulta ser un eje fundamental en la conformación del proceso de trabajo estudiado, debido a la nula existencia de una jornada laboral definida y por la influencia que puede generar en el ritmo del trabajo.

El hecho de que la dinámica social y laboral de los conductores taxistas, con sus diferencias situacionales y estructurales, transcurra en el mismo espacio de forma sincrónica revela la importancia de situarlo –al espacio– como un eje analítico paralelo a la dimensión espacial. Así, el tiempo y el espacio posibilitan, pues, que el mundo se mantenga unido; por ello es que un sujeto puede situarse en el tiempo y en el espacio a partir del nacimiento y hasta la muerte (Hägerstrand, 1970; Silveira, 2013).

La comprensión simultánea del tiempo y del espacio radica en que “el espacio observado no es más que una fracción del tiempo, una proyección del tiempo sobre una fracción del espacio” (Saavedra Silva, 2009:40). En ese sentido, es pertinente recuperar los postulados de Einstein donde explica que, “no hay un tiempo cósmico para todo el universo, sino que ‘cada trozo de materia tiene su propio tiempo local’” (Silveira, 2013:12).

Identificar la coexistencia del espacio-tiempo en múltiples tiempos locales posibilita entender al mundo

no como una multiplicidad de partículas en movimiento, sino como una multiplicidad cuatridimensional de acontecimientos [...]. [Lo que] refuerza la noción de espacio relativo, es decir, del espacio considerado como un sistema

de relaciones o como un campo de fuerzas; así el tiempo se impone como una dimensión esencial. (Silveira, 2013:12)

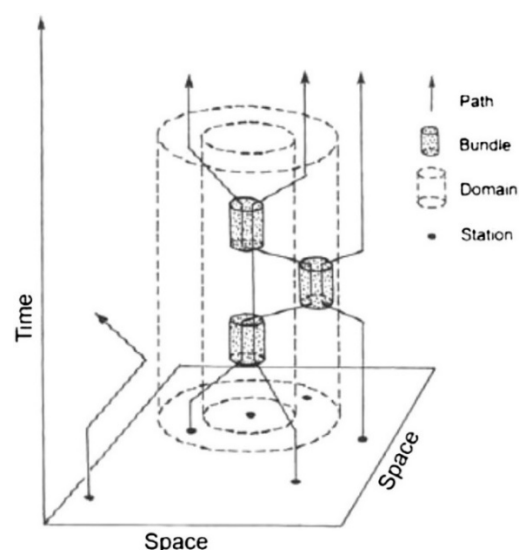
Al realizar un análisis espacial del proceso del trabajo de los conductores taxistas, a partir del reconocimiento de la simbiótica relación del espacio y del tiempo, surge la necesidad de ampliar el interés de situar al sujeto mediante la localización geográfica a la identificación de las coordenadas temporales. Para ello, Hägerstrand propone realizar una representación gráfica de las trayectorias “a partir de la descomposición del espacio tridimensional en una planicie bidimensional o una isla unidimensional y utilizar la dirección perpendicular para representar el tiempo” (Hägerstrand, 1970:10).⁴¹

Esto significa que es posible la caracterización de los desplazamientos o de la permanencia en un sitio en la planicie bidimensional y la puntualización del tiempo que transcurre en cada uno mediante la elaboración de prismas (ver Ilustración 1).

A partir de la elaboración de los dioramas de Hägerstrand, es posible identificar los desplazamientos de los conductores taxistas en la planicie bidimensional (que pueden entenderse también como los ejes X y Y) y su permanencia en algunos sitios específicos que decide de manera individual, en dirección perpendicular (eje Z). La elaboración de un diorama, explica Hägerstrand, debe tener como punto de partida “la base” del sujeto a observar. En este sentido, el mismo autor menciona que las personas necesitan tener algún tipo de base-hogar, aunque sea temporalmente donde puedan descansar a intervalos regulares, guardar sus pertenencias personales y recibir sus mensajes. [...] Cuando se mueve de esta, existe un límite concreto más allá del cual no puede ir si tiene que volver antes de un plazo. Por lo tanto, en su vida diaria cada quien tiene que existir espacialmente en una isla (Hägerstrand, 1970:12-13).

⁴¹ «The concept of a life path can easily be shown graphically if we agree to collapse three-dimensional space into a two-dimensional plain or even a one-dimensional island, and use perpendicular direction to represent time» (Traducción propia).

ILUSTRACIÓN 1. Visualización gráfica del tiempo y espacio desde la propuesta de Torsten Hägerstrand



Fuente: Petter, Lars, 2012

El inicio de cada diorama será, entonces, la vivienda de cada uno de los sujetos cuya trayectoria espacio-temporal se construirá y se fijará como un prisma, mismo que tendrá una verticalidad definida por el tiempo que el sujeto se sitúe ahí. El resto de prismas será definido por los desplazamientos del sujeto observado. No sin reconocer que existen ciertas restricciones que definen dónde, cuándo y por cuánto tiempo el sujeto puede desplazarse, detenerse o involucrarse con otros sujetos (Hägerstrand, 1970).

Las barreras a que se enfrenta el sujeto pueden ser geográficas o temporales. En el primer caso, los límites dependen de los medios de transportación con que dispone el sujeto observado. Como ejemplo, Hägerstrand expone las diferencias que hay entre el caminante y la persona motorizada y los alcances de desplazamiento que cada una de esas personas puede tener. Al hablar de los límites temporales, es necesario hacer hincapié en el reloj y el calendario como parámetros de medición que definen los horarios en que es prudente que un sujeto pueda desplazarse en una dirección específica o en la búsqueda de otros sujetos particulares.

En el caso de los desplazamientos espacio-temporales del conductor taxista, las barreras se vuelven mucho más flexibles, pues son sujetos motorizados que no tienen una ruta específica y tienen la posibilidad de tomar decisiones (basadas en sus necesidades e intereses) sobre sus desplazamientos y sobre el tiempo en que los realizan.

Conocer los desplazamientos y permanencias de un conductor taxista posibilitará la identificación de los sitios concretos en que se deberá realizar la observación flotante bajo la mirada de la etnografía en movimiento. Lo cual abonará a mantener una perspectiva metodológica abierta a la exploración y a los hallazgos de nuevas perspectivas y categorías no planificadas inicialmente.

La definición de los espacios de confluencia son preliminares. Lo que significa que hay una apertura para expandir la observación a otros espacios que sean identificados en el transcurso del trabajo de campo a realizar.

3.4. El muestreo cualitativo

Luego de realizar una selección concienzuda de las herramientas metodológicas a utilizar, para llegar a los objetivos de investigación propuestos, es necesario identificar a aquellos sujetos que conforman la población objetivo y, con ello, definir a los sujetos que posibilitarán una inmersión a la profundidad del proceso de trabajo estudiado.

La selección de los sujetos participantes en una investigación puede efectuarse a partir de la consideración de distintos elementos que, por un lado, se enfocan en la búsqueda de una representatividad estadística para caracterizar a la población que se investiga; y por otro, priorizan el conocimiento profundo de las cualidades contextuales en que se encuentra el sujeto.

En el caso de la investigación que aquí se enuncia, el interés central no radica en la representatividad estadística de los trabajadores taxistas, sino en el conocimiento profundo y denso del trabajo taxista. En ese contexto, para definir el marco muestral de los conductores taxistas, no debemos centrarnos en “cuántos, sino qué queremos saber y qué, estimamos, deseamos afirmar” (Scribano, 2008:35).

La afirmación sobre la no pretensión de realizar un ejercicio representativo estadísticamente y su vinculación con las herramientas metodológicas que se expusieron en el apartado anterior, orientan la construcción del marco muestral, a través de un muestreo teórico, que posibilite la “[producción] de datos, guiada por los conceptos derivados de la teoría que se está construyendo” (Strauss & Corbin, 2002:219).

El muestreo teórico es de carácter tipológico y acumulativo. Su planteamiento siempre inicia desde las discusiones teóricas del objeto de estudio, pues es en ese momento en que se definen las categorías y los conceptos que detonarán las discusiones teórico-conceptuales de la investigación emprendida. A lo largo del periodo de recolección y producción de información se reconocen los distintos acontecimientos e incidentes que van ocurriendo, y se suman al análisis para contribuir a la definición del tamaño de la muestra (Strauss & Corbin, 2002; Denman & Haro, 2000).

El objetivo central del muestreo cualitativo es “maximizar las oportunidades de [conocer] y comparar acontecimientos, incidentes o sucesos para determinar cómo varía una categoría en términos de sus propiedades y dimensiones [...] [y] descubrir, denominar y categorizar los fenómenos. [Por ello es que el muestreo] está abierto a toda persona, lugar y situación que nos ofrezca la mayor oportunidad de describrimiento” (Strauss & Corbin, 2002: 220-225).

La delimitación temporal de un muestreo cualitativo se define a partir del análisis que se va realizando en su avance; pues debe extenderse hasta que no emerjan datos nuevos significantes. Es decir que, a partir de los acontecimientos e incidentes observados que se analizan dentro del proceso investigativo, se evidencia la necesidad de continuar con el trabajo de campo, o detenerse. Es por ello que la muestra se genera de forma progresiva y “tiende a convertirse en algo más centrado y con propósito, a medida que la investigación avanza” (Scribano, 2008: 235).

El también llamado punto de saturación es, entonces, una forma de medir el avance del trabajo de campo. Este sucede cuando la información con que se cuenta

empieza a repetirse en las subsecuentes entrevistas. Lo anterior debe tomarse como una señal de que no será necesario realizar más entrevistas, sin embargo,

suele continuar hasta que se redacta el estudio porque muchas veces en esos momentos, las personas descubren que ciertas categorías no están completamente desarrolladas. Entonces, [la vinculación con los sujetos entrevistados] adquiere el objetivo de completar y refinar exactamente de la misma manera que se describió antes. (Denman & Haro, 2000:32)

La característica particular del muestreo cualitativo, acerca de su reformulación permanente, implica que la selección/identificación de sujetos participantes sea continua y abierta. “Para garantizar la apertura, es ventajoso no estructurar demasiado estrictamente la recolección de datos en términos de tiempo, de personas o de lugares, aunque uno tenga algunas concepciones teóricas en mente, pues estas lo pueden desviar del camino o cerrarle las puertas al descubrimiento”(Strauss & Corbin, 2002:225).

Por tanto, el marco muestral que se propone en esta investigación contempla la heterogeneidad de sujetos presentados en el primer capítulo. Para su construcción se propone partir de los tres campos de identidad: el de los protagonistas, el de los antagonistas y el de los espectadores.

Los perfiles de los sujetos que formarán parte del marco muestral, además de la enunciación de los sujetos taxistas, son otros que, si bien no son trabajadores taxistas, tienen una participación directa o indirecta en los diferentes escenarios de interacción donde los taxistas se desenvuelven (ver TABLA 4).

Una vez definida la estrategia a seguir para la construcción del marco muestral, se inició el proceso de vinculación con los conductores taxistas que tuvo como fuente inicial la recuperación del contacto con conductores que participaron en la investigación de maestría, a través de conversaciones informales, así como del contenido de las entrevistas autobiográficas de ese periodo de investigación. La utilización de estas entrevistas, que ya han posibilitado finalizar una investigación, no implica que los resultados a obtener puedan ser limitados; pues al realizarse a

través de narrativas autobiográficas, el contenido puede ser analizado desde diferentes perspectivas y estrategias analíticas.

Otra de las estrategias para entablar contacto con conductores fue a partir del trabajo de campo experiencial. En el que hubo una inmersión al campo a través del uso de este medio de transporte en desplazamientos que pudieran tener, al menos, treinta minutos de duración. En estos desplazamientos se buscó tener conversaciones informales con los conductores taxistas y, al percibir interés, se invitó a cada conductor a participar en la investigación.

Debido a las complicaciones presentadas en el proceso de vinculación con algunos conductores, se decidió implementar la estrategia de «bola de nieve» a través de los conductores participantes y de otros sujetos que tenían la posibilidad de contactarse con algunos de estos trabajadores.

TABLA 4. Marco muestral

Número de entrevista	Fecha de realización	Perfil del entrevistado	Forma de contacto	Duración de la entrevista	Formula inicial utilizada	Comentario
1	26-06-2015	Nombre: Antonio Martínez Años de experiencia: 31 años Características de trabajo: - Chofer de taxi, no propietario - Taxista libre - Taxi de terminales - Sitios irregulares de manera intermitente	Conversación informal en el año 2015	3' 54"	¿Podría contarme la historia de su vida como taxista?	Conductor con treinta años de experiencia como taxista de la Ciudad de México. Se ha construido una relación académica de 5 años.
1.1	10-01-2016			1' 34"	Si tuviera que contarme algo relevante acerca de su trabajo como taxista, ¿qué sería?	
1.2	No especificado			No especificado	Sin fórmula inicial. Abordaje de temas diversos durante la comunicación	Se ha mantenido una comunicación constante en el periodo 2015-2020. Por lo que antes de iniciar con el trabajo de campo de la investigación doctoral, se realizaron diversas conversaciones sobre temáticas distintas.
1.3	27-04-2019			55' 00"	¿Podría contarme sus dos últimos días de trabajo?	Se realizó una entrevista para profundizar la información acerca de los recorridos cotidianos que realiza el conductor
1.4	27/28-04-2019			6'00"	Sin fórmula inicial.	Se realizó un recorrido por la ciudad para visitar sus <i>departamentos</i>
2	07-03-2019	Sr. Jorge Romo Características de trabajo: - Chofer de taxi no propietario - Taxista libre	Conversación informal	1, 30'	¿Podría contarme la historia de su vida como taxista? ¿Podría contarme los dos últimos días de su trabajo?	La entrevista con el Sr. Romo no pudo ser grabada, pues el conductor no estuvo de acuerdo, pero se tomaron notas de todo lo comentado.

3	19-06-2019	Claudia Características de trabajo: Propietaria de un establecimiento de comida que ofrece servicio, principal- mente, a conductores	Bola de nieve	49' 14"	¿Podría contarme la historia de su vida trabajando con conductores taxistas?	
4	20-06-2019	Sr. Miguel Edad: 50 años aproximadamente Características de trabajo: - 24 años como taxista - Inició como chofer - Concesionario - Taxista de sitio y radio taxi	Bola de nieve	35'19"	¿Podría contarme la historia de su vida como taxista?	
5	20-06-2019	Sr. Francisco	Bola de nieve	18' 35"	--	No se entabló una relación de colaboración, pero se llevó a cabo una conversación informal en la que narró algunas de las diferencias que percibe entre su trabajo como taxista y Uber
6	25-06-2019	Nombre: José Características de trabajo: - Conductor taxista - Taxi de sitio - Radio taxi	Bola de nieve	--	¿Podría contarme acerca de su trabajo como taxista?	El Sr. José no aceptó participar en una entrevista, pero dijo que podía hacerle una pregunta y me la respondería de manera informal. Por acercamiento metodológico se planteó una fórmula inicial semejante a la utilizada con otros conductores
7	09-02-2016	Nombre: --- Sobrenombre: Zafiro Edad: 50 años, aproximadamente.	Bola de nieve	38'02"	¿Podría contarme la historia de su vida como taxista?	La experiencia contemplada hace referencia al momento de la entrevista

		Años de experiencia: 6 años Características de trabajo: - Dueña de vehículo - Arrendataria de placas - Taxi de sitio - Usuaría de radio banda civil				
8	20-02-2016	Nombre: -- Sobrenombre: Salsero Años de experiencia: 15 Características de trabajo: - Concesionario - Dueño de vehículo - Conductor de sitio - Usuario de Banda civil	Bola de nieve	1, 36'20"	¿Podría contarme la historia de su vida como taxista?	La experiencia contemplada hace referencia al momento de la entrevista
9	23-02-2016	Nombre: -- Sobrenombre: Rumbero Años de experiencia: 5 Características de trabajo: - Concesionario - Dueño de vehículo - Conductor de sitio - Usuario de Banda civil	Bola de nieve	45' 19"	¿Podría contarme la historia de su vida como taxista?	La experiencia contemplada hace referencia al momento de la entrevista
10	16-04-2016	Nombre: Fidel Edad: 60 años, aproximadamente Años de experiencia: 13 años Características de trabajo: - Chofer taxi libre - Taxista de sitio irregular por las noches	Bola de nieve	1, 10'		La experiencia contemplada hace referencia al momento de la entrevista
11	01-06-2016	Nombre: Ledín Edad: 33 años Tiempo de experiencia: 8 meses Características de trabajo:	Bola de nieve	40'22"		La experiencia contemplada hace referencia al momento de la entrevista

		- Conductor de Uber - Propietario del vehículo - Fue miembro de grupo de WhatsApp				
12	27-04-2019	Sra. Estefanía - Conductora taxista	Bola de nieve	No aplica	No aplica	No se entabló una relación de colaboración con ella, sin embargo hubo comunicación vía whatsapp entre el 27-04-2019 y 19-05-2019 con algunas interacciones relevantes para la investigación

3.5. Inserción al mundo de trabajo taxista: aproximaciones del trabajo de campo

Dado que el trabajo de campo planteado es experiencial, se ha desarrollado de manera paralela al proceso de investigación. Esto significa que ha habido una inserción continua en la realidad social que se investiga. Ese adentramiento permite generar relaciones personales cercanas que ofrecen la posibilidad del descubrimiento constante.

La característica experiencial del trabajo de campo permitió una inmersión desde la primera fase de la investigación, en la que se realizó el planteamiento del objeto de estudio. Lo anterior garantizó la construcción de un objeto de estudio estrechamente vinculado con la realidad social investigada. Posterior al primero planteamiento del objeto de estudio el trabajo de campo continuó, pero a través del establecimiento de conversaciones informales y de observación flotante. En este periodo se pudieron conocer algunas características del trabajo taxista y de las dinámicas cotidianas de diferentes conductores. Además, se estableció contacto con algunos conductores interesados en participar en la investigación.

La vinculación constante con la realidad estudiada posibilitó, en gran medida, la construcción de un marco muestral y la adecuada aplicación de las técnicas de investigación previamente referidas. Cada uno de los acercamientos con conductores taxistas, así como sus resultados, fue distinto. En algunos casos, el interés por participar en la investigación era muy evidente. Mientras que en otros, había algunas inquietudes que les hicieron participar en alguna entrevista, pero al cabo de un tiempo de comunicación desertaron del proceso.

Pudo deberse a que “el observador puede parecer, a los ojos de los observados, como una promesa de ventajas, como una garantía de imparcialidad y de justicia, como una amenaza al *status quo*, o como un peligro a situaciones de privilegio” (Ruiz Olabuenaga, 1996:141). Donde el observador es situado en un contexto

significativo y en una posición establecida a partir de las percepciones de los sujetos observados.⁴²

El acercamiento más significativo en términos metodológicos se realizó con Don Antonio, con quien se ha cultivado una relación desde el año 2015; misma que se ha desarrollado a través de una constante comunicación en la que existe un diálogo horizontal acerca del trabajo que realiza y sobre otros temas cotidianos. Esto ha implicado la construcción un vínculo de confianza e interés mutuo para la culminación de la investigación doctoral acerca del proceso de trabajo ampliado y denso de los taxistas de la Ciudad de México, y le ha otorgado insumos para posicionarse como un co-investigador en el proyecto emprendido. Lo que se evidencia a partir de las líneas discursivas entabladas a lo largo del trabajo de campo experiencial que se realizó.

Cada contacto realizado con los conductores taxistas se hizo en diferentes momentos. Sin embargo, el proceso de construcción de las distintas relaciones se efectuó mediante la misma estrategia: posterior al encuentro inicial, donde se llevaron a cabo conversaciones informales, se mantuvo contacto con cada uno a través de mensajes telefónicos, con la finalidad de “identificarse con las personas [con] que se mantendría una relación prolongada” (Taylor & Bogdan, 1994:41). El intercambio de mensajes no siempre se enfocó en “obtener datos” para enriquecer la investigación, sino en generar un vínculo de confianza y empatía con los conductores taxistas.⁴³

El proceso de construcción de una relación empática y de confianza fue fundamental para definir la participación de los conductores en las entrevistas que se realizaron como parte de esta investigación. Los encuentros efectuados con cada conductor

⁴² Tal como ocurrió con el acercamiento con un conductor taxista: Don Jorge, con quien hubo una dinámica muy fluida en el primer acercamiento y durante la entrevista realizada. Sin embargo, posteriormente, Don Jorge definió la posición de la persona investigadora como potencial apoyo para la organización de los trabajadores y condujo la interacción a la exposición de que “cualquier persona que investigue el tema, debe (por obligación) tener un compromiso político hacia el grupo investigado”.

⁴³ Esta vinculación “aparece lentamente en la mayoría de las investigaciones de campo. Y cuando aparece, puede ser tentativo y frágil [...]. El acercamiento y la confianza pueden crecer y disminuir en el curso del trabajo de campo (Taylor & Bodgan, 1994:55).

se llevaron a cabo en diferentes sitios que fueron elegidos por ellos, según su disponibilidad de tiempo y sus posibilidades de desplazamiento en la ciudad.

La definición de los lugares de encuentro para la realización de entrevistas por parte de cada conductor fue relevante para la investigación, debido a que podrían dar cuenta de la ubicación y las características de los sitios que muy probablemente frecuenta cada uno, y que se relacionan con la construcción de su habitar en la ciudad. Los lugares elegidos para la realización de entrevistas fueron sitios de alimentación (como puestos de comida en tianguis o fondas), sitios de taxi, lugares de encuentro con otros taxistas y, únicamente en dos casos se efectuaron en una biblioteca y en un estudio de grabación situado en una escuela de música.

El inicio de cada entrevista se desarrolló con naturalidad, involucrando un momento de conversación informal en el que se habló de diferentes temáticas relacionadas con el trabajo taxista y algunas inquietudes sobre el interés de la investigadora en desarrollar la investigación. Posterior a ello, se explicó a los conductores que la entrevista daría inicio y se solicitó su permiso para documentar la entrevista por medio de una grabación de audio. La única instrucción mencionada fue que la entrevistadora haría una pregunta inicial y que cada conductor tendría plena libertad para articular su respuesta como decidiera y en el tiempo que considerara adecuado.

La duración de las entrevistas fue distinta con cada conductor, pero oscilaron entre cuarenta minutos y cinco horas. Para la realización de las entrevistas se utilizaron fórmulas iniciales que permitieron establecer un contrato narrativo; en el cual “el entrevistador marca una pauta inicial para que el narrador empiece su propia construcción [del relato] desde un ámbito de su vida” (Lindón, 1999:298).

Para que la comunicación se llevara a cabo, tal como lo plantea el contrato narrativo, fue necesario elaborar fórmulas iniciales que contemplaran una vinculación con los objetivos de la investigación y contaran con una apertura para que cada conductor pudiera construir su relato de la manera en que así lo decidiera. Por ello se definieron algunas formulas iniciales que se utilizaron en diferentes momentos con

los trabajadores taxistas de acuerdo con el desarrollo de la relación académica y el número de entrevistas realizadas con cada uno de ellos (ver TABLA 5).

TABLA 5. Fórmulas iniciales utilizadas en el trabajo de campo de la investigación

Fórmula inicial	Momento en que se utilizó	Resultados
<i>¿Podría contarme la historia de su vida como taxista?</i> <i>¿Podría contarme la historia de su vida en su trabajo relacionado con los taxistas?</i>	Primera entrevista realizada	Permitió construir un relato inicial
<i>Si tuviera algo relevante que contarme sobre su trabajo, ¿qué sería?</i>	Entrevistas posteriores	Una vez que se elaboró el relato inicial, esta fórmula posibilitó profundizar en el conocimiento sobre el proceso de trabajo de cada taxista
<i>¿Podría contarme sus dos últimos días de trabajo?</i>	Entrevistas posteriores	Permitió reconstruir las jornadas de trabajo a través de los dioramas de Hågerstrand

Como resultado de cada una de las entrevistas se construyeron trece relatos. De los cuales, se identificó que algunos se centraron únicamente en el trabajo taxista; mientras que otros llevaron a los sujetos entrevistados a hacer un recorrido por la historia de su vida. Les permitió identificar sujetos o experiencias que, desde su perspectiva, marcaron una influencia para ser conductores taxistas en el momento actual.

La información obtenida a través de cada relato posibilitó un acercamiento a la subjetividad de los participantes y, por tanto, al proceso de trabajo que desempeñan cotidianamente desde un enfoque experiencial, donde el habitar ocupa un papel fundamental. Se realizó un proceso de organización de la información en la que se tomó la decisión metodológica de transcribir íntegramente cada una de las entrevistas, con el objetivo de que fuera posible su interpretación a partir de la recuperación de la construcción discursiva de cada sujeto taxista, lo que definió dos tipos de documentos de consulta.

Por un lado, el documento que resultó de la transformación del lenguaje oral al escrito; que incluyó la revisión de las anotaciones al margen realizadas por la entrevistadora durante cada encuentro con la finalidad de recuperar el contexto en que se llevaron a cabo ciertos comentarios. Y por otro, la definición del audio original

de la entrevista como el *primer documento* o *documento primario* con el objetivo de situar la construcción discursiva del hablante en un papel central del análisis posterior y de evaluar la adecuada interpretación de cada relato (Farías & Montero, 2005; Valles, 2002; Atkinson, 1998).

3.6. Estrategia de análisis

De la misma forma que en la construcción del objeto de estudio se reconoció a la realidad social como compleja y multidimensional, llevar a cabo el análisis de los resultados del trabajo de campo implicó un ejercicio de reflexión en el que fueron considerados los planteamientos teóricos, metodológicos y empíricos como base para la construcción de una matriz de análisis cualitativa. Para ello se definieron categorías explicativas del proceso de trabajo taxista que, desde el enfoque construido en el objeto de estudio y desde las apreciaciones individuales de cada conductor, la comprensión de las prácticas laborales de los taxistas de la ciudad de México (ver TABLA 6).

La construcción de las categorías explicativas se realizó en dos momentos; el primero de ellos después de haber definido el objeto de estudio e identificado los conceptos centrales que permitirían responder los cuestionamientos de la investigación. Mientras que el segundo, enfocado en profundizar las categorías analíticas planteadas inicialmente, fue la realización del trabajo de campo.

De tal forma que las categorías explicativas generales son: **las situaciones y las pausas del trabajo**. Para construir el análisis de cada una de ellas fue necesario pensarlas a la luz de otros ejes analíticos, como son: el espacio, el tiempo y los sistemas interaccionales, los cuales pueden conjuntarse en un solo eje transversal: *el ritmo de trabajo*.

La consideración del *ritmo de trabajo* como eje analítico transversal responde a que en él hay una conjugación entre el tiempo y el espacio en que se efectúa el trabajo taxista (situaciones de trabajo) con el tiempo y el espacio en que el mismo trabajo se suspende (pausas del trabajo). Además de que es en esa misma conjugación

donde se concretan los escenarios de interacción entre los conductores y otros sujetos.

Para identificar y estudiar el ritmo de trabajo de los taxistas fue fundamental reconocer otros elementos presentes en el proceso de trabajo, como las materialidades fijas y los flujos sociales que se encuentran alrededor de esta actividad laboral;⁴⁴ asimismo, fue necesario operacionalizar los conceptos trabajados, de tal forma que se considerara la perspectiva construida y se aterrizara a las categorías particulares del trabajo taxista. Para ello se realizó una diferenciación entre las materialidades fijas del trabajo taxista en el interior y exterior del vehículo. En cada una de esas dimensiones se pensó al ritmo desde las situaciones y las pausas en el trabajo, así como desde los escenarios de interacción y su vinculación con algunas dinámicas de control sobre el proceso de trabajo.

⁴⁴ Tal como se mencionó en los primeros capítulos de esta investigación, las materialidades fijas son los espacios objetivos o territorios donde se configuran las relaciones sociales del conductor (ya sea en el interior o exterior del vehículo taxista), mientras que los flujos son aquellas dimensiones vinculadas a las subjetividades compartidas que constituyen la dinámica de la ciudad (Lindón, 2007).

TABLA 6. Matriz de análisis

Eje analítico transversal	Categorías generales	Categorización puntual del proceso de trabajo taxista				
Ritmo de trabajo	Sujetos taxistas: tipología del habitar	Tipos ideales de conductores taxistas	Habitar monotópico	Identidad del sujeto trabajador	Apropiación del espacio Apropiación de la actividad Jornada de trabajo	
			Habitar politópico			
	Situaciones de trabajo	Su objetivo es realizar servicios de transportación.				
		En cada situación se requieren y ejecutan conocimientos técnicos y empíricos del trabajo taxista para planear rutas de desplazamiento y definición de cuotas.				
		Existen límites temporales en la realización de cada una.				
		El conductor no tiene completo control sobre su duración, por lo tanto no puede controlar el costo monetario de cada una. Por ello pueden ser consideradas como efímeras.				
	Pausas en el trabajo	Pueden tener como objetivo	La búsqueda de nuevos clientes-usuarios.			
			Dejar de estar disponible para realizar otro servicio de transportación.			
		Se llevan a cabo en dos momentos	Terminación de un servicio de transportación.			
			Decisión del conductor para pausar, lo que le dota de una sensación de "libertad" en la administración de su tiempo.			
		El conductor no tiene completo control sobre la frecuencia de su realización, por lo que pueden ser consideradas de espera.				
		Durante las pausas del trabajo se realizan diversas actividades	Ocio			
				Descanso		
			Necesidades personales	Baño o aseo		
				Alimentación		
				Compras diversas		
	Necesidades laborales		Reparación del automóvil			
		Gestión con autoridades				
		Búsqueda de nuevos clientes-usuarios				

Eje analítico transversal	Categorías generales	Categorización puntual del proceso de trabajo taxista				
Ritmo de trabajo y subjetividad de los conductores taxistas	Escenarios de interacción en el interior y exterior del vehículo taxista	Interacciones cara a cara	Clientes-usuarios	Previo al servicio de transportación		
				En el momento del servicio de transportación		
				Posterior al servicio de transportación		
			Compañeros de trabajo	Actividades relacionadas con la ejecución de trabajo	Apoyo y acompañamiento por seguridad	
					Intercambio de conocimientos técnicos y experiencias empíricas del trabajo taxista	
					Reuniones para la organización gremial	
				Actividades de recreación	Interacción cotidiana	
					Interacción por un evento "especial"	
			Amigos o familiares	Actividades de recreación	Interacción cotidiana	
				Actividades relacionadas con la ejecución de trabajo	Encuentros para transportar a estos sujetos	
			Otros sujetos	Actividades relacionadas con la ejecución de trabajo	Realización de trámites con autoridades de movilidad	Trámite/renovación de concesiones
						Revista
						Trámite/renovación de tarjetón
						Solución de conflictos por percance vial
					Mantenimiento del vehículo taxista	Taller (mecánico, hojalatería, vulcanizadora, etc.)
				Actividades de recreación	Interacción cotidiana durante la jornada de trabajo	
					Interacciones fuera de la jornada de trabajo	

Eje analítico transversal	Categorías generales	Categorización puntual del proceso de trabajo taxista					
Ritmo de trabajo y subjetividad de los conductores taxistas	Escenarios de interacción en el interior y exterior del vehículo taxista	Otro tipo de interacciones	Clientes-usuarios	Comunicación telefónica directa		Solicitud o realización de un servicio de transportación	
				Comunicación a través de intermediarios como Uber, Cabify, EasyTaxi, etc.			
			Compañeros de trabajo	Comunicación a través de llamadas telefónicas			Construcción de vínculos cercanos Compra-venta de productos y servicios Búsqueda de automóvil/conductor taxista Organización gremial
				Comunicación a través de servicios de mensajería telefónica o redes sociales	Mensajes directos (SMS, WhastApp, Messenger u otros)		
					Grupos de chat de trabajadores taxistas (WhastApp o Messenger)		
					Grupos o <i>comunidades</i> de Facebook de trabajadores taxistas		
				Comunicación a través de radio	Radio de Banda Civil		
					Aplicaciones de radio en teléfono celular		
				Comunicación a través de personas intermediarias como checadores o administradores de sitio de taxis			
			Otros sujetos	Grupos o <i>comunidades</i> de Facebook de trabajadores taxistas donde participan vendedores o intermediarios de trámites administrativos			Compra-venta de productos y servicios
				Comunicación a través de llamadas telefónicas			
				Comunicación a través de servicios de mensajería telefónica o redes sociales			

La categorización elaborada en la matriz de análisis implicó también organizar la información obtenida en el campo, con la finalidad de identificar las características espaciales de los sitios en que se concretarían los ejercicios de observación, y de conocer los desplazamientos espaciales y temporales de los conductores taxistas.

Desde la propuesta de Hägerstrand, los desplazamientos espacio-temporales de los conductores taxistas pueden ser analizados a través de la identificación de sus características particulares, y son representados gráficamente en dioramas. El resultado de la observación de cada diorama, no refleja un patrón de desplazamiento espacial y temporal único, sino que ofrece un acercamiento a las particularidades de desplazamiento espacio-temporal que los conductores llevan a cabo. Lo anterior no es una pérdida de información sobre los desplazamientos taxistas. Por el contrario, dadas las características de esta actividad laboral, que no tiene rutas establecidas ni horarios para su ejecución, se convierte en una ventana de oportunidad para conocer las tendencias generales de desplazamiento de cada trabajador, sin limitar la observación a un solo día.

Con la finalidad de definir la ruta de los desplazamientos espaciales y su distribución temporal en un periodo de 24 horas, la información correspondiente fue plasmada en una tabla resumen que fungió como insumo principal para su construcción gráfica en la versión 3.4 del software de licencia libre QGis. La estructura de la tabla mencionada previamente incluyó información sobre los sitios y zonas de la ciudad frecuentadas por los conductores taxistas, así como la estimación de los horarios en que se realizaron dichos desplazamientos y del periodo de permanencia en cada sitio o zona de la ciudad. Todo ello, con la finalidad de asignar una escala homogénea en la definición de la elevación correspondiente a los desplazamientos temporales, que son representados en el plano por el eje Z.⁴⁵

⁴⁵ Los dioramas de Hägerstrand no pueden ser considerados como mapas, sino como representaciones gráficas de desplazamientos espacio-temporales. Por ello, la definición de los sitios no fue georreferenciada puntualmente, y la escala de elevación del eje Z no correspondió a una precisión de altura; sino a la necesidad de representar gráficamente las tendencias de los desplazamientos espacio-temporales. No obstante, sí se consideró un parámetro de medición en metros lineales.

La elaboración de los dioramas dio oportunidad de plantear algunos nuevos cuestionamientos sobre el ritmo de trabajo de los conductores taxistas. Pues al conocer la distribución temporal de sus desplazamientos, se pudo identificar que mientras en algunos casos la duración de la jornada de trabajo se adaptó a la duración de un día de 24 horas, como en el caso de Ledín, hubo otros en los que el periodo se extendió a las 36 horas. Para ello se muestran las TABLAS 7 y 8 como un ejemplo de la diferencia en la distribución temporal de la jornada de trabajo.

TABLA 7. Distribución temporal de los desplazamientos de Ledín

Sitio o zona del desplazamiento	Hora del desplazamiento*	Tiempo de estadía*	Escala de elevación	Elevación definida
Del Valle	06:00:00 a. m.	0 horas	0	16
Coyoacán	10:00:00 a. m.	4 horas	16	32
Corte de la jornada laboral por estudios				
Reinicio de la jornada	04:00:00 p. m.	0 horas	24	56
Coyoacán	04:00:00 p. m.	1 hora	4	60
Narvarte	05:00:00 p. m.	1 hora	4	64
Condesa	06:00:00 p. m.	1 hora	4	68
Polanco	07:00:00 p. m.	1 hora	4	72
Santa Fe	08:00:00 p. m.	1 hora	4	76
Aeropuerto	09:00:00 p. m.	1 hora	4	80
Centro	10:00:00 p. m.	1 hora	4	84
Juárez	11:00:00 p. m.	1 hora	4	88
Del Valle	12:00:00 a. m.	0 horas	0	88
Total de horas transcurridas hasta el regreso a casa**		12 horas		

* Las horas enunciadas y el tiempo de estadía son aproximaciones basadas en los relatos autobiográficos contruidos por cada conductor.

** En este periodo es necesario considerar las 6 horas durante las que el conductor hace una pausa de su jornada de trabajo. Lo que implicaría que está fuera de su casa 18 horas.

TABLA 8. Distribución temporal de los desplazamientos de Don Antonio

Sitio o zona del desplazamiento	Hora del desplazamiento*	Tiempo de estadía*	Escala de elevación	Elevación definida
Casa	01:00:00 p. m.	0	0	16
Santa Martha	02:00:00 p. m.	1 hora	4	20
Pantitlán	03:00:00 p. m.	1 hora	4	24
Iztacalco	04:00:00 p. m.	1 hora	4	28
Iztapalapa	07:00:00 p. m.	3 horas	12	40
Balbuena	08:00:00 p. m.	1 hora	4	44
Aeropuerto	10:00:00 p. m.	2 horas	8	52
Av. Juárez	12:00:00 a. m.	2 horas	8	60
Aragón	02:00:00 a. m.	2 horas	8	68
Av. Juárez	03:00:00 a. m.	1 hora	4	72
Ecatepec	04:00:00 a. m.	0 horas	0	72
La Villa	04:00:00 a. m.	1 hora	4	76
La Villa	07:00:00 a. m.	3 horas	12	88
Merced	07:00:00 a. m.	0 horas	0	88
Merced	10:00:00 a. m.	3 horas	12	100
Balbuena	10:00:00 a. m.	0 horas	0	100
Balbuena	01:00:00 p. m.	3 horas	12	112
Aeropuerto	03:00:00 p. m.	2 horas	8	120
Iztacalco	04:00:00 p. m.	1 hora	4	124
Iztapalapa	06:00:00 p. m.	2 horas	8	132
Observatorio	07:00:00 p. m.	1 hora	4	136
Pantitlán	09:00:00 p. m.	2 horas	8	144
Zaragoza	10:00:00 p. m.	1 hora	4	148
Santa Martha	12:00:00 a. m.	2 horas	8	156
Casa	01:00:00 a. m.	1 hora	4	160
Total de horas transcurridas hasta el regreso a casa		36 horas		

* Las horas enunciadas y el tiempo de estadía son aproximaciones basadas en los relatos autobiográficos contruidos por cada conductor.

La variación en la duración de los desplazamientos de cada conductor así como de su permanencia en algunos sitios específicos implica la existencia de una diferencia en el ritmo de trabajo; dicha diferencia está relacionada con las formas en que cada trabajador habita el espacio y desarrolla su proceso de trabajo. A partir de la observación detallada de los escenarios de interacción, en las diferentes dimensiones del trabajo estudiado, pueden ser mayormente comprendidas las distintas formas de habitar.

Capítulo 4: Hallazgos del trabajo de los taxistas. Caracterización, conformación e interacción del proceso de trabajo

El capítulo cuatro de esta investigación es el primero de tres capítulos que presentan el análisis de los resultados obtenidos en el trabajo de campo experiencial. El objetivo central de este capítulo es reflexionar los hallazgos de la inmersión a la realidad empírica del trabajo taxista a la luz del proceso de trabajo taxista como ha sido conceptualizado en esta investigación.

Para cumplir con el objetivo planteado, este capítulo se estructuró tomando como base la matriz de análisis presentada en el capítulo metodológico. En primer lugar, se presenta un apartado enfocado en reconstruir el proceso de trabajo de los taxistas a partir del diálogo entre lo que fue identificado por Rowles (1978) como *conocimientos subjetivos* y *conocimientos objetivos*⁴⁶. El resultado del proceso de reflexión permitió conocer que el proceso de trabajo estudiado es influenciado directamente por la subjetividad de los conductores taxistas, que puede conocerse a través de su habitar.

La importancia del habitar taxista en la conformación de su proceso de trabajo, orientó la reflexión del primer apartado de este capítulo hacia la construcción de una tipología de los conductores taxistas de la Ciudad de México: los conductores de habitar monotópico y politópico. La tipología construida considera la multidimensionalidad de esta actividad laboral, es decir, el ámbito laboral, espacial e interaccional, así como los aspectos subjetivos y objetivos.

Cada uno de los tipos ideales taxistas considera la heterogeneidad de sujetos que lo conforman, de tal manera que uno de los resultados de este apartado es la presentación de los distintos conductores que se identifican al interior de cada tipo ideal. El resultado de dicha presentación, es la caracterización de dos subgrupos de conductores taxistas en cada tipo ideal. Esta diferenciación permitió conocer que, incluso dentro de cada una de las formas de habitar, existen diferencias que se deben a la heterogeneidad de los sujetos, a su subjetividad y a la construcción de

⁴⁶ En el contexto de esta investigación, el conocimiento objetivo es aquel construido mediante la revisión de diversas fuentes que han presentado un conocimiento “generalizado” sobre los conductores taxistas y su actividad laboral. El conocimiento subjetivo, por otro lado, es aquel que fue construido a través de la experiencia de investigación. Este conocimiento es resultado de la interacción con los sujetos trabajadores, quienes son los poseedores de experiencias particulares que fueron transmitidas a la investigadora mediante el trabajo de campo experiencial.

su identidad; y que tales diferencias se reflejan en el tipo de apropiación de su actividad laboral.

Una vez que se definió la tipología de conductores taxistas a través de su habitar, se llevó la reflexión hacia los componentes del proceso de trabajo que, en su forma más elemental, son las situaciones y pausas. Que se concretan en escenarios de interacción y con sujetos sociales diversos. Ninguna de las interacciones es igual a otra. No obstante, a partir del trabajo de campo realizado, se pudo identificar que hay algunas características en las interacciones que experimentan los conductores taxistas que permiten su agrupación por similitud. Los parámetros definidos para tal agrupación corresponden a las dimensiones analíticas que son eje de esta investigación: el espacio, el tiempo y las interacciones sociales.

La reflexión en torno a las situaciones y pausas en el trabajo no puede hacerse sin considerar el habitar taxista, pues es a partir de ese habitar que los conductores definen las características de cada situación y pausa en el trabajo. Para desarrollar este análisis, en el segundo apartado se presenta –con experiencias particulares de los conductores taxistas y del trabajo de campo–, una descripción detallada de las situaciones y pausas en el trabajo; así como las distintas formas en que éstas ejercen una influencia en la subjetividad de los trabajadores taxistas y en los escenarios de interacción que construyen cotidianamente.

Las interacciones efectuadas por los conductores responden a objetivos claros como el desarrollo de su trabajo o de situaciones familiares/personales; pueden concretarse en el interior o exterior del automóvil y, además, llevarse a cabo mediante interacciones cara a cara o indirectas. Cada una de las posibles combinaciones de las características mencionadas previamente genera la posibilidad de construir un escenario de interacción particular que siempre es mediado por la subjetividad de cada sujeto participante.

Una vez identificada la tipología ideal taxista y las características generales y particulares de las situaciones y pausas que componen el trabajo taxista, en el tercer apartado se logra hacer una reconstrucción del proceso de trabajo taxista. Que es influenciado por diferentes formas de interacción que pueden ser, incluso, tensas o

de conflicto, pero que se posicionan como un elemento central para la definición de la jornada de trabajo; pues son el punto de partida para la generación de estrategias que guían la acción de los sujetos trabajadores durante la ejecución de la actividad laboral.

4.1. Los sujetos taxistas y el habitar como base para la construcción de su proceso de trabajo

Para poder plantear una caracterización de los conductores taxistas desde la perspectiva teórico metodológica propuesta en esta investigación –que se posiciona como configuracional y multidimensional– fue necesario relacionar los conocimientos subjetivos de los conductores taxistas, es decir, aquellos relacionados con su trabajo, con la ciudad y con otros elementos, con los conocimientos objetivos a los que se pudo acceder mediante la exploración de las características de la actividad estudiada y de la ciudad, así como de una consulta bibliográfica relacionada con el tema estudiado, y de las diferentes perspectivas teóricas consultadas.

La interacción entre los conocimientos subjetivo y objetivo dio pie al conocimiento intersubjetivo, mismo que permitió la construcción de una tipología de dos tipos ideales de los conductores taxistas de la Ciudad de México: los conductores de habitar monotópico y los de habitar politópico. Dichos tipos contemplan, por un lado, el espacio de trabajo de los taxistas en su interioridad y exterioridad, es decir, dentro y fuera del vehículo, así como todos los escenarios de interacción contruidos en ambas dimensiones. Y por otro su relación e influencia con la forma en que cada sujeto habita los diferentes espacios en que se encuentra cotidianamente.

El estudio de ambas dimensiones se abordó como una construcción hecha a partir de las materialidades fijas y los flujos presentes en ella; los cuales pueden entenderse como los objetos que se encuentran dentro del automóvil, las características físicas del automóvil y los límites físicos que representan (materialidades fijas), así como los escenarios de interacción contruidos a partir de la participación de distintos sujetos (flujos).

La distinción entre las dimensiones (interior y exterior) se llevó a cabo con la finalidad de profundizar en el conocimiento del objeto de estudio construido; pues la sola división material, que es resultado del desarrollo de la actividad *dentro* de un automóvil, establece un límite físico que convierte ese espacio en un lugar restringido para otros sujetos. Que genera una percepción diferenciada de los sujetos al encontrarse en uno u otro lugar. Es decir, se determina una “línea divisoria” entre el estar *dentro* o estar *fuera* del vehículo taxista que tiene repercusiones en las formas en que cada uno de los sujetos habita el espacio.⁴⁷

La definición de las formas de habitar ha constituido una de las bases fundamentales de esta investigación doctoral. En la que se buscó conocer la construcción del proceso de trabajo de los taxistas en la dimensión interior y exterior al vehículo, utilizando los tipos ideales de los taxistas y de *su habitar* (el habitar monotópico y el habitar politópico, que se han explicado en el primer capítulo).

El resultado del acercamiento a las dos formas de habitar, a través de las diferentes herramientas de investigación y del trabajo de campo experiencial, permitió conocer, tal como se desprende de la matriz de análisis, que el proceso de trabajo de los taxistas está conformado por situaciones y pausas en el trabajo. Estas se concretan, por ejemplo, cuando un conductor taxista lleva a cabo un servicio de transportación o bien se encuentra vacante –o no disponible– para ofrecerlo. Y que únicamente pueden desarrollarse mediante los escenarios de interacción que tienen lugar en sus dos dimensiones espaciales (interior y exterior).

La manera en que se conforma el proceso de trabajo de los taxistas, de acuerdo con lo expuesto previamente, implica, pues, la existencia de una transversalidad espacial e interaccional. Lo que significa que todas las situaciones y pausas en el

⁴⁷ La línea divisoria podría marcar una diferencia entre lo público y lo privado (o íntimo). No obstante, la consideración de lo público y lo privado en esta investigación se hace a partir de la premisa de que la construcción de espacios se efectúa a través de las relaciones interpersonales que aportan significados y propician la generación de experiencias que “pueden ser directa[s] e íntima[s] o puede[n] ser indirecta[s] y conceptual[es], mediada[s] por símbolos” (Tuan, 2004:4). Y de que, en ambos casos, forman parte del proceso de trabajo estudiado. Por ello es que el acercamiento a ambas dimensiones espaciales del trabajo taxista se realizó con apertura a la exploración de las formas en que se construyen esos espacios, a partir de las materialidades fijas y los flujos que lo conforman.

trabajo, así como las interacciones que se dan en ellas, son parte del mismo proceso. Que en su conjunto conforman un ritmo de trabajo.

4.1.1. El habitar monotópico

El habitar monotópico forma parte de la tipología del habitar taxista que se ha construido en esta investigación. En este tipo de habitar se pudo conocer que hay una estrecha relación entre el conductor taxista y el espacio en que se desempeña laboralmente. Se asocia a extensas jornadas de trabajo, las cuales ocasionan que los conductores permanezcan constantemente en el vehículo. En consecuencia, se genera una fuerte apropiación espacial.⁴⁸

Las características y el grado de apropiación espacial que generan los conductores con respecto a su espacio de trabajo y al vehículo taxista, fueron la base para la definición del tipo de habitar monotópico. No obstante, para construir este tipo de habitar se consideraron otros elementos del habitar taxista que se vieron reflejados en sus prácticas cotidianas.

En el proceso de apropiación espacial del habitar monotópico se identificaron algunas diferencias, principalmente, en relación con la identidad de cada sujeto. Es decir, con su existencia misma. En primer lugar se localizan los conductores que, a pesar de tener una fuerte apropiación con su vehículo y su espacio de trabajo, establecen límites entre el desarrollo de su actividad laboral y su vida personal y familiar. Y en segundo lugar se encuentran los conductores que además de mostrar una apropiación espacial que les permite usar y experimentar con autonomía y comodidad su espacio, llegan a reproducir algunas dinámicas de lo doméstico en ese espacio habitado.

La posibilidad de reproducir el espacio doméstico en el vehículo taxista muestra que estos conductores experimentan un apego afectivo y profundo que podría llamarse *apropiación existencial*. La apropiación existencial “es la sensación de sentirse en

⁴⁸ La apropiación espacial puede entenderse como “el aprendizaje y la familiarización [que se genera entre un sujeto y el espacio que habita]. [Se] concibe como la internalización cognitiva: apropiarse de un espacio significa adquirir conocimientos teóricos y prácticos, conocimientos y habilidades que le permiten [al sujeto] moverse sin perderse, pero también usarlo de manera relevante o estratégica” (Ripoll & Veschambre, 2006).

casa en algún lugar. Este sentimiento de propiedad se transforma en un sentimiento de pertenencia”. (Ripoll & Veschambre, 2006)

A partir de lo anterior, se pueden identificar dos subcategorías en el habitar monotópico: 1. *Habitar monotópico lábil* 2. *Habitar monotópico fuerte*. Ambas formas de habitar tienen, como común denominador, un grado importante de apropiación de su espacio de trabajo; además de un proceso de construcción identitaria que refleja su *sentido de pertenencia* con el trabajo taxista.

En el caso del *habitar monotópico lábil*, los sujetos establecen fronteras temporales, espaciales y subjetivas entre *el trabajo* y el *no trabajo*; lo que implica la posibilidad de realizar otras actividades cotidianas separadas del trabajo taxista. Mientras que en el caso de los conductores de *habitar monotópico fuerte* no se establecen esas fronteras, y por lo tanto, el desarrollo de toda su vida cotidiana se da en función de su trabajo.

Un ejemplo de *habitar monotópico lábil* puede conocerse a través de la experiencia de trabajo de Zafiro, quien es una conductora que ha definido fronteras temporales claras entre “el estar en casa” y su trabajo como taxista; pero que muestra una fuerte apropiación de la actividad que le ha permitido construir su identidad como trabajadora del volante:

[Una vez que conocí] la rama o este medio, me empecé a involucrar y me empezó a gustar y entonces le empiezo a agarrar el amor al taxi. [...] Me encanta mi trabajo. [...] Y me empecé a envolver en este medio y la verdad es que sí, a mí me gusta mi trabajo, me gusta porque conoces gente. Conoces la ciudad. Digo, no la conozco al cien por ciento, pero por lo menos en este momento ya me defiendo.

Al inicio [cuando me volví taxista] tenía muchos sentimientos, emociones porque, bueno, [yo me sentía] sola, triste, sin dinero. Todo pasaba por tu cabeza. Pero las puertas se fueron abriendo y empiezas a conocer, empiezas a moverte y ya como que se van disminuyendo las emociones malas porque vienen las buenas. Y yo

*convivo con muchos hombres y la mayoría de los del radio, la mayoría, son mis amigos.*⁴⁹

En su testimonio, Zafiro expresa el gusto que le otorga desempeñar este trabajo y lo que ha significado para ella adentrarse en el gremio de los taxistas, así como las relaciones de amistad que generó con sus compañeros de trabajo.

De igual forma, se puede conocer el testimonio de Miguel, conductor de taxi con 24 años de experiencia, que, aunque mantiene una frontera entre su vida personal y laboral, muestra una apropiación de su trabajo a pesar de los cambios que ha percibido a lo largo de su experiencia laboral:

En otros tiempos era un buen negocio. Incluso yo empecé como chofer y aun así como chofer ganabas unos buenos ingresos. Tenías una mejor vida dentro de lo que cabe. Porque hasta el tránsito de la ciudad no era lo que es ahora. Pero pues, como te diré, ahora sí, a lo mejor por la edad, [por] el tiempo que llevas trabajando como operador de taxi, te estresa. Y como también no ves la misma remuneración, te decepciona el trabajo de un taxi. Vas saliendo a trabajar por obligación, ya no por amor al arte.

*Ahorita ya es complicado, pero, a grandes rasgos, es muy bonito el oficio de operador de taxi. También te deja muchas satisfacciones, por ejemplo, el que veas que puedes ayudar a una persona cuando lo necesita en una emergencia, [pero] también es muy, de cierta manera, muy decepcionante y frustrante cuando se te sube el ratero, cuando te amaga, cuando te golpean.*⁵⁰

El *habitar monotópico fuerte* puede ser ejemplificado por las experiencias de Don Antonio y Don Fernando. Quienes, además de mostrar una fuerte apropiación espacial, revelaron con sus testimonios, la apropiación existencial con que poseen con respecto a su trabajo como taxistas.

En primer lugar, Don Antonio externó:

⁴⁹ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

⁵⁰ Registro en audio de conversación informal entre los conductores Francisco y Miguel con la entrevistadora. Realizado el día 20 de junio de 2019.

Yo inicié en el taxi por gusto. Hay personas que llegan por coincidencia o porque no les quedó otro trabajo. No. Antes de ser taxista, me gustaba mucho abordar taxis para ver «qué le sacaba al taxista» sobre algún tema, algunas preguntas que tenía en mi cabeza. Entonces aprovechaba para preguntar [...] les decía «oye tu aquí no tienes horario de entrada ni de salida» pero yo ni sabía manejar. Y eso me iba fortaleciendo más la idea de querer ser taxista.⁵¹

Don Fernando:

La verdad me gusta mucho [el trabajo taxista]. Porque aquí se conoce a mucha gente y le enseña a uno a expresarse y ser más tranquilo. Porque yo, por ejemplo, venía de una ruta de camiones y usted sabe cómo son los microbuseros, los camioneros. Yo traía escuela de ahí y aquí en el taxi me compuse. Aquí me enseñé a ser otra persona. No voy a decir que todos, pero [los microbuseros] tienen la mala fama se que son muy locos para manejar, que son muy groseros; [ellos le dicen a los usuarios] «córrase para atrás, ¿ah, no? Entonces ten tu pasaje y bájate». O sea, hacen lo que quieren. Y aquí en el taxi, no. Aquí se enseña uno.⁵²

En cada uno de los testimonios anteriores se puede observar cómo es que los conductores significan su trabajo como una actividad relevante, que, por un lado, tuvo efectos “positivos” en su vida, como puede ser la mejora en sus capacidades de comunicación y de expresión, y por otro, es el resultado de una aspiración laboral durante su juventud.

Además de las razones mencionadas previamente, la vinculación que tienen los conductores con su trabajo puede conocerse por otras dinámicas que se efectúan en el espacio urbano circulatorio y que se vinculan con las características particulares del trabajo y con las actividades cotidianas de cada conductor. Tal como menciona don Fernando que, a lo largo de los 22 años de trabajo taxista, ha atravesado por momentos en los que sus intereses personales y familiares le han orillado a tomar la decisión de dejar este trabajo. Sin embargo, cada vez ha vuelto debido a que no se siente cómodo en la realización de otra actividad laboral:

⁵¹ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

⁵² Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

Ha habido asaltos [...]. Aquí estamos expuestos a los asaltos, como bien te pueden pegar, o no. Ya hasta mis hijos me habían dicho «Ya deja el carro». Pero les digo «No mijo, de qué voy a vivir» y pues me dicen que me ponen un puesto de dulces, pero no. La verdad me gusta mi trabajo. Por eso regresé. Porque me gusta, me fascina. Yo ya no me hallaría en otro trabajo. Intenté irme a trabajar a una pecera (microbús) que corre de Chalco al Aeropuerto. Lo intenté y nomás trabajé ocho días. Y no, [...] o sea estoy acostumbrado a andar en el taxi, para acá y para allá, en todos lados. En la pecera es una ruta, [donde] no más andas en un solo lado. Y estoy acostumbrado en el taxi por eso [pienso] que mejor en el taxi. Esta más descansado en el taxi, siento que a lo mejor vas a ganar un poquito menos, pero es más descansado.

También quise meterme [a trabajar] en seguridad pública, [y] no. Ni una semana aguanté estar encerrado. [...] Todavía me mandaron a pelarme la cabeza y mi bigote. O sea, no hay problema, yo lo que quería era tener algo seguro. Yo quería tener seguro [médico] para mi esposa, una prestación. Pero nomás aguanté tres días encerrado. [Dije] ¡vámonos! y me volví a regresar al taxi.

Luego regresé a los camiones de checador y no, la verdad no. Ya me adapté al taxi. Estos cambios los hice para que mi esposa tuviera seguro [médico], antes de que entrara lo del seguro popular. Pero no, no me adapté. Y es que en el taxi andas para allá, para acá... Si hay tráfico acá, dices «¡ah, me regreso para acá, o me voy para allá!».⁵³

La estrecha vinculación que existe entre Don Fernando y su trabajo está ligada a la experiencia que le brinda la realización de esta actividad. En la que se siente cómodo y *libre* por la posibilidad de desplazarse en la ciudad a partir, únicamente, de su criterio. Además, relaciona otros trabajos como el de guardia de seguridad o conductor de microbús con la sensación de estar encerrado, por permanecer en un solo lugar (como guardia de seguridad) o por estar condicionado a manejar el microbús en una sola ruta durante toda la jornada laboral.

La consideración que muestra don Fernando hacia su trabajo como taxista, a partir de la *libertad* que él percibe, resulta fundamental para la definición del tipo de habitar. Pues aunque está consciente de que las condiciones de trabajo son

⁵³ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

precarias porque no podría tener acceso a seguridad social, o que está en un riesgo constante de ser asaltado y que los ingresos pueden ser inferiores, él considera que no podría realizar otro trabajo.

4.1.2. El habitar politópico

La característica principal del habitar politópico es que los sujetos que lo conforman adoptan una posición estrictamente laboral con respecto a su espacio de trabajo, por lo que su percepción del trabajo es más bien instrumental. Para estos sujetos, el automóvil taxista le brinda la posibilidad de desplazarse en el territorio y le permite obtener ingresos de acuerdo con su desempeño cotidiano.

Un ejemplo de los conductores de habitar politópico es el caso del Sr. Francisco, quien actualmente es conductor de Uber, pero que cuenta con amplia experiencia como taxista:

[No hay muchas diferencias entre el taxi y las aplicaciones], es casi lo mismo, nada más que el desgaste de los vehículos es menor. El desgaste físico [del conductor] también es menor. Si en un taxi debes hacer treinta viajes, en Uber baja a ocho. Eso se debe al costo de los viajes y a que las aplicaciones te dan beneficios, te dan bonos. Por ejemplo [en la aplicación Beat], si haces ocho viajes de 5 a 9:30 de la mañana ellos te dan un bono para que completes 750 pesos. Y eso es bueno.⁵⁴

De acuerdo con el testimonio del Sr. Francisco, es posible observar que su objetivo en el trabajo está enfocado en la obtención de ingresos, no en la realización servicios de transportación. Lo que permite pensar que no posee una apropiación fuerte con el vehículo taxista ni con la actividad.

Otro ejemplo acerca de la apropiación laboral y espacial es el testimonio que se presenta a continuación, otorgado por Diego, conductor de Uber con poco tiempo de experiencia que no presenta una fuerte apropiación de la actividad y cuyo objetivo central es obtener ingresos, pero no a costa del desarrollo de sus actividades cotidianas externas al trabajo de conducción:

⁵⁴ Registro en audio de conversación informal entre los conductores Francisco y Miguel con la entrevistadora. Realizado el día 20 de junio de 2019.

Ahora empiezo a ser más específico en los lugares y horarios [de trabajo]. Pero al principio sí, me aventaba afuera y a ver a dónde me llevaba. La [primera] vez que rechacé un viaje había mucho tráfico y dije «no voy a llegar, ya me quiero ir» y no lo quería rechazar, pero era imposible salir de ese lugar en el que estaba. Ayer o antier también me pasó, estaba por el palacio de los deportes y ya quería llegar al otro lado, a Chapultepec, y me cayó un viaje cerca del camino y dije «no voy». Ya quería irme.⁵⁵

El testimonio de Diego muestra cómo es que los tipos construidos en esta investigación no anulan la heterogeneidad de sujetos que se expuso en los primeros capítulos. Ya que, aunque tenga interés en obtener mayores ingresos, a diferencia del Sr. Francisco, él no los antepone al desarrollo de su vida cotidiana. La diferencia entre los conductores Francisco y Diego orienta el análisis sobre la tipología ideal presentada en esta investigación hacia el reconocimiento de la heterogeneidad de sujetos, dentro de cada uno de los tipos ideales propuestos.

En el caso presentado, ambos trabajadores son referidos como conductores de habitar politópico, ya que no ostentan una estrecha vinculación con la actividad estudiada; sin embargo, cada uno de ellos ha construido su actividad laboral de manera diferenciada. Las variantes identificadas entre los conductores de habitar politópico permiten distinguir dos subcategorías: 1. *El habitar politópico con identidad ligada al trabajo* y, 2. *El habitar politópico con identidad ligada a otros ámbitos de lo cotidiano*.

La definición de las subcategorías del habitar politópico se definen con base en la subjetividad de cada uno de los sujetos, y es influenciada por las estructuras sociales en que se encuentran, delineando con ello la conformación —o no— de su identidad como trabajador taxista. De tal forma que, mientras que Francisco sí se reconoce como un conductor taxista, Diego no se reconoce como tal, pues su identidad se construye tomando como base su estatus de estudiante:

Mira, yo ahorita estoy tomando una decisión y, bueno, lo he pensado antes de decírselos a ellos (los dueños del automóvil). A mí me están echando la mano por el trabajo y todo, pero para lo que ellos buscan que es la ganancia, pienso honestamente que

⁵⁵ Entrevista a Diego, realizada el 18 de abril de 2016.

necesitan a alguien dedicado enteramente a esto. Y si así lo quieren ver, como ganancia, necesitan a una persona profesional, a un chofer profesional. A una persona que ya se dedique a eso. Que sepa de manejo, de desplazamientos. Aunque yo llevo manejando como trece años, dejé de manejar hace como dos o tres y sí siento que cambió la ciudad, veo más carros, nuevas vías. Entonces mi impresión es que alguien profesional, alguien dedicado a eso, ya tiene conocimiento de todo esto y del tiempo y la ganancia.

En mi caso, yo no cubro todo porque no me dedico sólo a esto. ¡No quiero dedicarme a esto! esto es una ayuda para mí. ⁵⁶

La misma situación ocurre con Ledín, quien es un conductor de Uber y estudiante en la Escuela Nacional de Música, perteneciente a la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM):

A mí me facilita mucho las cosas, pero yo no estoy muy satisfecho con la empresa [Uber], en realidad. Pero la verdad es que me da muchas facilidades en mi vida como la tengo actualmente. La razón por la que soy chofer es porque estoy estudiando aquí música y como estoy de tiempo completo estudiando música, tengo que sacar algunos gastos y estos gastos los saco de Uber, y, pues me da la facilidad de trabajar en el momento que yo quiera. Claro, en función del tiempo que yo trabaje es lo que voy a ganar, pero puedo trabajar cuando yo quiera.

Entonces la dinámica que estoy siguiendo es: estudio en el transcurso del día y en la tarde por ahí de las cuatro o cinco, me voy a trabajar. Trabajo unas horas y dependiendo como vea el fin de semana. Si ya saqué suficiente a lo largo de la semana pues ya no trabajo o si quiero sacar algo extra me pongo a trabajar. ⁵⁷

A partir de las reflexiones planteadas a lo largo de este apartado, es posible identificar la relevancia de la identidad de cada sujeto para la definición de su habitar. Misma que se vio reflejada, incluso, durante la relación académica construida en el proceso de investigación. Pues, en el caso de los sujetos antes mencionados, ambos definieron como punto de encuentro para la realización de las entrevistas un sitio vinculado con su adscripción identitaria como estudiantes: la

⁵⁶ Entrevista a Diego, realizada el 18 de abril de 2016.

⁵⁷ Entrevista a Ledín, realizada el 1 de junio de 2016.

entrevista con Diego se llevó a cabo en una biblioteca y la entrevista con Ledín, en un estudio de grabación dentro de la Escuela Nacional de Música.

De tal forma que la manera en que cada conductor construye su identidad como sujeto social, y la medida en que el trabajo taxista se sitúa en el centro de ella, tendrá una influencia en la vinculación y apropiación de su actividad laboral. Lo que implica entonces que son las experiencias cotidianas y los escenarios de interacción efectuados durante la jornada de trabajo, y no únicamente los años de antigüedad como conductor taxista, los que permiten definir el tipo de habitar de un conductor.

4.2. Influencia de las situaciones y pausas del trabajo taxista en la subjetividad de cada conductor

Conocer la relación que existe entre las diferentes formas de habitar y las situaciones y pausas que se llevan a cabo durante el proceso de trabajo, resulta fundamental para comprender la influencia de los escenarios de interacción sobre la identidad de los trabajadores. Que se refleja en el acervo de conocimientos técnicos y empíricos entorno al trabajo taxista y en el grado de apropiación espacial y de la actividad laboral que desempeñan.⁵⁸

Para conocer la influencia de las interacciones sobre el proceso de trabajo es necesario conocer empíricamente cómo es que se construyen las situaciones y pausas de los conductores, tomando en cuenta la forma de habitar y las materialidades fijas en que se llevan a cabo.

4.2.1. Las situaciones de trabajo como constructoras de escenarios de interacción

Las situaciones de trabajo se concretan en la interioridad del taxi, sin embargo, su realización está directamente vinculada con la exterioridad, debido a que el objetivo central de cada situación de trabajo es la transportación de clientes-usuarios de un sitio a otro.

⁵⁸ El grado de apropiación no depende únicamente de los años de antigüedad de un conductor en el desempeño de esta actividad, sino en las experiencias construidas durante la ejecución del trabajo; es decir, de los procesos y resultados de las interacciones realizadas durante los servicios de transportación (situaciones de trabajo) y las pausas del trabajo.

En cada situación participan elementos que definen la dinámica de su realización, entre ellos se encuentran el punto de partida y llegada, la ruta a seguir, el tiempo de duración o su costo. El resultado final de cada una de las situaciones y pausas depende completamente del ritual de interacción que se establezca entre los sujetos participantes (sea cara a cara o indirecta). Sin embargo, como resultado del trabajo de campo fue posible conocer que existen diferencias considerables entre los conductores, que pueden deberse a las formas en que habitan y se apropian del espacio y de su actividad.

En el caso de los conductores cuyo habitar es monotópico, se observó que la dinámica de conformación de una situación de trabajo puede ser determinada incluso antes de que los clientes-usuarios accedan al vehículo. Esto a partir de los filtros que los trabajadores implementan para seleccionar potenciales clientes-usuarios que no afecten la percepción de seguridad y comodidad del conductor. Tal como lo comenta Carlos:

En este oficio también aprendes a ser psicólogo, porque haz de cuenta que conoces a la gente. O sea, los ves a los ojos. Antes de que te aborden tú ya lo estás visualizando y estás viendo si puede ser un riesgo para ti o no. Es por decir, ves que te hace la parada [una persona] con un six de cerveza y dices «a ese canijo no lo cargo»; porque en primera, ya ha de venir en estado de ebriedad, y dices «para ir lidiando con él, mejor no lo cargo». Y entonces lo evitas, porque a simple vista te diste cuenta de que era una persona problemática o que te podría dar problemas en el trayecto. Pero puedes encontrarte también personas muy humildes que piensas que no traen dinero o que va a un viaje cortito y dices «¿cuánto me pueden pagar?» y luego son la gente que sin que tú le pidas, te deja 20 o 30 pesos más de lo que te marcó el taxímetro.⁵⁹

Mientras que las situaciones de trabajo realizadas por los conductores de habitar politópico tienen algunas diferencias con respecto a las características presentadas en el caso anterior. La primera de ellas se identificó en los casos en los que, además

⁵⁹ Entrevista a Miguel, realizada el 20 de junio de 2019.

del tipo de habitar politópico, el conductor se desempeña a través de los servicios por aplicación como Uber. En este caso, los conductores no tienen la posibilidad de tomar una decisión sobre los clientes-usuarios a quienes brindará el servicio de transportación, pues, aunque existe la posibilidad de rechazar un servicio, el porcentaje de rechazo no debe ser menor a 25 % del número de viajes realizados, de lo contrario podrían enfrentarse a suspensiones:

*Podemos rechazar viajes, pero creo que te dan un mínimo de un índice de aceptación de 85 %. Si de cada cien [viajes] rechazo veintiséis, me deshabilitan dos días o una cosa así, pero sí tengo el derecho. Siempre y cuando este dentro del índice.*⁶⁰

Las situaciones de trabajo también se prestan para conformar, con distintos niveles de vinculación, dinámicas interaccionales entre los conductores y los clientes-usuarios. En algunos casos puede haber una interacción más directa y profunda con fuertes lazos de vinculación que son, en su mayoría, temporales, pues finalizan de manera simultánea a la situación de trabajo; mientras que en otros se limita al intercambio de información para el cumplimiento del servicio de transportación.

Un ejemplo de la conformación de lazos fuertes en una interacción entre un conductor y los pasajeros fue externado por Zafiro (cuyo habitar es monotópico) cuando comentó que, en ciertos contextos, ella puede percibir y sentir las emociones de los clientes-usuarios:

*Algunas experiencias que me han tocado son como cuando llevas a una persona de emergencia porque esta grave la hija o que van llorando o sufriendo. Y por ser mujer como que te sensibilizas y dices «no pues sí, tengo que llegar», porque te transmiten su cansancio, sus emociones. Y como que, al menos yo siento, te involucran. Y lo que yo voy tratando de hacer es decirles «tranquila, mira, primero Dios, ahorita vamos a llegar», o «mira las cosas se están poniendo bien porque no hay tráfico. Ahorita llegamos» y ese tipo de situaciones.*⁶¹

Otro nivel de interacción profunda se lleva a cabo cuando ambas partes (taxista y cliente-usuario) constituyen otro tipo de vinculación como el contacto para la

⁶⁰ Entrevista a Ledín, realizada el 1 de junio de 2016.

⁶¹ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

realización servicios de transportación cotidianos, para entablar una amistad u otras relaciones efímeras. Lo anterior se pudo constatar a través de la experiencia de un conductor cuyo nombre se omite a petición suya. Quien comentó que, en ocasiones, durante su jornada de trabajo, él se encuentra disponible para realizar otras actividades de recreación que involucran la interacción directa con sus clientes-usuarios en un contexto distinto al servicio de transportación.

[A veces] compraba mi Viña [Real],⁶² agarraba una jerga y [se] la ponía encima y así la traía en mi vochito. Y luego no se diga los viernes o sábados. No faltaba alguien, alguna muchacha que dijera «oye, ¿qué traes ahí?» y decía «ah, no, pues mmm» y ya lo destapaba y le decía «¿gustas?». Y ya, o sea, había una convivencia bien. Es que te digo que son etapas. No podemos decir andar de galancillo, [pero sí] como trabajar de diferentes formas.⁶³

La disponibilidad del conductor para suspender el desarrollo de la jornada de trabajo puede implicar la utilización de algunos productos, como bebidas alcohólicas que permiten detonar la interacción. Además del testimonio anterior, el conductor narró una experiencia similar en la que el resultado de la interacción efectuada en un cabaret, lo llevó a crear un hábito de asistencia y a construir una relación de amistad y de trabajo con las personas que laboraban en el lugar, quienes, posteriormente, se convirtieron en sus clientes cotidianos:

La primera vez que me fui a meter a un cabaret, fue de mala muerte. En Neza. Y eso porque un pasajero iba y yo traía mis viñas. Le invité, empezamos a platicar y fue a un cabaret [...] y me dice «pásate, no más te tomas una y te vas» y pues bueno. Y ya pasamos y me dijo «te tomas una botella y ya». Y me dice «¿Cuál muchacha te gusta?» y pues ya sabes. Ya cada quien con su acompañante bailando. De ahí empiezo a hacer amistad con las muchachas y meseros, y pues como llevaba el taxi. Antes había menos taxis, me decían «oye, espérame para que me lleves» y pues sí,

⁶² Es una bebida alcohólica preparada.

⁶³ Entrevista realizada durante el trabajo de campo experiencial. Por petición del conductor, se omite el nombre.

*vamos. Y entonces me hice adicto a ese lugar porque, en primera, ya tenía mis clientas.*⁶⁴

La apertura a una interacción más profunda no está presente en las situaciones de trabajo desarrolladas por los conductores de habitar politópico. En estos casos, los conductores tienen una actitud más retraída con sus clientes-usuarios, ya que consideran que el principal interés de los pasajeros es que se les brinde el servicio de transportación. Sin embargo, dependiendo del contexto de la situación, tienen una apertura para llevar la interacción a un plano más profundo:

*El trabajo es sencillo porque me gusta manejar y, pues, se entretiene uno. A veces conoce uno a gente que te hace plática y pues está bien. Aunque si no me hablan, yo tampoco les hablo. Porque, pues, se suben para que los lleve, no para que les haga la plática. O sea, si me hablan pues le sigo, pero sino, ni le intento. Y no me hace falta porque yo me entretengo con la manejada.*⁶⁵

Durante las situaciones de trabajo también es posible que se presenten momentos de interacción tensa entre los conductores y sus clientes-usuarios, o con otros sujetos presentes en el exterior del vehículo. Los momentos de tensión pueden tener diferentes causas, por ejemplo, la predisposición de humor de cada uno de los sujetos participantes en la interacción, el contexto de las interacciones realizadas previamente o la carga de prejuicios y estereotipos sobre el trabajo y los trabajadores taxistas.

Los momentos de tensión se llevan a cabo de igual manera entre los conductores taxistas, sin importar si su habitar es monotópico o politópico. No obstante, la reacción o el impacto de cada uno de estos momentos de tensión puede cambiar según cada conductor; pues mientras que algunos pueden reaccionar de manera tensa, como método de defensa, otros hacen uso de su experiencia para solventar la situación, tal como lo hizo Don Antonio durante un servicio de transportación, en

⁶⁴ Entrevista realizada durante el trabajo de campo experiencial. Por petición del conductor, se omite el nombre.

⁶⁵ Entrevista a Don Fidel, realizada el 16 de abril de 2016

el que se sintió incómodo a causa de la primera impresión que le generó un cliente-usuario:

[Una vez] me tocó un viaje en la [terminal de autobuses] del norte. [El usuario] no estaba con un maletero y pensé «¿a este sujeto no lo quieren llevar, o qué?, ¿por qué no está con un maletero?» Y desafortunadamente me tocó [llevarlo] y todavía hasta le dije al supervisor, [que] ya sabe nuestras señas y me dice «te tocó» y yo «¡chin!» Y ya que le digo (al cliente-usuario) «¿a dónde vamos?» Y me dice «a la [colonia] Guerrero». De momento yo sí iba de mal humor, pero pensé «mejor cambio [de actitud], no vaya a ser rata (ladrón) o algo así» y luego, [llevándolo] a la Guerrero. Y sí, resultó [ser]. Platicando y todo para quitar lo tenso me dice «vengo de Aguascalientes» y yo «ah, y ¿qué andas haciendo por allá?», «Es que fui a firmar» y yo «¿qué firmas?», «No pues es que voy cada mes»; y yo pensé «¡ay eres ex presidiario!».

[Me dijo] que estuvo nueve años. ¿Qué haría? Eso ya no le pregunté, pero dice que estuvo en Aguascalientes seis años y luego en el [Penal de máxima seguridad] del Altiplano, dos años. Y que metió un amparo y lo regresaron a Aguascalientes y tiene dos meses que salió. Pero tiene que estar yendo a firmar y yo dije «¡ay no! ¿a quién traigo?». Pero sí pues pensé «hay que tratar de manejar la situación». Porque lo percibes. Percibes que puede haber problemas y tratas de hacer menos tenso el asunto.

Desde que subió [...] [cuando me dijo que íbamos] a la Guerrero, vi que sí se dio cuenta de que no me gustó. Salí 100 metros para el retorno y pensé «no, tengo que ver qué [intenciones tiene]». Así que le pregunté a qué parte de la Guerrero y me dice «a tal lugar». Y le digo «¡ah! es que está el Metrobús sobre el eje Guerrero. ¿De qué lado vamos a ir?», «no pues del derecho» y, entonces, le digo «recomiéndame [una ruta] para no caer en la infracción, porque no se puede dar vuelta», y me dijo «en tal lado a la derecha».

Todo eso le fue bajando [la tensión] y llegamos bien y aunque hubieran estado sus amigos los malosos, él les hubiera dicho «tranquilos, tranquilos es mi amigo».⁶⁶

⁶⁶ Conversación informal durante el recorrido con Don Antonio, realizada el 27 y 28 de abril de 2019.

Desde el inicio de la situación de trabajo que se expuso en las líneas anteriores se evidenció la incomodidad que sintió el conductor. Pues desde su experiencia, ofrecer un servicio de transportación a personas con cierta apariencia o actitud sospechosa puede poner en riesgo su seguridad. No obstante, fue también su experiencia la que le brindó la posibilidad para desarrollar inmediatamente una estrategia que le ayudara a minimizar la tensión de la situación y, con ello, recuperar el control sobre su percepción de seguridad.

Otras experiencias sobre situaciones de tensión en las interacciones entre los conductores y los clientes-usuarios se conoció a partir de la entrevista realizada a Ledín. Él, como conductor con habitar politópico, externó que se ha encontrado con algunos clientes-usuarios con una actitud arrogante, pero que no son situaciones que le afecten:

[Mi experiencia] no ha sido muy desagradable. Si acaso por la actitud de algunos usuarios que se suben como si fuera suyo el coche. Empiezan a agarrar todo lo que tienes en el coche. O sea, sí les das el servicio de agua o dulces; pero, por ejemplo, se subieron unos chavos en la [colonia] Condesa. Tenían uno o dos alcoholes encima y primero se suben, ponen su música y le suben mucho volumen. [Yo] traía mis gotas para los ojos y se las empiezan a poner. Ese tipo de cosas. No me ha pasado nada gacho, pero estas actitudes te encuentras.⁶⁷

La actitud de los clientes-usuarios es uno de los principales detonadores de situaciones tensas durante el trabajo taxista. Este tipo de actitudes corresponden a que, en ocasiones, los clientes-usuarios tienen una idea de que al pagar por un servicio de transportación, el automóvil y el conductor o conductora están a su entera disposición y que deben cumplir con su servicio en el menor tiempo posible; tal como ocurrió en la situación narrada previamente por Ledín o en las experiencias de Diego y Zafiro que a continuación se presentan.

Diego:

⁶⁷ Entrevista a Ledín, realizada el 1 de junio de 2016.

[Uber] es un servicio más personalizado. Ejecutivo, o bueno, depende también de quien ofrezca el servicio. Como que los usuarios califican más el servicio o la manera en cómo [el conductor] lo ofrece. O qué tan dispuesto estás si requieren ayuda. Como que es un paquete completo. Así lo he notado.

[...] Una vez, en Santa Fe, no encontraba a la persona. De pronto la encontré y me abre la puerta de enfrente y como traía ahí botellas de agua, las iba a pasar para atrás, pero el chavo, era joven, abre la puerta y me dice «a ver, es sencillo. Vas a ir a no sé qué lugar, cerca de Santa Fe, en la plaza y vas a ir por unas donas, una de seis y una de doce» (risas). Y yo no entendía si él iba a ir conmigo porque me abrió la puerta. Y así fue. Un servicio de mensajería o paquetería. Y yo me sentí como no sé, raro.

Creo que de pronto en este servicio, te rentan todo. El auto, sí, pero también tú estás disponible, también puedes hacer encargos. Luego eso si te dicen en Uber, que te recomiendan dependiendo qué es lo que te piden llevar. A veces las personas te piden llevar un paquete y no sabes qué hay, te pueden meter en un problema legal.⁶⁸

Zafiro:

He tenido situaciones difíciles con el pasaje, porque tienes que lidiar con el pasaje. Hay gente que se sube y es bien prepotente. Quieren tratar de humillarte porque piensan que el taxi es avión y, ahorita con el nuevo reglamento de tránsito ya no es ni opción de subirse a un taxi y llegar rápido. Pero de todas maneras yo sigo viendo a mi trabajo con entusiasmo.

[También he tenido] experiencias malas. [Por ejemplo] que te hacen la parada y ven que eres mujer y no se quieren subir. [U] otras [donde] se sube el pasaje y ha llegado a decir que me dedique a otra cosa. [Eso lo dicen] porque obviamente el tráfico está a todo lo que da y ellos quieren volar, llevan prisa y pues nosotros hacemos todo lo posible por llegar. Pero también hay mucha gente que me dice «ay, qué bueno que me tocó una mujer porque me siento más segura», hay gente que se baja y me dice cosas como «muchas felicidades, maneja usted muy bien», «ay, usted es muy

⁶⁸ Entrevista a Diego, realizada el 18 de abril de 2016.

agradable», «ay, usted se viste como si fuera a una oficina»; cosas así que también te ayudan y te levantan la autoestima.⁶⁹

La conductora reconoce que una de las razones por las que puede tener este tipo de situaciones se debe a que es una mujer conduciendo un taxi; la cual, de acuerdo a los roles de género contruidos socialmente, corresponde a una actividad laboral de hombres.

Finalmente, otra de las situaciones de tensión reconocida por los conductores, es la experiencia relacionada con los asaltos y el riesgo constante de que eso ocurra. Por ello es que cada vez que se va a iniciar una situación de trabajo, los conductores deben hacer uso de todo su acervo de conocimientos empíricos, con el objetivo de minimizar el riesgo.

Tú no conoces a la gente y la gente no te conoce a ti. Y cuando vas lejos (en un servicio de transportación), realmente no sabes si vas a regresar. Tú vas, pero que puedas regresar no es nada cierto. Es todo incierto para ti. Porque uno lo hace con la mejor disposición, a eso sales, a trabajar. Pero si en el camino te toca un loquito o un raterito, pues, ¿qué puedes hacer?

Y ahora lo que hacemos ante un asalto es [decirles] «sabes qué, llévate lo que quieras. Es más, ¿quieres el carro? Llévate el carro, pero a mí déjame». Como te digo, no todos en la sociedad son malos ni todos son buenos. Y hay de rateros a rateros. Hay rateros que te dicen «yo nomás vengo por el dinero y a mí me vale madres»; pero hay rateros que te quitan el carro, te quitan el dinero y hay veces que te madrean, te dan una chinga o te dan unos piquetes.⁷⁰ Entonces sí, es peligroso y muy riesgoso trabajar en el taxi. En mis 24 años ya llevo seis asaltos. En una ocasión me quitaron el carro. De ahí en fuera ha sido el dinero y [solo] unos golpes gracias a Dios. Pero, pues, eso es lo que vives. Aunque es bonito, a mí me gusta mucho porque conoces mucha gente.⁷¹

⁶⁹ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

⁷⁰ Con “piquetes” el conductor se refiere a ser lastimado con un arma punzo cortante como una navaja o cuchillo.

⁷¹ Entrevista a Miguel, realizada el 20 de junio de 2019.

La previsión de este tipo de situaciones y la implementación de estrategias para minimizar los riesgos pueden ayudar a evitar asaltos. Sin embargo, no tienen una eficacia total debido a que las personas asaltantes utilizan también algunas estrategias para saltar los filtros de seguridad que cada conductor taxista ha desarrollado.

Una de las estrategias utilizadas por los asaltantes es construir para sí mismos una apariencia que genere confianza en los conductores o que les haga ver como indefensos:

Un asalto que no olvido fue un 5 de enero, Día de Reyes. Se ponía una feria del juguete ahí donde ahora es Buenavista. Había una explanada y ahí se ponía una feria del juguete. Y me hacen la parada dos muchachas y un muchacho. Con juguetes, traían juguetes. Y los llevo a Copilco. Y ahí por la [colonia] Nueva Santamaría, Tlatilco, me asaltan. O sea, llegamos y una de ellas baja las cosas, el hombre me amaga y la otra chava empieza a sacar lo que traigo. Es la primera vez que me quitaron las llaves. Se las llevaron. Pero ese vocho no traía seguro en el volante, entonces quité el switch, lo conecto directo y ya, vámonos. Otra vez, se sube un minusválido, no llevaba una pierna. Llevaba su muleta, nomás la izquierda. Y de donde está la muleta, donde se agarraba, de ahí me saca la punta y me asalta en Mixcalco. Y, ¿cómo le haces? O sea, no te la esperas. O sea, lleva una muleta y de ahí de la parte esta, saca la punta y me asalta (sic).⁷²

La importancia de analizar las interacciones que presentan una tensión durante las situaciones de trabajo se debe a que cada conductor reacciona a ellas dependiendo de su experiencia; la cual puede determinarse por las formas en que habitan el espacio. No obstante, como cada una de ellas se efectúa en diferentes contextos y con sujetos distintos, que tienen a su vez una carga experiencial y subjetiva distinta, no es posible preverlas o solucionarlas de la misma manera. Por el contrario, en cada una es necesario que los conductores hagan uso de su acervo de conocimientos y su trabajo de la cara para tratar de encontrar una solución.

⁷² Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

4.2.2. Pausas en el trabajo taxista: trabajo, descanso y ocio

En el proceso de trabajo taxista se identificó que además de las situaciones de trabajo, que comprenden principalmente los servicios de transportación, la realización de pausas es fundamental.

Las características de las pausas en el trabajo taxista conforman dos conjuntos que engloban características similares. Por un lado, se encuentran las pausas que son necesarias para la concreción del trabajo taxista, es decir, aquellas que tienen como objetivo brindar nuevos servicios de transportación, realizar trámites con fines administrativos y las que se efectúan para dar mantenimiento al vehículo; actividades que le permiten circular en la ciudad. Por otro lado, se encuentran las pausas enfocadas a cubrir las necesidades personales o fisiológicas de los conductores o que responden a la decisión de cada uno de ellos para realizar actividades de ocio.

Independientemente de las características de cada una de las pausas del trabajo taxista, es fundamental reconocer la diferencia entre el espacio interior y exterior del automóvil debido a que, en cada una de ellas, puede haber –o no– una vinculación con el espacio urbano circulatorio o con otros espacios de interacción donde cada taxista puede relacionarse con otros sujetos.

Los escenarios de interacción contruidos durante las pausas son fundamentales para conocer la subjetividad de los conductores taxistas –y con ello su proceso de trabajo–; pues es en dichos periodos que los conductores tienen la posibilidad de realizar actividades que, aunque pueden deberse a la necesidad de trámites y gestiones relacionadas con el proceso de trabajo, no se centran únicamente en brindar servicios de transportación. Lo anterior permite encausar la discusión a la definición de dos principales motivaciones para la realización de pausas en el trabajo, que pueden estar o no estar diferenciadas espacialmente por la vinculación que desarrolla cada conductor taxista con el espacio interior o exterior del taxi.

Entre las pausas necesarias para la concreción del trabajo taxista se pudo identificar a aquellas que se efectúan en el momento en que una situación de trabajo finaliza.

La realización de este tipo de pausas se da en función de la duración de los servicios de transportación, y lleva a los conductores a realizar una búsqueda de nuevos clientes-usuarios con el objetivo de perpetrar otros servicios de transportación. Por lo que permanecen dentro del vehículo.

Otras de las pausas cuya motivación es completamente laboral, son aquellas en las que los conductores dedican un tiempo no definido a la realización de trámites con autoridades de movilidad para obtener, por ejemplo, su licencia de conducir tipo B o tipo E1,⁷³ cuyo trámite implica cinco momentos distintos que se pueden traducir en, al menos, cinco pausas durante el trabajo.⁷⁴ O para cumplir con el trámite de revista vehicular. Este último implica –al igual que el caso de la licencia de conducir– llevar a cabo un proceso dividido en diferentes momentos. Lo que significa efectuar más pausas en el desarrollo de servicios de transportación. Finalmente, la tercera razón por la que los conductores podrían generar pausas en el trabajo es a causa del mantenimiento del vehículo. Este consiste en el servicio mecánico, eléctrico y otros.

Cada una de las pausas enunciadas previamente tienen que ver directamente con generar las condiciones y permisos administrativos propicios para el desarrollo de la actividad laboral. Por lo que no deben llevarse acabo cada día de trabajo, sino cada vez que sea necesario. Por ejemplo, la revista vehicular debe renovarse de manera anual, mientras que la licencia de conducir, cada dos o tres años, dependiendo de la cantidad pagada durante el trámite.⁷⁵

⁷³ La licencia tipo B (coloquialmente llamada tarjetón) es una identificación destinada especialmente a personas que conducen transporte público concesionado individual tipo Taxi. Mientras que la licencia E1 es para quienes conducen vehículos de servicio de transporte a través de aplicaciones.

⁷⁴ Se definen al menos cuatro momentos distintos para solicitar una licencia de conducir tipo B o tipo E1, debido a que el trámite implica: (1) descargar e imprimir de la página de internet de la Secretaría de Movilidad algunos formatos y solicitudes; (2) realizar el pago de la solicitud en una oficina de Tesorería, un banco o tienda de autoservicio autorizada; (3) escanear todos los documentos (incluyendo el recibo de pago), registrarlos en la plataforma de la SEMOVI y agendar cursos y pruebas a través de internet; (4) asistir a los cursos y pruebas impartidos por la SEMOVI y, finalmente, después de aprobar los cursos y pruebas, (5) asistir a un módulo autorizado por la SEMOVI para recoger la identificación.

⁷⁵ De acuerdo con información de la SEMOVI, cada conductor tiene la libertad de elegir la vigencia de su licencia de conducir, la cual oscila entre dos o tres años. Para cada una de esas opciones el costo es distinto: \$1,040.00 para una vigencia de dos años y \$1,565.00 para tres años.

La segunda de las motivaciones que orienta la realización de pausas en el trabajo taxista puede deberse, por un lado, a la necesidad de tomar descansos, de satisfacer necesidades personales o fisiológicas, como alimentarse, ir al baño o asearse; y por otro, al interés de llevar a cabo actividades de ocio o para efectuar algún tipo de compra.

Cada una de las pausas modifica el desarrollo de la jornada de trabajo, transformándola en una jornada *poli-rítmica*. Lo que significa que siempre es distinta, incluso para el mismo sujeto, pues se desarrolla espacial y temporalmente a ritmos distintos. Lo anterior implica, entonces, que mientras otros trabajadores pueden desarrollar su jornada de trabajo de forma *uni-rítmica* a causa de un horario de trabajo y una ubicación espacio-territorial definidas, los conductores taxistas deben realizarla a partir de una conjunción de momentos, espacios y sujetos que varían en el tiempo.

La principal diferencia que se puede enunciar entre los trabajadores cuya jornada laboral se desarrolla de manera lineal y *uni-rítmica* o *arrítmica/poli-rítmica* se debe a que, aunque en ambos casos es posible la realización de pausas en el trabajo para ir al baño, para tomar alimentos o para realizar otras actividades, la definición clara de la jornada laboral y su ubicación en un sitio específico provoca la existencia de límites temporales y espaciales que no pueden ser quebrantados por cada trabajador. Mientras que en el caso de los conductores o trabajadores cuya actividad laboral se desarrolla de manera *poli-rítmica*, el tiempo de duración de cada pausa y la magnitud de un desplazamiento responden a las características espaciales de la ciudad como *su lugar de trabajo*, y a la posibilidad que tienen los trabajadores de decidir los momentos en que pausarán su trabajo.

En el caso de los conductores taxistas, las características espaciales no les permiten tener pausas muy cortas, pues, por ejemplo, al no contar con un servicio sanitario en la unidad y al encontrarse en constante desplazamiento en el espacio urbano circulatorio, deben desarrollar una estrategia para decidir en qué sitio pueden ir al baño o la manera en que pueden satisfacer esa necesidad. Tal como lo comenta Zafiro:

Yo me enfermo mucho de los riñones, no puedes estar tomando agua porque vas al baño. [Y] es que, realmente, o trabajas o vas al baño. Por eso es que evitamos mucho tomar agua, para no ir al baño.⁷⁶

De igual forma, Don Antonio externó que los sitios a los que recurre son, regularmente, gasolineras o negocios de baños públicos, pero que en general es complicado encontrar uno disponible. Lo que impacta en la duración de las pausas realizadas:

[La forma en que se va al baño] es antihigiénico, pero, pues, ni modo. Hay muchos que utilizan los arbolitos, otros utilizan envases de refresco para esa necesidad. Y es que resulta que en las gasolineras ya tienen la mala maña o la mala costumbre de que no te quieren dejar pasar. A pesar de que cobren cinco pesos, no dejan pasar. [Dicen] que según no está en servicio.

Y hay un reglamento que dice que deben estar abiertos. Pero ya sabes, estamos llenos de reglamentos, pero no se aplican. Y sí he visto en las gasolineras los reglamentos que dicen que es público el sanitario, pero resulta que ellos ya no lo aplican así. Ahora hay lugares donde hay alcancías para entrar al sanitario. Le echas tus cinco pesos y resulta que ¡no tienen papel! O hay una maquinita que despacha el papel, pero no tiene y cuando [sí] despacha, nada más te despacha un pequeño tramo. Y luego entras al baño y están sucios porque no hay agua. Y eso desalienta también. No hay sanitarios y pues así está esa situación.⁷⁷

Por lo tanto, la duración de cada una de las pausas depende de la actividad a realizar. A partir del trabajo de campo se pudo conocer que las pausas relacionadas con las necesidades laborales son las que tienen una mayor duración, pues su conclusión depende de otros elementos que son externos al sujeto taxista. Un ejemplo de ello puede identificarse en el siguiente comentario realizado por Don Antonio, quien después de haber tenido un percance vial con otro automóvil en el que se encontraba en desventaja, puesto que su vehículo no contaba con seguro, tuvo que desarrollar una estrategia para “cansar” a la persona con quien tuvo el

⁷⁶ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

⁷⁷ Conversación informal con Don Antonio realizada el 25 de mayo de 2020.

percance y a su aseguradora, diciendo que la aseguradora que respondería por él no le estaba brindando un servicio adecuado.

El resultado de la estrategia implementada fue positivo para él, pues se llegó al acuerdo de que cada uno de los automovilistas implicados se haría cargo del daño de su vehículo. No obstante, eso significó la pérdida de una tarde completa de trabajo en la que no pudo generar ingresos y que tampoco fue retribuida por el concesionario para el que trabaja:

[Cuando salí del Ministerio Público] le hablé al dueño y le dije «Ya, ya salí, ya le ganamos» y me dice «ah bueno, ¿dónde nos vemos?» Y no pues ya «en tal lado». Yo dije «ahorita me va a dar de perdida una buena cena o algo». Se paró en una tienda y [compró] una Coca Cola y dije «bueno pues ya», y para eso ya había perdido toda la tarde; ya era noche, [eran] como las diez de la noche cuando nos movimos de ahí.⁷⁸

Asimismo, independientemente de los motivos para realizar pausas en el trabajo y de la duración de cada una de ellas, la posibilidad que cada conductor tiene para tomar decisiones acerca de los momentos en que estará disponible, o no, les otorga una sensación de libertad en la realización de su trabajo.

La sensación de libertad que cada uno de los conductores externó durante las entrevistas es un elemento fundamental para comprender la jornada de trabajo y su temporalidad. Es en ese contexto de percepción de libertad para la organización y definición de su dinámica de trabajo que se efectúan las pausas, lo que provoca un alargamiento de la duración de la jornada de trabajo y la disolución de las fronteras entre el tiempo de trabajo y de no trabajo; pues al haber un mayor número de pausas, el número de horas necesarias para alcanzar su objetivo de ingreso diario, se incrementa.

El resultado de la invisibilización de las fronteras entre el trabajo y no trabajo, provoca que los conductores que, a causa de esa percepción de aparente libertad, flexibilicen en mayor medida los tiempos y desplazamientos durante su jornada, y

⁷⁸ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

al mismo tiempo se encuentren en una situación de menor autonomía para la realización de actividades completamente ajenas al trabajo taxista, ya que se podría considerar que *siempre* están trabajando.

4.3. De la cotidianidad del trabajo taxista a la definición del proceso de trabajo

El reconocimiento de la diversidad de sujetos trabajadores y las dinámicas de su habitar, son relevantes para el estudio del proceso de trabajo taxista. A partir de la heterogeneidad de sujetos y su habitar, es posible conocer la subjetividad de los conductores taxistas que es determinante para la conformación de su proceso de trabajo.

Como resultado de pensar el proceso de trabajo partiendo de la perspectiva micro del sujeto, se identificó que, a pesar de las diferencias que presenta cada conductor con respecto a su identidad, existen puntos en común que posibilitan la definición de dos formas de construir el proceso de trabajo taxista: 1. Un proceso de trabajo acotado y 2. Un proceso de trabajo difuso.

En el proceso de trabajo acotado hay una delimitación espacial y temporal de la jornada de trabajo. Que tiene una duración establecida con una margen de variación mínimo. Es un proceso de trabajo implementado con mayor frecuencia por conductores de habitar politópico que centran su atención en la optimización del tiempo, pues tienen como objetivo obtener mayores ingresos. La estrategia de trabajo contempla una rigidez en cuanto a su apertura a la interacción con los clientes-usuario y a la disminución máxima de las pausas realizadas; lo que genera una escasa apropiación de su trabajo y del espacio que habita.

Para el proceso de trabajo difuso no existe una frontera delimitada entre el tiempo, el espacio de trabajo y el tiempo libre. En este caso, a pesar de que los conductores tienen una mayor sensación de libertad, el tiempo que deben dedicar a la realización de su actividad es mayor. Por lo que cada uno de ellos se ve obligado a generar nuevas estrategias que le permitan realizar actividades que regularmente harían en

su tiempo libre, durante su jornada de trabajo, provocando así una mayor apropiación espacial.⁷⁹

La diferenciación del proceso de trabajo taxista en dos tipos, da cuenta de la relevancia de considerar a los sujetos trabajadores en su heterogeneidad. Y muestra cómo es que la diversidad de subjetividades que se encuentran en interacción y las distintas formas de habitar, tienen un impacto en la conformación de la actividad en un nivel colectivo.

De la misma forma en que el habitar de los sujetos diversos llega a influir en la conformación del proceso de trabajo, lo hace en la reproducción de su propia vida cotidiana; pues las características y condiciones de su proceso de trabajo generan las condiciones particulares del habitar taxista para la generación de distintos grados y formas de apropiación espacial.

El estudio de las formas de apropiación espacial puede llevarse a cabo desde distintos enfoques. En apartados anteriores se ha hablado de la apropiación espacial como el resultado de un proceso de aprendizaje y familiarización, que otorga al sujeto apropiado, la capacidad y confianza para experimentar y hacer uso de un espacio (sea físico o social), de manera relevante o estratégica. De igual forma se ha expuesto que ese proceso de familiarización puede generar sensaciones de apego afectivo que puede llegar a transformarse en sentimientos de pertenencia. (Ripoll y Verschambre, 2006)

Las propuestas de Ripoll y Verschambre exponen que el proceso de apropiación espacial puede caracterizarse por contar con una dominante material o simbólica. La apropiación con dominante material, se caracteriza por contar con elementos que pueden facilitar el proceso de apropiación, como puede ser la posibilidad, que adquiere un sujeto, de desplazarse con facilidad en un lugar debido al elevado conocimiento que posee de ese sitio, o a la posesión legal de ese lugar. En el caso

⁷⁹ La existencia de jornadas de trabajo que combinan el desempeño laboral con actividades personales o propias del tiempo libre, no puede minimizarse a través de la “organización del tiempo” o el establecimiento de un horario de trabajo fijo por parte de los conductores taxistas. Pues existen algunos elementos estructurales de la sociedad que intervienen y que obligan a algunos de los trabajadores a “permanecer disponibles” en horarios dispersos a lo largo de un día.

de la apropiación con dominante simbólica, el proceso de generación de sentimientos de pertenencia es fundamental.

Cada uno de los procesos de trabajo identificados en el contexto taxista muestra distintos grados y formas de apropiación: el proceso de trabajo cerrado expone un menor grado de apropiación con carga simbólica que el proceso de trabajo difuso; pues al llevar a cabo acciones ajenas al trabajo taxista, hay más elementos simbólicos que facilitan este tipo de apropiación.

Repensar a los sujetos trabajadores y su proceso de trabajo desde la experiencia del habitar

El resultado del primer capítulo analítico hizo evidente hallazgos que permiten hablar de una tipología de los conductores taxistas, que se construye tomando como base la subjetividad de los conductores en su heterogeneidad, así como las formas en que estos sujetos habitan y apropian su espacio de trabajo.

Contar con la definición de tipos ideales de conductores taxistas, con los elementos mencionados previamente, es fundamental para generar investigaciones académicas sobre el trabajo taxista. Empero también es una aportación relevante para el estudio de actividades laborales con características heterogeneas como las que poseen los conductores taxistas.

Como se expuso a lo largo del capítulo, la tipología de conductores taxistas permitió contar con parámetros que orientaron la reflexión acerca del proceso de trabajo taxista, que es construido por situaciones y pausas que pueden efectuarse de manera distinta, dependiendo del tipo de habitar del sujeto trabajador.

El proceso de trabajo que es construido por estos sujetos trabajadores, visto desde su habitar y su subjetividad, que se refleja en la tipología de sujetos taxistas, mostró una conformación diferenciada de la jornada laboral, que se diferencia por la posibilidad de separar el tiempo y espacio entre el trabajo y no trabajo.

Las principales razones por las que existen diferencias en la jornada de trabajo de los conductores taxistas según su habitar, corresponde a los diferentes grados y formas de apropiación espacial desarrollados por los sujetos trabajadores.

De manera general, las aportaciones realizadas en este capítulo sobre la tipología de los conductores taxistas y el proceso de trabajo taxista, son relevantes en diferentes sentidos: por un lado, porque ofrece un marco conceptual y empírico para caracterizar sujetos heterogéneos. Pero también porque muestra un proceso reflexivo multidimensional de una actividad laboral compleja; y da como resultado, la identificación de dos tipos de proceso de trabajo.

Capítulo 5: Sujetos y escenarios de interacción del trabajo taxista

La estrategia de análisis construida en esta investigación se diseñó teniendo como objetivo conocer el proceso de trabajo taxista, reconocido como multidimensional y complejo. En la primera fase de dicha estrategia, que se expuso en el capítulo previo, se caracterizó a los sujetos trabajadores y su proceso de trabajo. Como resultado de ese proceso de reflexión se construyó una tipología de conductores taxistas que trabajan en la Ciudad de México y se identificaron dos tipos de procesos de trabajo.

La definición de las tipologías sobre los sujetos trabajadores y su proceso de trabajo fue posible, únicamente, al recuperar su experiencia cotidiana del habitar. El estudio del habitar de los sujetos trabajadores dio paso a la segunda etapa de análisis presentada en este quinto capítulo, que está vinculada con las interacciones sociales y sus escenarios. La principal razón se debe a que el proceso de trabajo taxista –como otras relaciones sociales–, no se da si no es en un escenario en el que dos o más sujetos llevan a cabo un proceso de interacción.

La estructura general de este capítulo responde al objetivo de identificar los diferentes escenarios de interacción en que se desenvuelven los conductores taxistas. La razón de buscar conocer todos esos escenarios, es porque se llevan a cabo durante el desarrollo de su jornada laboral, que se compone por situaciones y pausas de trabajo.

Para definir los apartados que conforman este capítulo fue necesario retomar las discusiones y reflexiones que corresponden al reconocimiento de las materialidades fijas y flujos que conforman el proceso de trabajo taxista. Y que permiten definir ciertos límites geográficos o de interacción en cada escenario construido por los conductores taxistas.

Con base en la definición de los límites geográficos y de interacción, fue posible identificar que en el trabajo taxista puede haber escenarios de interacción directa (*cara a cara*) o indirecta (a través de medios de comunicación digitales o análogos). La diferencia entre las características de interacción se refleja en los apartados capitulares aquí presentados.

El primer apartado se centra en el análisis de las interacciones cara a cara que se llevan a cabo en la cotidianidad del trabajo taxista. Cada una de las interacciones se concreta con objetivos particulares que pueden estar relacionados con el trabajo taxista o no. Además de que es posible que cuenten con la participación de sujetos diversos: clientes-usuarios, otros conductores, familiares y amigos u otros sujetos.

Las características de los escenarios de interacción cara a cara en que participan los conductores taxistas son distintas en cada caso. Cada una de ellas puede representar un grado de significación para la subjetividad de los distintos sujetos participantes o conformarse por situaciones de tensión y conflicto.

El segundo apartado de este capítulo se enfocó en el análisis de las situaciones de interacción. De la misma manera que ocurre con las interacciones cara a cara, en las interacciones indirectas construidas por los sujetos taxistas, existe la posibilidad de construir escenarios de interacción con sujetos que no se encuentran físicamente en el mismo territorio, pero que a través del uso de dispositivos electrónicos (con acceso a internet o redes telefónicas) pueden interactuar constantemente sin necesidad de desplazarse.

Finalmente el tercer apartado de este capítulo analítico presenta una reflexión construida con base en los diferentes tipos de escenarios de interacción en que participa un sujeto taxista. Que buscó conocer la forma en que cada uno de los sujetos trabajadores construye su identidad.

La manera de indagar en la construcción de la identidad de los conductores taxistas fue abordada a través de los conjuntos de identidades sociales propuestos por Scott Hunt, Robert Benford y David Snow (2006), que fueron nombrados como *campos de identidad*.

La utilización de los *campos de identidad* permitieron conocer que los sujetos taxistas heterogéneos, construyen su identidad de manera dinámica y con base en los escenarios de interacción en que participan. De tal manera que pueden situarse como protagonistas, antagonistas o espectadores, según el contexto en que se encuentren y los sujetos con quienes interactúen.

Para desarrollar el planteamiento anterior, en este capítulo se presenta un apartado con cinco sub apartados en el que se analizan los escenarios de interacción, los sujetos participantes en cada uno de ellos y la forma en que ambos ejercen una influencia en la definición de la identidad taxista. Que muestran cómo es que el contexto de los escenarios de interacción puede definir la postura identitaria del conductor, por ejemplo, en el caso de los escenarios de interacción contruidos con los clientes-usuarios, las situaciones de tensión y la disputa por el control en una situación de trabajo, pueden provocar que el sujeto taxista se sitúe como protagonista o antagonista en una interacción determinada.

La característica interactiva de la definición identitaria de los sujetos taxistas no se limita únicamente a las situaciones de trabajo. Se extienden a escenarios efectuados en contextos que podrían no ser considerados como laborales, como la relación con otros conductores de transporte público o automovilistas particulares. Sin embargo, estos escenarios de interacción hacen parte del proceso de trabajo taxista en la medida que ocurren dentro de la jornada laboral.

5.1. Interacciones cara a cara: experiencias cotidianas

Los escenarios de interacción en que los conductores taxistas tienen una participación *cara a cara* son aquellos que se construyen durante un servicio de transportación (cuyas experiencias y testimonios se han expuesto en el capítulo tres de este documento), o cuando los conductores hacen una pausa para ingerir alimentos, efectuar alguna compra, esperar su turno para recoger a algún cliente-usuario en un sitio de taxis, realizar trámites administrativos y de mantenimiento del automóvil, así como actividades de ocio o descanso.

Cada uno de esos escenarios involucra un cúmulo de experiencias adquiridas por los conductores taxistas durante el desempeño de su actividad laboral de manera cotidiana; por lo tanto, su análisis es fundamental para conocer la subjetividad de los trabajadores. Es importante estudiar los diferentes escenarios de interacción en que se desenvuelve un conductor taxista, ya que, si se colocara el foco de análisis únicamente en las situaciones de trabajo, se estaría ignorando las otras aristas de la experiencia y la cotidianidad de cada conductor. Las cuales, al desarrollarse de

manera simultánea a la jornada de trabajo, se sitúan en una posición relevante que cuenta con la capacidad de influenciar la subjetividad de los conductores; y con ello, orientar las estrategias de trabajo emprendidas por cada trabajador.

5.1.1. Entre conductores

En los escenarios de interacción cara a cara en que participan compañeros de trabajo, amigos, familiares u otros sujetos, se identificó que se realizan tomando como base dos objetivos centrales enfocados en la realización de actividades relacionadas con la ejecución del trabajo o personales (como recreación/ocio y descanso). Entre las actividades vinculadas al trabajo se encuentran acciones de solidaridad como el apoyo o acompañamiento por seguridad, el intercambio de conocimientos técnicos y de experiencias del trabajo taxista o la eventual consolidación de una identidad colectiva, a través de organizaciones gremiales.

Independientemente de los sujetos con que se efectúan los escenarios de interacción y de sus objetivos o actividades centrales, la nula rigidez del desarrollo del proceso de trabajo taxista permite que exista una interrelación entre todos ellos. Debido a lo cual, a pesar de que en los siguientes apartados se hace una presentación de los escenarios de interacción contruidos con base en las diferentes características de los sujetos o de sus objetivos al relacionarse, existen puentes analíticos que los conectan. Por lo que, para comprender los distintos escenarios de interacción es pertinente hacer una lectura global.

Las interacciones cara a cara en las que participan únicamente conductores taxistas pueden llevarse a cabo en diferentes puntos de la ciudad como sitios de taxi, gasolineras, centros de verificación vehicular, talleres de mantenimiento del vehículo, oficinas de movilidad u otros espacios de la ciudad que son reconocidos por los conductores como sitios relevantes.⁸⁰

El proceso de construcción de los escenarios de interacción cara a cara se lleva a cabo de dos formas. Por un lado, a través de encuentros fortuitos entre dos

⁸⁰ Tal como pueden ser las vialidades de la ciudad, estacionamientos, centros comerciales, sitios de alimentación, entre otros.

conductores o como respuesta a citas previamente definidas. Y por otro, a partir de interacciones indirectas que corresponden al uso de dispositivos telefónicos o de radio. Un ejemplo de los escenarios de interacción cara a cara contruidos por los conductores taxistas de habitar monotópico, fue externado durante las entrevistas realizadas a Don Fernando y Don Antonio. Ambos comentaron que, después de ser víctimas de robo, buscaron alternativas de comunicación con sus colegas, quienes rápidamente se desplazaron para apoyarles.

Don Fernando:

Apenas me asaltaron. Una pareja. Se subieron en metro constitución y me llevaron a la [colonia] 10 de mayo. Me llevaron así, normal. Les pregunté, exactamente a donde iban y me dicen «ahí adelantito, ahí métase en esa callecita». Y ya cuando me metí [a la calle indicada], ¡pácatelas! que me da el trancazo en la cara. Quise reaccionar, pero la mujer, luego, luego, me agarró de los cabellos y me zangoloteaba y me dijo «afloja todo lo que traes hijo de quien sabe qué» [y yo les dije] «pues es todo lo que traigo», traía 400 pesos, pero querían más.

[Me dijeron] «¿y si te encontramos?» y les dije «me hacen lo que quieran, pero ya no traigo». Me quitaron la llave del carro y se bajaron. Pero me sacaron la pistola, y dije «ya estuvo». Se bajaron y me pidieron mi celular y dije «mira, tengo estos chicharroncitos» (haciendo alusión a dos celulares de gama baja) y que me dice «¡porquerías!» y me los avienta otra vez. Se bajaron y se llevaron las llaves.

De lejos alcancé a ver que alzaron la mano [y las aventaron] y ya cuando vi que se fueron, empecé a buscar y las encontré. Me tardé como una media hora para encontrarlas. Pero para eso le hablé a mis amigos por radio y ya fueron y me apoyaron a buscar las llaves.⁸¹

Don Antonio:

En Iztacalco, ya de madrugada, me hizo la parada un sujeto, pero yo no había visto al otro, eran dos. Y ya, se suben y en la [colonia] Agrícola Oriental me asaltan. Me sacan el arma, me bajan [del automóvil] y yo, ¡desesperado! Estaba desesperado porque era la primera vez que me quitaban un carro y pues, era mi carro. Entonces

⁸¹ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

lo primero que busco es a alguien (un taxista) que traiga radio y ya que encontré a alguien le dije «Compa, yo estoy en tal agrupación y tal, déjame echar el grito, ¿no?» y me dice «sí». Y ya, me prestó su radio y empezamos a buscarlo. Se juntaron muchos, muchos [taxistas]. Unos decían «¡ya lo encontré!» y era clave falsa. Total, que pasaron horas y no lo encontrábamos y me dijeron «ya, vete a la delegación a levantar el acta. Porque ya pasaron horas y ya no lo vamos a encontrar» y ya, fui, declaré. Cuando de repente llega El Chapatín, un amigo (es que todos tenemos apodos), y me dice «¡ya lo encontramos!, está en [la estación de metro] Peñón Viejo, ahí por el paraíso». Pero como ya estaba iniciada la averiguación previa [en el Ministerio Público], pues [tuve que esperar] hasta que la terminaran y fuimos a buscarlo.⁸²

En cada uno de los relatos se muestra cómo es que los escenarios de interacción contruidos por los conductores taxistas posibilitan la creación de vínculos de solidaridad y apoyo. En los que pueden participar sujetos con los que se mantiene una relación cercana de amistad, como se puede ver en el caso narrado por Don Fernando; o sujetos con quienes no se tenía una relación, pero que respondieron al pedido de auxilio de su colega taxista (en el caso de Don Antonio).

Los lazos de solidaridad y apoyo no se efectúan únicamente a modo de respuesta ante situaciones de emergencia, como las relatadas previamente. También pueden ser tácticas de subsistencia colectiva. Lo que implica que, al interior de un grupo de conductores, se lleva a cabo un proceso de reflexión en el que se identifican las necesidades individuales y se implementan estrategias colectivas para resolverlas. Como es el caso de Zafiro, Rumero y Salsero, que son taxistas de sitio en el oriente de la Ciudad de México y que, junto con los conductores del sitio en que trabajan, han desarrollado una estrategia de ahorro a través de *tandas*.⁸³

⁸² Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

⁸³ Es un instrumento financiero informal que ofrece servicios tanto de crédito como de ahorro, con una organización y reglas que propician la acción colectiva. [...] Resultan de la organización de un grupo de individuos que por lo general se conocen entre sí en el trabajo [...]. Los miembros de una tanda aportan una cantidad de dinero cada determinado plazo. [...] Con las aportaciones que realizan todos los miembros de la tanda en cada plazo se crea un fondo que le corresponde a uno de los participantes. Este individuo, al igual que los demás miembros de la tanda, deberá continuar con sus aportaciones hasta terminar el ciclo (Campos, 1998:199).

Además de esas experiencias, el apoyo y solidaridad en interacciones cara a cara se puede conocer desde otros aspectos del trabajo taxista. Como puede ser en el intercambio de conocimientos técnicos y empíricos sobre la actividad, lo que permite a los conductores que cuentan con una menor experiencia aprender y aprehender las dinámicas de la actividad laboral.

Una muestra de este tipo de intercambios se encuentra en el relato de Miguel Ángel,⁸⁴ un conductor de servicios por aplicación con quien se efectuó una conversación informal durante su primer día de trabajo. Mencionó que uno de los consejos que le dieron los conductores de Uber, a los que conoció durante la realización de los trámites necesarios para enlistarse como conductor, fue que iniciara ofreciendo sus servicios en la zona oriente de la Ciudad de México, pues en dicha zona encontraría a clientes-usuarios “menos exigentes” que en el poniente.

El conocimiento empírico que le fue transmitido a Miguel Ángel no está vinculado con los conocimientos técnicos necesarios para conducir un taxi. Y tampoco se trata de una información a la que pudiera acceder de manera independiente. Sin embargo, puede considerarse como fundamental para que el conductor pudiera llevar a buen término su jornada de trabajo, sin contratiempos ni incomodidades, por su escasa experiencia como conductor, sobretodo si se trataba del primer acercamiento a la actividad.

El intercambio de experiencias también puede darse en relación con los conocimientos técnicos para el desarrollo del trabajo. Si bien el ingreso a la actividad laboral no establece requisitos de calificación enfocada en el mantenimiento y reparación de los automóviles, la experiencia cotidiana implica que, eventualmente, los conductores se enfrenten a situaciones en las que el vehículo tiene desperfectos que deben ser atendidos para poder continuar con su trabajo. En estos casos, los conductores taxistas tienen la alternativa de solicitar apoyo a personas cuyo trabajo se enfoca en solucionar estas situaciones. No obstante, dependiendo del contexto en que se encuentren, puede haber momentos en los que es imposible solicitar

⁸⁴ Conversación informal, con registro únicamente en diario de campo, efectuada el día 11 de noviembre de 2015.

dicho apoyo (ya sea por motivos económicos o porque no exista la posibilidad de desplazamiento para llegar a un taller de reparación). Es por ello que algunos de los conductores taxistas han logrado desarrollar capacidades para resolver esas situaciones de manera independiente.

A partir del trabajo de campo se identificó que la calificación de los conductores con relación al mantenimiento y reparación de sus unidades se da, principalmente, en su cotidianidad, a partir de compañeros de trabajo o amigos que tienen la disposición para compartir ese conocimiento.⁸⁵ Lo que significa que su proceso de capacitación depende del entorno y de las situaciones a las que se enfrenta.

Un ejemplo que engloba el intercambio de conocimientos técnicos y empíricos que se efectúan en los escenarios de interacción cara a cara, entre los conductores taxistas, se evidencia en el siguiente fragmento que corresponde a una entrevista realizada durante el trabajo de campo. En la cual el conductor explica cómo es que, al inicio de su trayectoria como taxista, la vinculación con sus compañeros conductores le dio acceso a un acervo de conocimientos técnicos y empíricos que le otorgarían las herramientas precisas para la generación de sus estrategias de trabajo y la resolución de situaciones específicas en su cotidianidad:

Tuve un amigo en la TAPO,⁸⁶ bueno, fueron varios. [...] Y empecé a hacerme amigo de ellos; pero todos ellos, sin querer, te van enseñando de todo. De cómo se trabaja, también mecánica. Tuve un amigo ya grande que me dijo que había conocido a mi padre [...], fue el que me enseñó cosas de mecánica, hasta a desarmar todo el motor. Todo a partir de unas botellas. Y sí, le tengo agradecimiento. Le decíamos «el Charol», se llamaba Víctor, ya murió.⁸⁷

Las interacciones cara a cara tienen una influencia en la subjetividad de los conductores en el ámbito personal y laboral. De tal forma que, en su cotidianidad, los conductores conforman su experiencia de trabajo, lo que les otorga la posibilidad de construir una identidad colectiva como trabajadores taxistas que puede ser

⁸⁵ Los intercambios de conocimientos técnicos y empíricos entre conductores taxistas puede efectuarse a través de interacciones directas o indirectas.

⁸⁶ Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente.

⁸⁷ Entrevista a don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

consolidada en diferentes formas de organización. Estas interacciones también pueden llevarse a cabo para la realización de actividades de recreación, de descanso o de ocio. Por lo regular, estos escenarios de interacción se concretan fuera del vehículo taxista, en sitios establecidos por los conductores participantes con el claro objetivo de interactuar. Como muestra el siguiente relato construido por Don Fernando, en el que explica que él y sus amigos conductores se mantienen en constante comunicación y se reúnen diariamente para tomar un refresco, platicar y participar en un ahorro colectivo diario que es organizado a través de *tandas*.

Diario nos vemos ahí en [la avenida] Ermita y Eje 6. Ahí estamos reunidos para pagar la tanda y tomar el refresquito, una agüita... la plática. Hasta una hora y media estamos platicando de «¿cómo te fue?», «¿cómo te ha ido?» Y «ay, ¿qué te crees?, que me subió fulano de tal», «no, pues yo lo vi así» o «sí, oí cuando dijiste en el radio». Y para eso es el radio para hacer mucha amistad. Y sí, es como familia, nos sentimos como familia.⁸⁸

Una de las pausas en el proceso de trabajo taxista, utilizada continuamente para la interacción entre conductores, es el momento de ingerir alimentos. Así lo expresaron Zafiro y Claudia. Para Zafiro, el momento de su alimentación es muy importante dado que es el único momento del día en que hace una pausa prolongada en su trabajo y por ello prefiere hacerlo en compañía de sus compañeros y amigos. Por ello, no importa el sitio de la ciudad en que se encuentre, a la hora de la comida, la conductora se desplaza al sitio acordado para encontrarse con sus compañeros taxistas para compartir ese tiempo:

Yo en todo el día no paro. Únicamente para comer en la calle. Donde nos pongamos de acuerdo, porque hasta eso, no me gusta comer sola. Así que voy con todos mis amigos a algún lugar y ya, llegamos todos. Aunque me quede lejos.⁸⁹

Por otro lado, Claudia, que es propietaria de un sitio de alimentación concurrido principalmente por conductores taxistas, comentó que además de fungir como un lugar de alimentación, su local es un punto de reunión cotidiano para los

⁸⁸ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

⁸⁹ Entrevista a Claudia, realizada el 19 de junio de 2019.

conductores. En él realizan convivencias fuera del trabajo que incluyen el consumo de bebidas alcohólicas. Además de eso, Claudia resaltó la importancia que tiene su establecimiento en el desarrollo de las relaciones laborales, pues los conductores lo identifican como *su oficina*. Por lo que ahí llevan a cabo reuniones entre conductores y *patrones*,⁹⁰ o bien cuando algún conductor necesita hacer una entrega (de pago o algún objeto), lo hace a través de Claudia:

En el día, ellos están aquí. Aquí vienen a desayunar y luego pueden pasar por un agua, una torta. Aquí comen y se van a formar. Y aquí también es como oficina, porque luego pasa que se le olvidó dejarle un papel a otro, al dueño del carro o eso. Aquí también lo agarran como oficina. Vienen y me dicen «¿Claudia te puedo dejar este papel y se lo das a mi patrón?» o esta llanta, o así, cositas. O también la cuenta. También los patrones vienen aquí. Aquí está todo concentrado.»⁹¹

Otra de las actividades que se llevan a cabo en estos escenarios de interacción corresponde a las convivencias efímeras realizadas mientras los conductores se encuentran a la espera de nuevos servicios de transportación; estas tienen lugar, por ejemplo, en los sitios de taxi. La razón por la que se efectúan estos escenarios de interacción se debe a que, a causa de una amplia oferta de vehículos disponibles y una baja demanda de ellos, el tiempo de espera que experimentan los conductores en un sitio de taxi es variable.⁹² En ese tiempo, los conductores se mantienen disponibles para ofrecer un servicio de transportación; no obstante, debido a la variabilidad de la duración en el tiempo de espera, hay ocasiones en que deciden realizar otras actividades que pueden ser de descanso o de ocio, tales como juegos de azar o convivencias que podrían incluir el consumo de alcohol u otras sustancias.

Un ejemplo de las actividades realizadas durante el tiempo de espera, en los sitios de taxi, forma parte del relato construido por Don Antonio, quien explica que durante el periodo en que trabajó como taxi de sitio en la Terminal de Autobuses de Oriente, pudo conocer y experimentar distintos escenarios de interacción que, aunque se

⁹⁰ Se considera “patrón” a la persona que cuenta con la titularidad de la concesión de taxi y que lo ofrece a conductores taxistas para trabajar a cambio del pago de una “cuenta” o tarifa monetaria establecida que se debe pagar diariamente.

⁹¹ Entrevista a Claudia, realizada el 19 de junio de 2019.

⁹² El tiempo de espera de un conductor en la fila de un sitio de taxis puede ser de algunos minutos u horas.

llevaban a cabo mientras cada taxista esperaba su turno para ofrecer un servicio de transportación, estaban centrados en la recreación y ocio a través del consumo de alcohol y otras sustancias.

[Cuando trabajé en la TAPO] fue una etapa difícil. Porque ahí fue donde me empecé a meter al alcohol. Ahí había dos grupos: los del alcohol y los de las drogas. La droga era marihuana, nada más. Y entonces, yo me empecé a juntar con los del alcohol y como nos formábamos siempre después de las 12 de la noche, empezaba esa cuestión. Pasaban diciendo «oye, tu diezmo» y eran 10 pesos para comprar y pues uno por hacer amistad, por relacionarte con el grupo, «pues ahí está mi diez» y se iban y regresaban con botellas y como estas formado, pues me echaba mi cubita y otra cubita.

Tal como lo menciona Don Antonio, el consumo de alcohol es una práctica común durante algunas de las interacciones entre los conductores de taxi. En la entrevista realizada con Claudia se pudo conocer que, en ocasiones, los conductores taxistas que frecuentan su negocio de alimentos también organizan reuniones que involucran la ingesta de bebidas alcohólicas.

5.1.2. Entre familiares y amigos

La complejidad en la que se enmarca el desarrollo del proceso de trabajo taxista, que rompe las fronteras entre el tiempo de trabajo y de no trabajo, da cabida a la participación de otros sujetos durante la jornada laboral. Algunos de esos sujetos pueden ser personas con las que el conductor mantiene lazos familiares o de amistad.

Los escenarios de interacción cara a cara que construyen los conductores taxistas con sus amigos o familiares no están relacionadas directamente con el desarrollo de la actividad. Sin embargo, es posible que ejerzan una influencia en la construcción del proceso de trabajo, pues, en algunos casos, para su realización, los conductores generan pausas en la jornada laboral. Algunas de estas interacciones tienen como objetivo transportar a los sujetos en cuestión sin que ello represente un ingreso monetario. En este respecto, Don Fidel comentó que, para

él, una de las ventajas de su trabajo es que le permite transportar a su familia cada vez que lo requiere:

Yo vivo en Ecatepec. Me gusta trabajar en el centro porque, aunque no queda cerca, tengo mucha facilidad para ir a mi casa a comer o a traer y llevar a mi hija. Así que, digamos, yo estoy trabajando y me habla mi hija para decirme que tiene que ir a algún lugar y yo me descuelgo para mi casa. A veces aprovecho para descansar o si no, voy y ya la llevo a donde me diga. Por eso me gusta el taxi. Porque me da chance de moverme con mucha facilidad y, además, me permite andar trayendo a mi familia.⁹³

Durante algunas de las conversaciones informales entabladas con Don Antonio, se identificó que hace una reflexión similar a la expuesta por Don Fidel acerca de las ventajas del trabajo taxista. Y agregó un elemento más: la posibilidad de convivir con su familia (específicamente su hija) y, con ello, fortalecer sus lazos. Pues comentó que en ocasiones realiza pausas en su trabajo para recoger en la escuela a su hija menor (que durante un periodo de la investigación era estudiante de bachillerato).

El relato de Don Antonio se centró en explicar que el interés por recoger a su hija en la escuela no se limita a facilitar el desplazamiento de la joven; pues el tiempo que dura el desplazamiento rumbo a su casa es aprovechado por él para establecer una comunicación constante y, con ello, mantener una buena relación padre-hija. Un ejemplo similar pudo conocerse durante los ejercicios de observación realizados en el trabajo de campo, en el que se identificó a un conductor de Uber (Don Francisco), ingiriendo alimentos y conversando con su hija.

Con relación a las interacciones con otros sujetos, Don Antonio comentó que, a lo largo de su experiencia como conductor, ha entablado relaciones de amistad con personas que, aunque son resultado de las interacciones cotidianas como trabajador del volante, no se dedican al trabajo taxista. Pero que son personas con quienes interactúa esporádicamente:

⁹³ Entrevista a Don Fidel, realizada el 16 de abril de 2016.

[Mi amigo], el malvado Panchito Flowers, tiene primos que son hojalateros. Entonces te digo, en la TAPO empezábamos [a tomar alcohol] en las noches y ya una vez que empezaba a amanecer, nos corrían. [Nos decían] «¡ya váyanse de aquí, no pueden cargar así» y él decía «vamos a mi rancho», y pus vamos. Y ya, llegamos con sus primos. [Que son] el clásico hojalatero que trabaja en la calle y ya, [decían] «párense ahí» y, «¿qué pasó mi Toñito?, ¿qué se toman, o qué?» [y les decíamos] «no, pues lo que sea». Y ya, sacaban la botella. Después se nos hizo costumbre ir. Luego si andaba yo sólo tomando, llegaba yo allá y llegaba a un lugar seguro donde me invitaban e invitaba y todo bien, no había problema.⁹⁴

Los escenarios de interacción cara a cara que se construyen entre los conductores y sus amistades, con el objetivo de realizar actividades de ocio, no se limitan al consumo de bebidas alcohólicas. No obstante, a través del trabajo de campo, se pudo conocer que el consumo de alcohol es un elemento relevante en la conformación de distintos escenarios de interacción. Que no tienen una participación limitada de sujetos cuya actividad laboral es distinta al taxi y que se presenta, sobre todo, en el caso de los conductores que no establecen fronteras claras en la duración de su jornada.

Al hablar del consumo de alcohol en los escenarios de interacción cotidianos, establecidos por los conductores taxistas, resulta fundamental hacer una precisión temporal. Según los relatos contruidos por diferentes taxistas, las interacciones cara a cara concretadas durante la jornada laboral, que involucraban el consumo de bebidas alcohólicas, se desarrollaban en el pasado; principalmente durante la década de los 90's. La razón por la que los conductores explicaron que era posible llevar a cabo este tipo de interacciones se debe a que *no había problema*, tal como lo menciona Don Antonio en el fragmento citado en las líneas anteriores y subsecuentes:

Y tuve mi grupo de amigos. Pero bueno, es malo porque ahí fue donde me hice, en cierta forma, alcohólico. Porque sí llegué a serlo. [Mis amigos eran] el Charol, el Bardal, el Pescado, Panchito Flowers, el Toby, el Tacones, el Scorpions. Eso (el

⁹⁴ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

alcoholismo) me hizo salirme de ahí. Porque yo viví los problemas familiares. Con mi primera familia. Y luego pues sí, te das cuenta y dices «esto tiene que ver con todo lo que me ha pasado». Y me retiré.

Pero si me enseñaron cosas esos amigos. Varios ya se murieron. Yo creo que, si yo hubiera seguido, también ya me hubiera muerto. Era de diario tomar. Ahí se tomaba diario. No había alcoholímetro. Yo, en mi vochito, llegué a traer mi pachita, las botellitas o, lo que me gustaba mucho y me siguen gustando, la viñas.⁹⁵

La interpretación de Don Antonio acerca de que, antes, su consumo de alcohol no representaba un problema para el desempeño de su trabajo, puede ser completada con el relato construido por Don Fernando. Este último explicó que su consumo de bebidas alcohólicas se terminó cuando en la Ciudad de México dio inicio el programa “Conduce sin alcohol”, que busca reducir el número de conductores que han ingerido bebidas alcohólicas a través del uso del alcoholímetro:

En los trabajos de obrero y en los camiones, yo tomaba mucho. Tomaba diario. Sin embargo, nomás entré en el taxi y aquí cambia tu vida. Aquí dejé mi tomadera. No te voy a decir que de a tiro la dejé. Pero sí, a lo mejor ya nada más tomaba cada quince o veinte días. Pero [tomaba] en mi casa y tranquilo. Ahora llevo ya siete u ocho años que dejé de a tiro la tomadera. Ahora desde que entró el alcoholímetro dije ya no, y dejé mi tomadera. Porque vivo más en la calle, con el carro.

[...] A lo mejor en alguna ocasión me llegué a tomar una copa o una cervecita, pero ya no manejo. Porque ya sé que, con el puro aliento, [me meto en problemas]. Porque el transporte público no puede tener nada. Debe venir limpio. Ya con una cubita, una cerveza, ya ¡vámonos a pasear!⁹⁶

A partir de las observaciones realizadas en distintos espacios concurridos por los trabajadores taxistas, se identificó que, en los periodos temporales en que los conductores taxistas realizan actividades de ocio, el juego de azar es una práctica frecuente. La razón por la que recurren a este tipo de juegos puede deberse a que no requiere de infraestructura para llevarlo a cabo y tiene una breve duración. Por lo tanto, en caso de ser necesario, los conductores pueden suspender su

⁹⁵ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

⁹⁶ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

participación sin mayores complicaciones (siempre y cuando no haya apuestas monetarias de por medio).

Además de la participación de amigos y familiares, los conductores taxistas participan en otros escenarios de interacción que son conformados por sujetos con los que el trabajador no necesariamente tiene un lazo familiar o de amistad, y cuya dinámica interaccional es heterogénea y, en muchos casos, efímera.

Se considera como una dinámica interaccional heterogénea debido a que es posible que haya diferentes formas de vinculación. Pues es posible que, con la cotidianidad y con las características de las interacciones, se desarrollen vínculos fuertes que doten de una significación para cada uno de los sujetos, tal como lo explica Don Antonio respecto a la relación que ha establecido con la persona con que interactúa cotidianamente para comprar sus alimentos:

La persona que nos da de desayunar y almorzar en la gasolinera se enfermó. Ella y su mamá se enfermaron de COVID. Ya se recuperaron, pero su papá estaba mal de diabetes e hipertensión y mal de su corazón, y ya falleció. Y ahora los rezos son a las 8:00 pm, ayer iba a ir y la verdad no me dio tiempo. Pero yo creo que hoy sí voy, porque me avisó. Y pues no sé cómo se pueda decir, porque eso no es una invitación. Pero sí quiero ir porque son buenas personas. Aunque no soy católico ni nada de ninguna religión, pero cuando voy a esas cosas voy de corazón.⁹⁷

En su testimonio, Don Antonio explica que su interés de acompañar durante el duelo a la persona a quien le compra comida se debe a que la considera una “buena persona”. Lo que podría significar que en realidad no existe un lazo de amistad entre ambos, pero sí una relación cordial que es resultado de las interacciones cotidianas.

Una situación similar es la que externó Claudia durante la entrevista realizada. En ella relata que ha brindado servicios de alimentación a taxistas durante al menos, diez años. Que corresponde al mismo tiempo que ha interactuado cotidianamente con los trabajadores. Con base en su relato, los escenarios de interacción que construye en conjunto con los conductores taxistas se han transformado con el paso

⁹⁷ Conversación informal con Don Antonio, realizada el día 29 de mayo de 2020.

de los años. Ella ha aprendido a relacionarse y a participar de las bromas que el conjunto de conductores realiza, sin que ello represente una vulneración de su persona:

Me costaba entrarle al cotorreo [con los taxistas], porque antes yo trabajaba con puro Ingeniero de Luz y Fuerza y era otro rollo. Y, en cambio, con estos canijos entras en los albures, en la llevadera. Pero hasta cierto límite. Y pues sí, porque hay unos que vienen y te están cotorreando, enamorándote y la fregada y otros no, vienen y te están cotorreando y hablándote en doble sentido y así. Entonces sí me costó mucho trabajo agarrarles la onda, pero ahora ya. Ahora sí que, yo digo, que cambió mi vida para bien.⁹⁸

Los escenarios de interacción que se conforman en la cocina de Claudia muestran cómo es que la subjetividad de los conductores taxistas y su interacción con otros sujetos ha marcado una influencia en una persona externa al trabajo taxista. Y, además, ha permitido construir una relación de confianza y amistad entre los sujetos participantes:

Y te digo que aquí ellos vienen y te platican. Es como un desahogo entre ellos. Se bajan del carro estresados o fastidiados del tráfico, y aquí vienen a comer y platican, conversan, entramos al cotorreo y luego uno trae problemitas y hay veces que te lo platican, pero no para que les des una solución, sino como desahogo y eso entra en el convivir con ellos.

[...] Ya me acostumbré a trabajar con ellos. Somos una familia bien grande. Luego si me quiero ir caminando hasta mi casa me encuentro a alguno y me dicen «súbete» y ya, [me llevan]. Por ejemplo, les hacen su fiesta el 12 de diciembre y como dicen «tú también perteneces a ORETI,⁹⁹ también estás aquí» y así cualquier evento también me incluyen porque todo con Claudia. Si las oficinas están cerradas, todo con Claudia.¹⁰⁰

⁹⁸ Entrevista a Claudia, realizada el 19 de junio de 2019.

⁹⁹ ORETI es una agrupación de conductores que cuenta con un sitio de taxis en la estación de metro Indios Verdes.

¹⁰⁰ Entrevista a Claudia, realizada el 19 de junio de 2019.

Una de las razones por las que es posible que se establezcan vínculos cercanos entre los conductores taxistas y las personas vendedoras de alimentos, puede deberse a que, al ser un servicio utilizado cotidianamente, las interacciones se transforman y adquieren un mayor grado de profundidad. No obstante, esa vinculación no se da en todos los casos. La posibilidad de establecer una vinculación entre los conductores taxistas y los sujetos con quienes compran sus alimentos puede estar vinculada con el grado de apropiación de la actividad y la forma en que construyen su proceso de trabajo.

La probabilidad de generar estos vínculos es superior en el caso de los conductores que poseen una mayor apropiación de su actividad y que, por lo tanto, construyen su proceso de trabajo con fronteras temporales difusas. Como es el caso de Don Fernando, quien externó que, sin importar la zona de la ciudad en que se encuentre, él siempre acude a comer al mismo sitio:

Hay un comedor aquí en la [colonia] Renovación que es comunitario. [Voy a comer ahí porque cuando] va uno a las cocinas son 40 o 50 pesos y la verdad ahí está económico. Son 20 pesos. Es casi [únicamente] para trabajadores que anden trabajando en la calle, para comerciantes. La verdad está bien porque te dan tu sopita, tu arroz, pollito, tu guisado, tu jarrita de agua.

[...] Siempre voy al comedor. Yo trabajo en Iztapalapa, pero salgo a donde me lleven. Y cuando me agarra lejos, me regreso. Ya me acostumbré a la sazón de ahí y [aunque] hay varios [comedores] comunitarios, ya me acostumbré ahí. Así me lleven lejos, vengo haciendo chambitas poco a poco y llego. Por muy tardado a las 3:30 debo estar ahí comiendo.¹⁰¹

5.1.3. Con otros sujetos

Durante la jornada de trabajo taxista se concretan otros escenarios de interacción con sujetos que se encuentran en el espacio urbano circulatorio a causa de su actividad laboral. Por ejemplo: trabajadores del sector informal, como conductores(as) de otros medios de transporte, despachadores(as) de gasolina, repartidores(as), comerciantes de distintos giros, recolectores(as) de basura,

¹⁰¹ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

trabajadoras(es) sexuales y artistas callejeros; o del sector formal como personal de seguridad o autoridades de transporte.

La dinámica de los escenarios de interacción en los que participan los diferentes sujetos trabajadores presentes en el espacio urbano circulatorio es definida por los objetivos e intereses que cada uno establezca previamente. Algunos de los escenarios contruidos están enfocados en la realización de transacciones de compra-venta de algún bien o servicio, por ejemplo: alimentos, combustible, insumos de limpieza, artículos para el automóvil u otros objetos que resulten de su interés.

Una de las transacciones realizadas con mayor frecuencia es la compra de combustible para el automóvil. La interacción que se lleva a cabo para este fin puede ser breve; no obstante, de la misma manera que ocurre con los establecimientos de venta de alimentos, la asistencia de los conductores a las estaciones de venta de combustible, es cotidiana. Y en muchos casos sucede que, con base en su experiencia en el consumo de combustible, cada trabajador decide realizar esta transacción en gasolineras en las que considera que le darán un mejor servicio y garantizarán una venta de combustible justa.

Aunque las interacciones que se desarrollan cuando un conductor taxista acude a una estación de combustible se detonan, principalmente, por el consumo de gasolina, existen otros elementos relevantes a considerar, como la ubicación y el equipamiento del establecimiento, es decir, si cuenta con sanitario, tienda de abarrotes y suministros, tomas de agua, etcétera.

El resultado de la continua interacción entre los conductores y las personas trabajadoras de la gasolinera a la que acude, es similar a la ocurrida en el caso del consumo de alimentos. De tal forma que los conductores llegan a construir vínculos cercanos con estos sujetos:

Allá, en Periférico Oriente hay una gasolinera, esa es como mi gasolinera. Ahí hay una tienda y las muchachas que atienden se hicieron mis amigas. Así que cuando voy, platico con ellas. Una de ellas, la más joven, estudia en el Politécnico. Entonces voy y así, hacemos la plática. Ahí me gusta porque luego cuando ya está todo cerrado,

*como el baño está adentro de la tienda, ellas me dejan pasar. Porque somos amigos.*¹⁰²

Entre los servicios que consumen los conductores taxistas, en los que también se construyen escenarios de interacción, se puede encontrar el uso de sanitarios o el consumo de servicios sexuales. La afirmación sobre el consumo de servicios sexuales por parte de los conductores taxistas, se realiza con base en el relato construido por Don Antonio durante la implementación de la etnografía en movimiento. Que consistió en un recorrido por la ciudad a bordo del vehículo taxista, en el cual, al visitar una terminal de autobuses al norte de la ciudad, Don Antonio reconoció a una mujer que se encontraba en las cercanías de un sitio de taxis:

*Esa señora que está ahí, es sexoservidora. Digo, nunca la he contratado, pero eso hace. ¡Ah! porque ya las conozco, las de la zona. Ahí donde me duermo, hay una muy conocida. Yo la conocí en la TAPO, allá la conocíamos como la Mudanza, porque está mudita. Entonces luego nos vacilábamos de «ándale, te vi con la mudanza». Y bueno, ya se cambió. Ahora trabaja aquí en la [central de autobuses] del norte. Y hay otra. Son dos. A ella (la mujer vista durante el recorrido), ya la he visto otras veces. Porque, así como está parada ahorita con su celular, yo me paraba y le preguntaba «¿Quiere taxi?» y me decía «No, estoy trabajando» y «No, pues bueno. Suerte en su trabajo».*¹⁰³

Además de las interacciones enfocadas en la actividad económica y el consumo de servicios por parte de los conductores, hay otros escenarios de tensión que son resultado de las acciones emprendidas por alguno de los sujetos en cuestión o por el contexto urbano, como es el caso del siguiente relato construido por Zafiro:

No tiene mucho, aquí en Tezontle, un señor me empezó a hacer la britniseñal¹⁰⁴ y decirme de groserías. [Yo pensé] «y ahora, ¿qué te pasa?, ¿por qué me haces eso?» y yo le contesto «¡la tuya también!» yo ya me iba a dar la vuelta en “U” a la izquierda, entonces, como me seguía molestando, me di la vuelta y me regresé con él. Pero yo ya llevaba la idea de bajarme y recargarme en la puerta. O sea, lo primero que haces

¹⁰² Entrevista a Don Antonio, realizada el 19 de enero de 2016.

¹⁰³ Conversación informal durante el recorrido con Don Antonio, realizada el 27 y 28 de abril de 2019.

¹⁰⁴ La *britniseñal* es una forma de denominar a la ofensa que consiste en levantar el dedo medio.

*es someterlo. Si te recargas en la puerta, sometes porque no se va a poder salir y ahí ya lo tenía. Pero en ese momento pasó una patrulla y no me dejó hacer mi desmadre y ya le dije al señor y a los patrulleros. Y ahí nos quedamos. Porque se supone que ahora en la actualidad ya no le pueden faltar el respeto a las mujeres, según.*¹⁰⁵

En su relato, Zafiro no externó si conocía la causa por la que fue agredida por el otro conductor. Sin embargo, cuenta cómo es que ella no estaba dispuesta a aceptar la hostilidad y buscó la confrontación que finalmente no se concretó por la llegada de una patrulla de policía. Este escenario de interacción tuvo la participación de tres sujetos distintos que interpretaron un papel relevante para que la situación concluyera sin un enfrentamiento mayor; no obstante, durante su desarrollo, hubo momentos en los que la conductora taxista y el otro conductor buscaron tener el control de la situación mediante la aplicación de sus conocimientos previos.

Otra forma de interacción con las autoridades de transporte y vialidad se lleva a cabo en la cotidianidad del trabajo taxista. Pues el papel ejercido por las autoridades de vialidad es de lograr un flujo de movilidad continuo y de verificar que cada uno de los conductores presentes en el espacio urbano –sean taxistas o no– cumplan con los requerimientos oficiales para su circulación. De tal manera que, en caso de identificar una situación de irregularidad, estos deben implementar las medidas necesarias para corregir la situación.

En la realidad empírica se pudo conocer que las formas de actuar de esas autoridades no siempre se llevan a cabo como la norma lo dice. Existe un proceso de negociación alterno e irregular en el que los conductores implementan todo su acervo de conocimiento para resolver la situación. Dichas negociaciones alternas pueden ser a través de la entrega de una cantidad monetaria que funciona como un soborno. Tal como explicó Don Antonio, con respecto a la realización de algunos trámites, como la solicitud del *tarjetón* (o licencia de conducir). En este trámite, es necesario que cada conductor se someta a una serie de pruebas que demuestren que cumple con el perfil requerido para desempeñarse como conductor de transporte público. Sin embargo, de acuerdo con el relato de Don Antonio, es posible

¹⁰⁵ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

evadir los requisitos, e incluso comenta que en ocasiones resulta mucho más sencillo realizar un trámite mediante la ilegalidad, siempre que el conductor cuente con el respaldo de un gestor:

Si tu haces las cosas como se debe, o sea como marca el reglamento, difícilmente lo haces. No se puede tan fácil. Por ejemplo, [cuando] quieres ir a verificar tu carro, si tu vas solito, no vas a pasar. Necesitas buscar un preverificador que te lo pase. Ahorita para pasar tienes que cambiarle el convertidor catalítico, pero los preverificadores tienen nuevos, nadamás para eso. Le quitan el tuyo, ponen el nuevo, pasas y se lo quitan otra vez. Por eso es que no hay solución a la contaminación. Las revistas, si tu vas con tu carro bien, nunca vas a pasar. Llegas a la revista, y [te dicen] «no, ese no es el color, es un tono más bajo». Así me paso una vez, [me dijeron] «no es el tono, tiene que ser más subido» y fui, lo despinté y pinté de más subido y regreso y [me dicen] «no, ahora ya te pasaste, era menos». Total que no [pasé]. Y ahí descubrí a los famosos gestores.

Encontré a uno (un gestor) y ese, con el carro destartado y todo, llegaba con los papeles. Se iba contigo y te decía «parate ahí». Él iba y entraba a la oficina y salía con las calcomanías. Y ahí esta, ¿cuál problema? Igual el tarjetón. Para el tarjetón hay exámenes médicos, de conocimientos, de manejo. Yo he checado a muchos compañeros que son drogadictos y pasan, ¿por qué? Porque se puede. Con documentos falsos. En fin, hay muchas tranzas. Entonces, pues, tienes que entrarle ahí porque sino, no puedes, no pasas.¹⁰⁶

Desde la experiencia de Don Antonio, la problemática de corrupción relacionada con los trámites burocráticos no disminuyó con la implementación de nuevos requerimientos como la verificación vehicular o el *tarjetón*, pero sí tuvo una transformación. Él cuenta cómo es que, previo a estos requisitos, las estrategias para sortear las reglas establecidas por las autoridades, eran implementadas por cada uno de ellos. Es decir, que para conseguir los permisos de trabajo no tenían que pagar a un tercero (el gestor):

Te vuelves como... mmm, es que no es tramposo, no es mañoso. Sino que buscas soluciones. Cuando empezó a estar la situación difícil, había [taxis de color] coral y

¹⁰⁶ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

amarillos. Yo era de sitio. Yo veía que en la TAPO se empezaban a hacer las filas largas y yo decía «bueno, ¿qué?, ¿qué hago aquí?», y yo veía que toda la gente se iba al amarillo. Y [dije] «¡ah!, ya sé. Lo voy a pintar de amarillo» y ahí me tienes pintándolo de amarillo. Porque yo era de sitio, pero hice la trampa de pintarlo de amarillo.

El primero que pinté fue un amarillo bonito. No como el del taxi. Un amarillo limón, bien bonito, era otro tono. Pero compré pintura buena, entonces quedó brillante, bonito. Y empecé con mi taxi amarillo y vi cómo sí es cierto: la gente quiere amarillo. Y ya ni me iba a la terminal. Iba yo, pero ya sabes, a “la hora de los alcoholes”. Pero con mi amarillo andaba feliz por todos lados.

A veces andaba hasta sin licencia, porque no había mucho problema. Ni había operativos porque casi no se robaban carros. Entonces no había necesidad de operativos. Después vino el color verde, cuando Camacho Solís, creo que él fue, que dijo que para la contaminación. Entonces [según él] ya pintándolo de verde, ya no contaminas. Y la gente empezó a despreciar al amarillo por el verde. Y resulta que el vocho, traía dos tipos de escape atrás, o sea, doble. Y el ecológico traía nadamas uno. Y ¿qué?, ¿cuál es el problema? Voy con el herrero que tape este y que le ponga uno más grande y que le clausure la cosita esa que se veía en la tolva y así fue: le pintas, echas pasta y está como nuevo el vocho y así, feliz.¹⁰⁷

En los relatos presentados se puede identificar que los escenarios de interacción entre conductores taxistas y autoridades de movilidad son complejos. Pues además de la normatividad planteada por las instituciones, existen reglas no escritas que definen, la mayor parte del tiempo, el rumbo de cada una de las interacciones y su resultado final. Por ello se vuelve fundamental que los trabajadores del volante cuenten con un acervo de conocimientos, construido a través de su experiencia de trabajo, para resolver favorablemente su situación y poder ejercer su actividad laboral.

5.2. Resistencias al trabajo *solitario*: interacciones virtuales/digitales de los conductores taxistas

¹⁰⁷ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

El trabajo taxista es una actividad que implica la interacción continua de los conductores con otros sujetos. En el apartado anterior se mostró que algunos de esos sujetos pueden ser los clientes-usuarios, familiares, amigos u otros sujetos que se encuentran presentes en el espacio urbano circulatorio o que están vinculados con la actividad laboral debido a los trámites necesarios para ejercer el trabajo, o bien a causa de las necesidades de mantenimiento del vehículo automotor.

A pesar de que algunas de las interacciones en las que participan los conductores son significativas, en ocasiones, el tiempo de convivencia de cada una de ellas puede ser limitado. Lo anterior depende de las características puntuales del proceso de trabajo: los conductores que definen límites temporales y espaciales en su jornada laboral disponen de un tiempo establecido para la interacción con los sujetos que así lo decidan; mientras que aquellos conductores que no marcan una diferencia entre el tiempo de trabajo y no trabajo, se enfrentan a un reto mayor para este objetivo.

El hecho de que no exista una frontera temporal en la duración de la jornada tampoco implica que no se den las condiciones propicias para la interacción cara a cara, pues estas se llevan a cabo cada vez que el conductor así lo decide. No obstante, debido a que estos conductores pasan un mayor tiempo en el vehículo taxista, han desarrollado estrategias para permitirse la interacción con otros sujetos sin que ello signifique la realización de pausas en su trabajo.

Estos escenarios son contruidos a través de la vinculación indirecta de los sujetos, es decir, a través del uso de diferentes herramientas tecnológicas como dispositivos telefónicos, con o sin conexión a internet, que les permiten comunicarse a través del intercambio de mensajes de texto (vía SMS o redes sociales virtuales como WhatsApp, Facebook, Messenger u otros), mediante llamadas telefónicas, o por medio del radio de banda civil.

Actualmente, los dispositivos telefónicos y el uso de internet podrían considerarse como las vías comunicación más utilizadas por la población en general y, por tanto, por los conductores taxistas. Sin embargo, previo a la popularización del uso de

internet y de los dispositivos telefónicos, la radio de banda civil era el medio de comunicación más utilizado por los conductores taxistas. Su costo resulta accesible y no requiere de una alta calificación para utilizarlo. A través de este medio se pueden concretar situaciones de trabajo (en el caso de los radiotaxis) o establecer vínculos de amistad que generan escenarios de interacción cotidiana entre los conductores:

Me gusta mucho el radio y he conocido muchos amigos, mucha gente que he conocido [...]. Y, pues, para eso es, para hacer amistades, para hacer muchos amigos. Que luego hay unos que lo toman para andar echando relajo. Pero la verdad nosotros aquí siempre lo hemos tomando como compañerismo, [para] conocer gente y hacer amistad, para convivir más que nada. Porque como casi casi vives en la calle y trabajando, es como tu familia. Porque te la pasas todo el día hable y hable con ellos.¹⁰⁸

Como parte de los vínculos que se construyen entre los conductores taxistas que participan en el radio, hay estrategias de apoyo y solidaridad a nivel laboral y personal. En el caso del ámbito laboral, los conductores usuarios del radio entrevistados expresaron que es una herramienta que les permite mantener una comunicación constante para saber las condiciones de tránsito de la ciudad y evitar riesgos de infracción o de seguridad.

Yo uso radio de banda civil. Con eso nos vamos comunicando y me van diciendo dónde hay tráfico, dónde están [los retenes] de INVEA,¹⁰⁹ dónde están los operativos, donde está todo. Así que tanto me gusta el radio como me gusta el taxi.¹¹⁰

Con respecto al tema de seguridad, el uso de radio de banda civil permite la comunicación entre conductores que pueden dar soporte a sus compañeros en caso de que alguno de ellos se encuentre en una situación de riesgo:

Nosotros tenemos una central que nos anda rastreando por todos lados, a ver dónde andamos. Nos da las ubicaciones para que los demás compañeros sepan donde andamos cada quien. Para los asaltos, con claves, le dice uno a la central «llevo

¹⁰⁸ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

¹⁰⁹ El INVEA es el Instituto de Verificación Administrativa.

¹¹⁰ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

sospecha, váyame monitoreando cada rato» y todos deben de ir en silencio para que estén escuchando por cualquier cosa.¹¹¹

La disposición de los conductores usuarios de radio no se limita a monitorear la ubicación de sus compañeros en una situación de riesgo. También se encuentran disponibles para actuar en caso de necesitarlo; por ello, cuando surge una alerta de peligro, los taxistas que se estén cerca de la ubicación del conductor en riesgo, se desplazan hacia ella para estar cerca y actuar en caso necesario. Tal como ocurrió con Don Antonio y Don Fernando la ocasión en que fueron víctimas de robo. En ambas situaciones, a partir del llamado de auxilio se desplazaron al sitio en que se encontraban los conductores víctimas de robo para ayudarles.

Aunque la dinámica de interacción cotidiana de los usuarios de radio está enfocada en la participación de un solo canal que es definido por ellos, para encontrarse e interactuar entre la agrupación de que forman parte, la radio de banda civil permite *navegar* en otras frecuencias. Por lo que se abre la posibilidad de conocer e interactuar con trabajadores pertenecientes a otras agrupaciones. Lo que significa que es un medio de comunicación que facilita la comunicación sin intermediarios, incluso, entre sujetos desconocidos:

*[Puedes ir] a otra frecuencia a dar saludos y luego ellos regresan a darte el saludo y se comunican a alguna agrupación. O es de «¿hasta donde estás?», «no pues en tal lado», «pues a ver que día nos vemos a echar un refresquito». [Todo eso] entre [diferentes] frecuencias. Ahora si que viajamos en las frecuencias y así se conoce uno con varias agrupaciones.*¹¹²

La vinculación entre los conductores usuarios de banda civil de una agrupación puede ser muy fuerte; al punto de considerarse “una familia”. Por ello es que aunque su interacción se basa, principalmente, en la comunicación a través de la radiofrecuencia, llegan a tener interacciones cara a cara para convivir o apoyarse ante situaciones complicadas con su trabajo o su familia:

¹¹¹ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

¹¹² Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

Y es que andas en el trabajo y haciendo el radio y de repente [alguien] te dice «vamos a echar un refresco» o a lo mejor ya se conocieron y te dicen «¿qué onda?, te invito a una fiesta» y ya, van varios de las agrupaciones. Por ejemplo, cuando fallece algún familiar, van todas las agrupaciones. Bueno, si se conocen los invitan o a lo mejor por pena no los invitan, pero algún compañero dice «los invito a ...».

Por ejemplo, en mi caso, dicen «falleció su esposa de la Viejita (aquí mi apodo es “Viejita”) y queremos ver si quieren ir». Y sí, llegaron varios a acompañarme. Por eso le digo, es bonito el radio.¹¹³

Además del acompañamiento durante los servicios funerarios, Don Fernando comentó que sus compañeros de la agrupación de radio fueron un soporte emocional fundamental para salir de la depresión que le causó la muerte de su esposa:

Me puse mal ahora que falleció mi esposa. Entré en depresión, bajé 13 kg. Ahora tengo más de 2 meses trabajando. Porque caí en cama, puro dormir, no comía. Mi familia me marcaba, iba a verme. Todo el apoyo de la familia y de mis hijos me levantaron y dije «tengo que echarle ganas porque les hago falta a todos». Al principio si le lloré mucho [a mi esposa]. Inclusive ya no hacía radio con mis amigos y, ¿qué crees?, que de repente me veían [en la calle] y yo veía como se orillaban y [me decían] «¿qué pasó, Viejita?», «pus aquí» y me decían «¿ya estás llorando, güey?».

Ellos me compraron mi radio. Yo ya no tenía radio. No es de que me hubiera aburrido, sino que lo había vendido y pues quería descansar un rato del radio. Pero por teléfono sí tenía contacto con mis amigos. Una vez me dijo uno «¿qué crees?, te quiere ver la pandilla» (así se llama mi agrupación). [Y me dijo] «te quiere ver la pandilla, no sé, quieren platicar contigo». Y ya, llegué en la noche y había como diez personas y me dicen «ten tu radio, Viejita» y digo «¿por qué?», «no, güey, es que hemos pensado y queremos que le echas ganas. No te vamos a decir que la olvides, pero distráete un poquito ahorita» Y sí, gracias a Dios me ha ayudado mucho. Por eso te digo que es como mi familia. Me han apoyado en buenas y malas.¹¹⁴

¹¹³ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

¹¹⁴ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

El relato de Don Fernando en el que expone la importancia que tuvo la interacción con sus amigos, a través de la radio de banda civil, para salir de su depresión, sitúa a las interacciones indirectas en una posición central al momento de analizar el proceso de trabajo taxista. Pues se evidencia que es posible la construcción de escenarios de interacción entre sujetos cuya ubicación no es la misma. Y que tiene para ellos una carga de significados.

Con base en el conocimiento de la realidad empírica del trabajo taxista, se evidenció que, para poder construir este tipo de escenarios, no basta con que dos sujetos taxistas establezcan una comunicación eventual. Sino que es necesario que estén en una comunicación constante. Lo que no significa que deben interactuar todo el tiempo, sino que cuenten con la posibilidad de hacerlo.

Los medios utilizados por los conductores taxistas para la construcción de este tipo de escenarios además del radio de banda civil, son los dispositivos móviles que a través de la conexión a internet, tienen acceso a aplicaciones como Facebook, Messenger, WhatsApp y otras muy específicas que, incluso, simulan el funcionamiento de la radio de banda civil. El uso de estas aplicaciones permite conformar escenarios de interacción específicos que son frecuentados por ciertos conductores que, como resultado de su interacción, conforman agrupaciones taxistas con vínculos de amistad, como el caso de Don Fernando.

Además de posibilitar la conformación de vínculos fuertes entre conductores, estos escenarios permiten la interacción para otros fines. Como puede ser el intercambio de conocimientos técnicos y empíricos. En el apartado anterior, enfocado en conocer los escenarios de interacción cara a cara, se pudo conocer cómo es que a partir de la interacción directa se generan las condiciones para que los conductores puedan hacer este intercambio. No obstante, en el caso de los intercambios de conocimientos técnicos y empíricos que se llevan a cabo en las interacciones indirectas, responden, más bien, a las necesidades concretas que se presenten a cada conductor en un momento determinado.

En la realidad empírica del trabajo taxista, lo anterior puede conocerse a través del testimonio de Don Antonio, quien narró que durante los primeros años de su

experiencia como taxista desconocía el funcionamiento de un automóvil. Así que, cuando se enfrentó a una situación en la que el vehículo taxista que conducía presentó fallas, tuvo que recurrir al apoyo de sus compañeros por vía telefónica:

A mí no me gustaba ensuciarme y mi papá siempre me decía «a ver tráeme una llave», y como te la piden por el número, decía «tráeme la de un cuarto» y no sabes en qué problema me metía. Llegaba a donde estaba la herramienta y no sabía cuál era. ¡Era un problema! y aparte no me gustaba ensuciarme. [...] Cuando tuve mi primer taxi, cuando se descompuso la primera vez, seguramente fue la bobina, pero yo no sabía. Iba yo por Izazaga, por [la avenida] Arcos de Belem y que se me apaga [el carro].

Lo echaba andar y daba marcha, pero no arrancaba. Y ya, me orillé y dije, «¿y ahora?» y ya sabes, llegas y abres la tapa del motor y empiezas a ver. Y no sé qué le ves, porque ni siquiera sabes. Y yo ahí estaba viendo [el motor] y nada. Y de todos mis amigos, uno nada más tenía teléfono. Y que le hablo y le digo «oye es que me falló el carro». Y ya Rubén diciéndome «¿qué hizo el carro?» Como todo un experto. Y le dije que estaba así y así y se apagó. Y me dijo «¿ya le revisaste la marcha?» Y yo ni sabía cuál era la marcha. Y ya me estuvo diciendo «o sino, a lo mejor es la bobina» y yo ni sabía cuál era la bobina. Y ya me dijo, «por ahí, así y así viene como un botecito, ese es». En fin, [estuve] todo el tiempo ahí parado, hablando por teléfono. [Como] seguramente era la bobina, se enfrió. Y ya cuando llegué al carro, lo eché a andar y hasta dije «ay, gracias a Dios». Y sí, ya me fui y ya no me falló. Pero entonces te hace pensar que tienes que aprender porque ¿sí no?»¹¹⁵

Finalmente, otro de los escenarios que pueden construirse a partir de las interacciones indirectas son aquellos en los que es posible la participación de un amplio número de conductores taxistas mediante la creación de grupos o comunidades en Facebook. En los que también es posible la participación de otros sujetos, como concesionarios (que no conducen el automóvil) y vendedores o gestores que ofrecen sus productos o servicios.

La interacción de estos grupos se basa concretamente en el uso del lenguaje escrito que va dirigido a la comunidad en general. Por lo que las interacciones no siempre

¹¹⁵ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

son personalizadas, sino que cuentan con la participación de aquellos sujetos que pudieron ver la publicación en el momento que acceden a la aplicación y que desean expresar una opinión al respecto.

Los grupos que se identificaron en Facebook tienen distintos objetivos. De manera general, se identificaron tres principales:¹¹⁶

1. Grupos conformados principalmente por concesionarios, en los que se comparte información acerca de conductores deudores o cuya actitud es sospechosa. Con la finalidad de “advertir” a otros concesionarios de los riesgos de entregar su vehículo a los trabajadores taxistas.
2. Grupos conformados mayoritariamente por conductores taxistas, pero con la participación activa de concesionarios, comerciantes y gestores. Las publicaciones realizadas en estos grupos se enfocan en:
 - a. comunicar información sobre la ciudad (percances viales, condiciones de tráfico, ubicación de retenes, entre otros);
 - b. compartir información sobre la importancia de la organización de trabajadores y convocatorias para movilizaciones del gremio;
 - c. resolver situaciones acerca del trabajo taxista (como dudas con respecto al establecimiento de cuotas, orientación geográfica en la ciudad, anuncios de búsqueda de automóviles o choferes para trabajar un taxi y consulta sobre trámites con autoridades de movilidad);
 - d. ofrecer servicios como gestión de trámites (por parte de gestores), venta de artículos y/o servicios relacionados con el trabajo taxista (autopartes, taxímetros u otros objetos que pueden adaptarse a los automóviles y seguros de automóvil, calibración de taxímetro);

¹¹⁶ Los grupos de Facebook en los que participan los conductores taxistas de la Ciudad de México cuentan entre 500 y 18,000 miembros. El nombre que se asigna a estos grupos de Facebook depende del contenido que se comparte en cada uno; por ejemplo, uno de los grupos utilizados para la advertencia de sujetos trabajadores (con 8,700 integrantes) lleva por nombre “Lista negra de chóferes de taxis de la CDMX”. En el caso del grupo que tiene un mayor número de integrantes (18 000 miembros), que está conformado mayoritariamente por conductores taxistas, se llama “Taxistas CDMX oficial”. Mientras que el grupo enfocado en compartir imágenes de los vehículos de transporte se llama “🚗combis y taxis perronez 🚗” (*sic*).

- e. compartir opiniones y bromas sobre el trabajo taxista y los sujetos relacionados con él.
3. Grupos que comparten el espacio virtual con otros conductores de transporte público (como Combis o Microbuses). Que tienen como objetivo:
- a. la publicación de imágenes y fotografías de los vehículos de trabajo para mostrar al gremio las modificaciones realizadas;
 - b. el ofrecimiento de productos y servicios para mejorar la apariencia de los vehículos;
 - c. compartir bromas sobre la actividad laboral y los sujetos vinculados a ella.

Entre las principales diferencias encontradas durante la observación de los distintos grupos disponibles en Facebook, se puede identificar que existen comunidades de acuerdo con las características del servicio ofrecido, es decir: taxis concesionados, servicios por aplicación, Bicitaxis y Mototaxis. Que, aunque son privados, permiten el acceso de cualquier sujeto (taxista o no), a través de una solicitud en la que, en ocasiones, es necesario declarar la razón del interés de participación.

A diferencia de los escenarios de interacción indirecta contruidos a través de la radio de banda civil o de grupos de chat, en los que existe una interacción continua y personalizada, los grupos de Facebook funcionan como un medio de comunicación masiva. Que ofrece la posibilidad de que el mensaje escrito por un conductor taxista (u otro miembro del grupo) llegue a un número mayor de lectores.

La participación de los conductores en los grupos de Facebook no es generalizada. Para poder acceder a es necesario un dispositivo con conexión a internet y con las habilidades para manejarlo. Lo que sugiere, entonces, que los conductores que participan en este tipo de escenarios de interacción tienen un perfil específico que no es representativo de la totalidad de conductores taxistas que ejercen en la Ciudad de México.

Cada uno de los escenarios de interacción que se han presentado a lo largo de este apartado muestra cómo es que los conductores taxistas hacen uso de distintos dispositivos y de estrategias para generar espacios de convivencia que, por las

condiciones de su trabajo y sus largas jornadas, no podrían experimentar regularmente.

Independientemente del grado de vinculación que se construya en estos escenarios de interacción, la posibilidad que tienen los conductores de participar en ellos es fundamental para que puedan desenvolverse cotidianamente sin una sensación de aislamiento y soledad. Que, a decir por los relatos contruidos durante el trabajo de campo, es una realidad que afecta principalmente a los conductores de habitar monotópico, cuyo proceso de trabajo se construye sin la definición clara de fronteras temporales en la duración de la jornada laboral.

El hecho de que sean los conductores de habitar monotópico quienes perciben una mayor sensación de aislamiento, no significa que los conductores cuyo habitar es politópico no puedan experimentar esa misma sensación, ni que su participación en escenarios de interacción indirecta sea menor. Pero sí podría marcar una diferencia en el tipo de interacciones que construye cada uno.

Los conductores que poseen una mayor apropiación de la actividad y del espacio que habitan (monotópico) pueden tener una mayor apertura a la construcción de vínculos cercanos. Contrario a ello, es posible que los conductores de habitar politópico tengan una mayor participación en escenarios indirectos más utilitarios. Como son aquellos cuyos objetivos se centran en la comunicación de información relacionada con el trabajo taxista o con la compra-venta de productos y/o servicios relacionados con su actividad.

5.3. Protagonistas, antagonistas y espectadores

En el primer capítulo de este documento, el cual corresponde a la construcción del objeto de estudio, se hizo énfasis en que, debido a las características heterogéneas de los sujetos taxistas y a la complejidad del espacio urbano en que se efectúa esta actividad, la construcción de identidades debería llevarse a cabo a partir de la creación de marcos de referencia que reconocen y definen conexiones ideológicas o de pertenencia espacial.

La propuesta de estudiar la construcción de las identidades desde la perspectiva enunciada es retomada de los estudios sobre movimientos sociales, específicamente de la propuesta elaborada por Scott Hunt, Robert Benford y David Snow (2006), y surge de la imposibilidad de definir la identidad de un conjunto de sujetos heterogéneos que participan en un movimiento social específico. Que trasladado al caso de estudio, sería la imposibilidad de definir la identidad de un conjunto de sujetos trabajadores que son heterogéneos, pero que se dedican a la misma actividad laboral. Para conocer la identidad de los sujetos heterogéneos, los autores mencionados propusieron tres conjuntos de identidades sociales definidos como *campos de identidad*, que son: los protagonistas, antagonistas y espectadores (ver Capítulo 1).

El campo de identidad que describe a los protagonistas hace referencia a los sujetos que desarrollan un cierto grado de apropiación de la actividad o que, en determinada situación, generan mayor empatía con ella. Los antagonistas son quienes, a través de sus acciones, generan situaciones de tensión con respecto a los esfuerzos de los protagonistas; y, finalmente, los espectadores son aquellos que mantienen una postura neutral ante cualquier situación a la que se enfrenten.

La ubicación de los conductores taxistas en los campos de identidad presentados no puede ser rígida ni definitiva. Asimismo, debido a la heterogeneidad de sujetos, a las distintas formas de habitar, a los escenarios de interacción en que participan, así como a las características particulares de su proceso de trabajo, es posible que exista una identidad dinámica en la que cada sujeto puede situarse en los tres campos de identidad dependiendo del escenario de interacción en que se encuentre.

Cada uno de los sujetos participantes (sean trabajadores taxistas u otros sujetos) puede ubicarse como protagonista, antagonista o espectador en una interacción. Cuya posición se define dependiendo de la dinámica interaccional en que se encuentran, así como de su grado de significancia. Estas situaciones pueden ser relevantes o irrelevantes para el conductor (como neutrales, amigables, de tensión y/o conflicto).

El análisis general del proceso de trabajo taxista a la luz de los campos de identidad permitió construir un tipo ideal de estos escenarios de interacción. Se identificó que, de manera general, durante la interacción concretada en un servicio de transportación que se desarrolla sin mayores contratiempos, los conductores taxistas pueden ser identificados como *protagonistas*, mientras que los otros sujetos son *espectadores*. No obstante, el conocimiento empírico de esta actividad laboral demostró que en muchas ocasiones, los escenarios de interacción son intervenidos por la subjetividad de todos los sujetos presentes, así como por las materialidades fijas y los flujos en que se desarrolla la actividad.¹¹⁷

5.3.1. Clientes-usuarios

El intercambio entre la posición de protagonistas y antagonistas se da regularmente en momentos de tensión. En los que cada uno de los sujetos participantes identifica —a través del uso de su acervo de conocimientos—, la necesidad de modificar su comportamiento para conseguir el cumplimiento de sus objetivos personales; como puede ser la decisión de ofrecer —o no— un servicio de transportación a una persona específica o en un momento determinado. Esa decisión también ocurre de lado de los clientes-usuarios, cuando estos deciden subir —o no— a un taxi. Lo que significa que la subjetividad de cada uno de los sujetos resulta relevante para la concreción del proceso de trabajo taxista.

Entender la subjetividad como un elemento fundamental en el desarrollo de este proceso de trabajo implica recuperar amplias discusiones acerca de cómo es que la experiencia individual y colectiva de los sujetos sociales pueden llegar a establecerse como un conocimiento colectivo que se transmite a través del quehacer cotidiano. La existencia y continua reproducción de un conocimiento colectivo no implica que este sea “verdadero”, pues en muchas ocasiones es resultado de prejuicios y estereotipos. Tal como se pudo evidenciar en algunas

¹¹⁷ Las materialidades fijas y los flujos que intervienen en la definición de los campos de identidad de los taxistas y de otros sujetos están relacionados con las dimensiones espacial, temporal e interaccional que han sido desarrolladas a lo largo de esta investigación. Dicha intervención implica diferencias entre la interioridad y exterioridad del vehículo taxista, así como de las características propias de la interacción (si son cara a cara o indirectas).

entrevistas, donde los conductores hicieron alusión a la forma en que llevan a cabo una selección de sus clientes-usuarios a través de prejuicios y estereotipos como no ofrecer un servicio de tranportación a un potencial cliente por su apariencia física o por los objetos que tiene con él, al momento de solicitar el servicio.

Esa misma situación se presenta en los clientes-usuarios cuando, por la apariencia física del automóvil o del mismo conductor, deciden no subir al vehículo. Algunos de los prejuicios identificados en conversaciones informales realizadas durante el trabajo de campo –y fuera de él–, son: que los conductores taxistas no manejan bien; que son descuidados con su apariencia o higiene personal; que los automóviles están sucios o que, por no ser modelos “recientes”, son inseguros; que los taxis concesionados son inseguros, mientras que los taxis por aplicación son seguros, limpios y que sus conductores son limpios y educados.

La asignación de estereotipos a los conductores taxistas va más allá de su permanencia en el vehículo. Lo anterior pudo corroborarse a través de los comentarios realizados por diferentes sujetos a través de medios digitales, como ocurrió en una publicación realizada el 29 de julio de 2015 por el periódico *Reforma* en su página de Facebook, en la que muestra una fotografía de dos conductores de Uber que declararon ser ex choferes de taxi. En esta publicación hay comentarios positivos y negativos, pero llama la atención la presencia de comentarios que recuperan la fotografía de uno de los conductores y expresan que “se nota que era ruletero (taxista)” o que no se subirían a ese Uber porque “parece narcotraficante” o “es asesino o algo tiene en la cabeza que no anda bien”, únicamente por las características del traje que viste y por el uso de un collar con un dije que parece ser de la Santa Muerte.¹¹⁸

5.3.2. Taxistas concesionados y por aplicación

La relación que existe entre los conductores taxistas es diversa. Tal como se mencionó en los capítulos anteriores, las interacciones entre los conductores

¹¹⁸ Tomado de <https://www.facebook.com/reforma/photos/pcb.10153504010318827/10153504009718827/>; el 16 de junio de 2020.

pueden llevar a construir fuertes relaciones de amistad. No obstante, también hay ocasiones en que se generan tensiones entre estos trabajadores. Que puede deberse a situaciones problemáticas específicas o a rivalidades causadas por el mismo trabajo taxista.

Un ejemplo de los problemas específicos entre conductores se conoció a través de la entrevista realizada a Zafiro, quien externó que al inicio de su trabajo como taxista tuvo muchos enfrentamientos con otros conductores. Pues ellos presentaban una actitud hostil para con ella a causa de ser mujer y dedicarse a esta actividad.

[En esta actividad] estás lidiando con compañeros. Como en una ocasión me dijeron «¿Tú qué haces aquí?, tú deberías estar lavando trastes» y yo le dije, «Sí con gusto. Si tú me mantienes yo me voy y me pongo a lavar los trastes en mi casa. Pero, así como tú tienes necesidades, yo también, Yo hago lo mío y, tú, haz lo tuyo».

[También] estas lidiando con los que te acosan, los que no te dejan de fastidiar porque eres mujer. Porque eres mujer también te tratan como si fueras hombre. Que sí, a veces tienes que tratar de hacer las cosas como si fueras hombre, pero realmente no eres un hombre. Somos mujeres y tenemos que revisarle el aceite, el agua, las llantas, todo.¹¹⁹

El acoso a que se ha enfrentado Zafiro no se lleva a cabo únicamente en el espacio urbano circulatorio, sino que también en otros espacios en los que participan otros conductores de taxi o concesionarios no taxistas.¹²⁰ Un ejemplo de ello se dio cuando Zafiro acudió a la Secretaría de Movilidad para tramitar su licencia como conductora (o tarjetón)

Hay otro tipo de exigencias. [Por ejemplo, dicen] «una mujer al volante es un peligro constante». Recuerdo que cuando fui a sacar mi segundo tarjetón, ahí estábamos todos y yo era la única mujer entre tanto compañero, en todo el grupo. Y pusieron un

¹¹⁹ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016

¹²⁰ Los concesionarios no taxistas son aquellos sujetos que poseen la titularidad de un juego de placas, pero que subarriendan la concesión o establecen una relación de trabajo para que otro conductor maneje su vehículo taxista.

video donde chocan y alguien dice «pues tenía que ser mujer» y yo contesté «¿y por qué no un hombre».

[...] Una vez tuve un patrón que quería que yo le pusiera las llantas. En una ocasión yo llegué y le dije «Me dijiste que le hiciera cambio de aceite, aquí está la nota» y, ¿sabes qué hizo? Se metió el papel a la boca y me dijo «¿Esto le voy a dar de comer a mis hijos?» y le dije «o sea, yo no lo sé. Es tu carro» y, ¿sabes qué me dijo? «Como que ya estás sacando las uñas» y le digo «No, como que ya estoy aprendiendo». Si anteriormente a lo mejor lo permitía, ahorita no. Al inicio querían agandallarse porque [dicen] «es novata, mujer, no pues ella que lo haga y que pague». Con un hombre a lo mejor no hubiera hecho eso, porque los hombres se defienden más y entre hombres... mmm.¹²¹

Las situaciones que ha experimentado Zafiro han propiciado que genere algunas estrategias para posicionarse dentro del gremio taxista y así, evitar futuros ataques. Entre las estrategias que mencionó la conductora se encuentra, por ejemplo, el aprendizaje de mecánica automotriz para poder resolver problemas de su vehículo; pero incluye su participación en peleas callejeras.

Mi sobrenombre es Zafiro. Yo me lo puse. Pero también me dicen Chómpiras, La Leona Dormida y Rosa Salvaje. Porque también me he peleado [...]. [Una vez] le pegaron a un compañero y llegamos al apoyo. Y exactamente cuando yo llego al apoyo, llega la banda del otro señor y se van como locos. Y ahí me ves, metiéndome también. Y un señor me pega en la cara y yo me enojo y entonces, suelto patadas y golpes. Y ahí se hizo el merequetengue. Y de ahí sacaron la Leona Dormida. Porque así, si me ven no parece que me fuera a pelear.¹²²

Cada una de las situaciones de tensión mencionadas, vistas a la luz de los campos de identidad, muestran cómo hay un desplazamiento de los conductores taxistas entre los campos de protagonistas y antagonistas (e incluso espectadores).

¹²¹ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016

¹²² Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016

Los escenarios de tensión se presentan también por otras razones, como puede ser la disputa de un servicio de transportación o de un espacio de trabajo como sitios de taxi o zonas de alta demanda. En este sentido, Don Fidel comentó que

*Aquí en el centro, donde trabajo, hay mucha gente que toma taxi. Sobre todo en las noches, cuando salen de los bares o cantinas. Hay pasaje, pero tienes que llegar temprano porque luego, ahí en la [avenida] Juárez, se estacionan todos y hay que ganar [el pasaje]. Si no, te brincan.*¹²³

De la misma manera que Don Fidel externó que la dinámica de competencia por los clientes-usuarios entre los conductores taxistas exige “estar atento” para “ganar el pasaje”, Don Antonio relató que hay ocasiones en las que es necesario “competir por un pasaje”, pero esto depende también del sitio de la ciudad y de los conductores taxistas que se encuentren presentes

*En la TAPO llegaba y me formaba. Como me formaba ya en la noche, pues te acomodas y de duermes. Y ya, los compañeros te van avisando cuando tienes que avanzar. Pero en la [terminal] del norte, ¡no!. Ahí, si te duermes, ¡te saltan!. Y ya cuando despiertas, ya no hay fila o estás hasta atrás.*¹²⁴

Otra de las situaciones de tensión ocurre entre los conductores de taxi concesionado, los servicios por aplicación y los taxis denominados “pirata”. Desde la perspectiva de los taxistas concesionados, tanto los servicios por aplicación como aquellos que ofrecen servicios de transportación sin una concesión Estatal, son identificados como taxis pirata; pues al no haber una regulación por parte del Estado, son medios de transporte que evaden el pago de impuestos y otros derechos vehiculares que los concesionados sí deben pagar. Por ello es que se demanda una competencia desleal.

En este caso, es posible pensar que ambas partes puedan ser consideradas como protagonistas y antagonistas. Pues cada uno de los grupos, desde su perspectiva,

¹²³ Entrevista a Don Fidel, realizada el día 16 de abril de 2016.

¹²⁴ Conversación informal con Don Antonio, realizada el día 4 de mayo de 2020.

considera que al defender su actividad laboral y generar situaciones de tensión entre los grupos está ejerciendo sus derechos como trabajador.

En ese sentido, Don Jorge Romo comentó, durante la entrevista realizada, que es necesaria la organización del gremio taxista que posee una concesión, pues el ingreso de los servicios de aplicación afecta sus condiciones de trabajo. En consecuencia, el conductor participa en las movilizaciones que exigen a las autoridades gubernamentales, la desaparición o regulación de los servicios por aplicación y de los llamados taxis pirata.

Por su parte, Ledín, quien es un conductor de Uber, externó que el desarrollo de su trabajo se ha visto afectado en algunas ocasiones, debido a los ataques emprendidos por taxistas concesionados:

Estuve en un grupo [de WhatsApp] de Ubers. [Ahí] vi que ciertos sitios de taxistas atacaban a los de Uber, ya sea que se les cerraban o les hacían cosas. Y en ese momento, en este grupo de Uber nos daban el aviso. Para eso se había diseñado para protegernos [de los taxistas]. Porque muchos de esos conductores [de Uber] antes eran taxistas y tenían todavía conexiones con taxistas que les comentaban que se habían puesto de acuerdo para atacar directamente a los de Uber. En este grupo nos avisaban, [nos decían] «ya se pusieron de acuerdo los taxistas, esto van a hacer, en el aeropuerto» o algo así.

Una vez me dijeron que me fuera del aeropuerto. Esa vez dije voy al aeropuerto porque está en rojo, rojo es tarifa dinámica (o sea que los viajes son más caros), y me avisaron que me fuera de ahí porque las cosas se iban a poner gruesas.¹²⁵

A partir de las experiencias de los conductores de taxis concesionados y de Uber, se puede ver cómo es que, por ejemplo, para Don Jorge la ejecución del trabajo de Uber es una agresión a su trabajo, por lo que busca –y participa– en acciones de defensa; que a su vez resultan en una agresión directa al trabajo de Ledín, quien en conjunto con sus compañeros de Uber, implementa nuevas estrategias para *protegerse* del ataque de conductores taxistas.

¹²⁵ Entrevista a Ledín, realizada el 1 de junio de 2016.

En este conflicto también hay conductores taxistas que se pueden identificar dentro del conjunto de los espectadores. Pues consideran que el trabajo de Uber no afecta directamente el desempeño de su actividad y, por lo tanto, no creen necesaria la *defensa* de su trabajo. Así lo externó Don Fernando:

De Uber casi no he visto que me afecte, pero muchos sí dicen que sí. Pero le afecta a los que andan mucho en el distrito (Ciudad de México), en la zona que anda Uber. Ahí están a los que sí les afecta. En todo caso yo los apoyaría (a los taxistas concesionados), porque [los Uber] son otras unidades que no son registradas en SETRAVI.¹²⁶

La localización de los conductores taxistas en el contexto del conflicto relacionado con la regulación de taxis no concesionados evidencia la construcción dinámica de las identidades dentro del conjunto de estos trabajadores. La cual se concreta como respuesta al contexto situacional de los conductores; tal como ocurre con la postura de Don Fernando, quien a pesar de tener una profunda apropiación de su actividad, considera que no se ve afectado a causa de los servicios por aplicación pues se encuentra alejado –geográfica y experiencialmente– del contexto de trabajo de Uber.

5.3.3. Autoridades gubernamentales y organizaciones gremiales

Otra forma de pensar la identidad de los conductores taxistas con respecto a los campos de identidad se lleva a cabo en la relación que existe entre este gremio y las autoridades gubernamentales. En esta relación, los conductores concesionados y los no concesionados (servicios por aplicación) exigen a las autoridades de gobierno una mejora de sus condiciones laborales y un mayor reconocimiento y apoyo de la actividad laboral.

En este caso, aunque no hay una organización conjunta entre los taxistas concesionados y de servicios por aplicación (no concesionados), ambos pueden situarse en el campo de identidad que corresponde a los protagonistas. Mientras que los antagonistas son las autoridades de gobierno y, en muchos casos, otros

¹²⁶ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

sujetos presentes en el espacio urbano como peatones u otros conductores externos al trabajo que, consideran, se ven afectados por las movilizaciones emprendidas por los trabajadores del volante.

La relación tensa que existe entre los taxistas (protagonistas) y las autoridades de transporte (antagonistas) también puede generar acciones colectivas por parte de los trabajadores del volante. Que, como se ha mencionado antes, pueden provocar la organización de conductores poseedores de intereses en común (como la mejora en sus condiciones de trabajo y la demanda de reconocimiento por parte de las autoridades de movilidad, a través de la figura de Asociaciones Civiles).

La forma de organización mediante Asociaciones Civiles puede tener como inicio las continuas interacciones efectuadas por los conductores taxistas que detonan en inquietudes colectivas acerca de las condiciones de su trabajo. No obstante, su consolidación casi siempre incluye la participación de agentes externos que se involucran en el proceso de organización con el objetivo de definir las líneas de acción que los trabajadores deben seguir para conseguir sus objetivos, tal como lo menciona Don Antonio:

Cuando yo estaba [como taxi de sitio] en la TAPO, el trabajo bajó mucho. Empezamos a platicarlo entre nosotros y no pasaba de ahí. Hasta que de repente aparece Gerardo Fernández Noroña, es el único que si me ha caído bien. [Gerardo] apareció cuando salió lo del Barzón, cuando inició Zedillo.¹²⁷

[Una vez Zedillo] iba a entrar a Palacio Nacional y él (Gerardo Fernández) fue y se le tiró a la camioneta para que no pasara. Bueno, él, ¿cómo llegó ahí? quien sabe, ¿quién lo llevó?, ¿quién lo invito? quién sabe. La cosa es que yo una vez llego en la tarde a trabajar, a formarme [en la TAPO] y veo que hay una bola de compañeros por allá. Me estacioné, me formé y fui a ver, y me di cuenta que era él. Y ya, empezó a organizarnos.

¹²⁷ El Barzón fue un movimiento social y político que se llevó a cabo en 1993 en México. Este movimiento estuvo conformado por pequeños productores y consumidores de la ciudad y del campo, que demandaron una solución a los problemas de cartera vencida, así como la búsqueda de establecer una nueva legalidad y modificar el modelo económico neoliberal que permitiera un mejor reparto de la riqueza (De Grammont, 2001:42).

El movimiento se llamó el MUT (Movimiento Unificador de Taxistas). Y uno de los propósitos [era el] no a la piratería (de taxis). ¿Qué pasó? No pasó nada. No sé si fuimos los primeros en protestar desnudos en el zócalo. Pero si no fuimos los primeros, ¡fuimos de los primeros! También nos encadenamos en las rejas de la Catedral [...]. Entonces, protestamos. Íbamos a las terminales y protestábamos. Lo que tiene Gerardo es que convocaba a la prensa. Llegaban cámaras y micrófonos [que parecía] que estaban de nuestro lado, porque a todos lados iban con nosotros. Eso fue hace como 15 años, como a mediados de los 90's. Y sí, hicimos todo eso.

Nuestro lugar de organización era en la Universidad Obrera Lombardo Toledano. Está en la Plaza Loreto, en el centro. Ahí nos prestaban un lugar para irnos a organizar. Lo llenábamos de taxistas rebeldes, porque los rebeldes éramos de las terminales y ahí nos organizábamos, platicábamos y todo. Pero no pasó nada. Yo a veces pienso que lo sobornaron, porque, así como apareció, así se fue. De repente: ¿dónde está? no pues ya no. Y entonces pues, así como llegó, así se fue.¹²⁸

La participación del agente externo, tal como lo comentó Don Antonio, fue temporal y no tuvo algún resultado tangible para el conductor. No obstante, en su relato resaltó que, de entre todos los personajes con que se ha vinculado, es el único que le pareció sincero. En las entrevistas, Don Antonio también comentó que participó en otro intento de organización, pero que no fue relevante debido a que era dirigido por una persona vinculada a una organización de taxis pirata, que, a la vez, tenía aspiraciones políticas. Por lo que pedía el apoyo de los conductores taxistas de su organización:

En Panteras, [había un señor], se llama Álvaro [Castillo]. Él fue diputado porque tenía veintitrés mil taxis [agremiados], que son veintitrés mil votos. [Además] es de los que te dicen, me traes a cuatro más. Entonces, imagínate cuántos votos eran.¹²⁹

La dinámica de participación y organización que mostraron los dos personajes mencionados por Don Antonio reflejan que, a pesar de que su vinculación no se mantuvo por un periodo largo, el periodo en que fue parte de estas organizaciones

¹²⁸ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

¹²⁹ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

le permitió conocer las relaciones de poder y corrupción dentro de las mismas, y aprender algunas estrategias para sortear situaciones difíciles.¹³⁰

[...] Aprendí con los compañeros. Porque luego les pasan cosas y no falta el que dice «no hay problema» y sí, es cierto. Lo vi cuando hubo un atropellamiento de dos personas. El dirigente nos dijo «en la madrugada sale, vámonos ya. Porque si ven gente, van a decir 'de aquí vamos a sacar dinero, una cooperación o lo que sea'. Mejor déjenlo y ya al rato sale». Y así fue. Cuando llega mucha gente a apoyarte en una cosa así, el afectado son todos, porque es de «cada quien que coopere de a tanto». Pero cuando no, pues ¿qué le sacan? ahí que pague con cárcel, o a ver. Pero sí, así es eso [...].

[El accidente] fue de un compañero que atropelló a una señora y un niño. Pero por ser [Pantera] ya está toda una organización. Y ¿sabes con cuánto salió? Yo lo fui a ver. Estaba detenido en el Ministerio Público (MP) y al día siguiente que era lunes regresé y ya entré al MP donde estaba el compañero y vi la lista donde aparece el nombre de las personas [detenidas] y [la razón] por la que están [detenidas]. Y todavía aparecía ahí.

Entonces pregunté y me dicen: «no, ya salió». Lo llamé por teléfono, me contesta y le digo «¿qué paso? ¿ya saliste?», «sí, ya». Y yo le dije «ah, es que estoy aquí (en el MP), pero entonces ya me voy. Ya no tiene caso». Y le digo, «¿con cuánto?». O sea, preguntando con cuánto de dinero salió y dice «con dos» y yo dije «¿con dos? ¿dos qué? Unos veinte mil [pesos]» ¡No! ¡Era con dos mil! ¿cómo dos mil pesos? ¡si se llevó a dos personas! pero como están protegidos, no más [pagan] para los refrescos y ya.¹³¹

Además de las organizaciones gremiales constituidas como Asociaciones Civiles que cuentan con la participación de un agente externo, y que están conformadas mayoritariamente por conductores taxistas concesionados, hay otras organizaciones de conductores que se conectan a través del uso de redes sociales, de sitios de taxi o de grupos informales de taxistas que, por su vinculación de

¹³⁰ Tal como ocurrió en la experiencia narrada por el mismo conductor, en la que pudo salir de una situación de conflicto en la que tuvo un percance automovilístico en la ciudad.

¹³¹ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

amistad, han definido dinámicas que les permiten generar mejoras en el desarrollo de sus estrategias de trabajo.

Un ejemplo de este tipo de vinculación entre conductores se identificó en el relato construido por Ledín, quien comentó que durante el periodo en que había mayor tensión en el conflicto entre los conductores de taxi y los de servicios por aplicación, estableció una interacción efímera con otro conductor que le ofreció un consejo para preservar su seguridad¹³²

Venía [conduciendo] en [la avenida] Insurgentes, a la altura de Paseo de la Reforma. Y venía un usuario conmigo. [El otro conductor] venía atrás de mí y se me empareja del lado izquierdo. Creo que era un Jetta. Y me hace la señal de que baje el vidrio y me dice «quita tu celular», porque estaba a la vista. Si un auto pasaba a un lado, claramente se veía que traía el navegador. Y eso no es una garantía, pero se pueden imaginar que eres un conductor de Uber.

*Me dice «bájalo porque hace ratito aquí, a un conductor de Uber le dieron de batazos en el parabrisas y se lo rompieron» y me dijo que eso había pasado hacía una hora.*¹³³

Otra de las vinculaciones informales que se identificó durante el trabajo de campo, que hace referencia a la construcción de escenarios de interacción cara a cara, es la conformación de grupos de conductores de servicios por aplicación que se reúnen semanalmente. Tal como lo comentó Diego:

*Me invitaron a un grupo [de conductores de Uber]. Una amiga que se enteró que yo estaba ahí y me dijo «ah, pues yo seguido tomo Uber. Si me entero de cosas yo te aviso» y una vez que se puso a platicar con un señor [conductor de Uber], me contó que sí, que no sé qué días se reúnen por Altavista, por Televisa San Ángel. Es un grupo [de conductores] que se ven. No sé qué hagan, qué traten. Pero se reúnen. No le he hablado al señor, pero tienen un grupo en Whatsapp. Yo me imagino que hay varios [grupos de Whatsapp] porque son muchos [conductores].*¹³⁴

¹³² Desde el inicio de operaciones de los servicios por aplicación en la Ciudad de México, en 2013, se generó una situación de tensión entre conductores de taxis concesionado y estos servicios por aplicación, bajo la demanda de los taxistas de una competencia desleal. El abordaje de este conflicto se realiza en el apartado 5.4 de este capítulo.

¹³³ Entrevista a Ledín, realizada el 1 de junio de 2016.

¹³⁴ Entrevista a Diego, realizada el 18 de abril de 2016.

El objetivo de las reuniones semanales no es claro para Diego, pero reconoce que esta vinculación es una organización que le posibilitaría tener un acercamiento mayor al trabajo que desempeña y a algunos de sus compañeros conductores; pues estas reuniones pueden generar un espacio de intercambio de experiencias e ideas sobre sus condiciones de trabajo y posibles formas de defensa y acción colectiva. Aún en un contexto de dificultad para la vinculación entre trabajadores por las características de la empresa Uber, que no les reconoce como tal y que niega su derecho de sindicalización. No obstante, en el mismo relato, Diego externa que no ha establecido una comunicación, lo que se puede deber a que la construcción de la identidad de este conductor no se centra en la actividad taxista; por lo que quizás no tiene interés en participar en estos escenarios de interacción.

5.3.4. Otros conductores de transporte público y automovilistas particulares

Otra de las interacciones entre conductores taxistas que puede incluir situaciones de tensión, competencia o rivalidad, es aquella que se establece con otros conductores presentes en la ciudad. Entre ellos se puede identificar a conductores de automóviles particulares o de otros medios de transporte como conductores de Combi, Microbús, autobús de pasajeros, Trolebús y Metrobús.

Con respecto a los conductores de vehículos particulares, las situaciones de tensión pueden efectuarse a partir de los estereotipos o prejuicios sobre el trabajo y los trabajadores taxistas que, de la misma manera que ocurre con los clientes-usuarios, pueden considerar a los conductores taxistas como malos conductores o detonadores del caos vial que impera en la ciudad. Este argumento puede deberse a que, en un momento de embotellamiento de automóviles, los vehículos que se pueden reconocer con mayor facilidad, son los taxis. No obstante, la carga de prejuicios también se puede dar en el imaginario que tienen los conductores taxistas hacia automovilistas particulares; pues son considerados como obstáculos para el desarrollo de su actividad, tal como menciona Zafiro:

*Lo que sí me molesta mucho es el tráfico. La zona poniente no te la trabajo. Me gusta más el oriente, aquí es donde yo trabajo. Allá hay más carros y se hace más tráfico y aquí ya conozco, ya sé dónde meterme, dónde salir, por dónde regresar.*¹³⁵

Además de identificar que las zonas donde “hay más carros” no es de su agrado por las dificultades que implican en el desarrollo de su actividad, Zafiro comentó que ha experimentado momentos de tensión con otros automovilistas a causa de la forma en que conducen y que se agrava cuando esos conductores son hombres:

*En la calle te asaltan, chocas, te pegan. Hay de todo. Corres los riesgos que no te imaginas. Y la gente que luego, por ejemplo, tú vas en tu carril y te sale la gente y te dice «hija de la tal por cual» y dices «no inventes, ¿qué te hice?». Es más, hasta soy cordial y les doy el paso y aun así me dicen cosas. Yo creo que porque soy mujer. Hay mucha discriminación. A veces hay hombres que no soportan que las mujeres estén a su nivel.*¹³⁶

En cada una de las experiencias relatadas por Zafiro se puede evidenciar cómo es que los conductores de vehículos particulares pueden ser, en muchas ocasiones, sujetos antagonistas o espectadores con respecto a los trabajadores taxistas, pues en determinadas circunstancias representan un obstáculo en el desarrollo del trabajo taxista.

Por otro lado, entre los conductores de transporte colectivo de pasajeros se evidenciaron situaciones de tensión vinculadas con el desarrollo del trabajo; ignorando con ello las diferencias entre el tipo de servicio de transportación ofrecido. Uno de los detonantes de situaciones de tensión entre estos trabajadores es su convivencia en el espacio urbano circulatorio, en el que ambos se desempeñan como conductores de transporte público. Su condición de trabajadores del espacio urbano otorga a cada uno, un cúmulo de experiencias que se convierten en un acervo de conocimientos y que se plasma en la forma en que habitan y se apropian

¹³⁵ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

¹³⁶ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

del espacio. De tal manera que cada uno de ellos *está y permanece* en el espacio ciudadano; lo que les da la confianza para tomar decisiones sobre su actuar cotidiano.

De manera puntual, las tensiones o conflictos que surgen entre estos grupos de trabajadores pueden tener dos motivos principales. El primero de ellos radica en la misma concepción de lo que implica cada una de estas actividades y de la *forma correcta* en que estos conductores deberían desenvolverse para ofrecer sus servicios de transportación. En este sentido, Don Fernando explicó que, para él, hay una gran diferencia entre los conductores de taxi y los de microbús o autobús de pasajeros.

Usted sabe cómo son los microbuseros, los camioneros. Yo traía escuela de ahí y, aquí, en el taxi me compuse. Aquí me enseñé a ser otra persona. No voy a decir que todos [los microbuseros], pero [muchos] tienen la mala fama de que son muy locos para manejar y que son muy groseros. [Que dicen] «córrase para atrás, ah, ¿no? Entonces ten tu pasaje y bájate». O sea, hacen lo que quieren. Y aquí en el taxi, no. Aquí se enseña uno. Aquí llegué muy grosero y poco a poco se me fue quitando. Hasta en mi casa se sorprendieron. Era muy grosero y la verdad bajé mucho mi peladez. ¡No!, ¡yo era bien... traía la escuela de andar en los camiones! Y aquí uno se enseña a hablar. Cuando empecé en el taxi, se subían las muchachas o los señores y les decía «sale, wey, órale que te vaya bien» y platicaba con groserías. Pero, poco a poco, se me fue quitando. Ahora los trato bien amable. Y pues sí, es el trato que debe dar un conductor, tanto microbusero como taxista, [todo el] transporte público. Debemos dar un servicio tratando bien a la gente.¹³⁷

Otro de los motivos de tensión entre estos dos gremios son las disputas por los clientes-usuarios. Que surgen de la identificación –por parte de los conductores taxistas–, de rutas de transporte de pasajeros con alta demanda. Lo que ha ocasionado que ellos mismos establezcan un servicio (no regulado) de taxi colectivo, con rutas establecidas. En el cual se acercan directamente a los sujetos presentes en paradas de autobuses para ofrecerles el servicio de transportación.

¹³⁷ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

En este caso, ambos grupos de conductores pueden ser identificados como protagonistas y antagonistas.

5.4. Repensar los campos de identidad en la heterogeneidad taxista

Como resultado de este capítulo cinco fue posible dar continuidad a la estrategia analítica que busca conocer de manera integral el proceso de trabajo taxista. Cada uno de los apartados de este capítulo fue posible, únicamente, como consecuencia de las reflexiones presentadas en el capítulo cuatro y, a la vez, dota de herramientas para dar pie al sexto capítulo de esta investigación.

El estudio de los distintos escenarios de interacción –sean cara a cara o de forma indirecta– permitió desagregar cada una de las interacciones en que participan los conductores taxistas, y con ello conocer la forma en que cada trabajador se relaciona con otros sujetos presentes en su espacio de trabajo.

Ese conocimiento, a su vez, dio la oportunidad de indagar en la construcción de la identidad de los trabajadores, que, desde la perspectiva de estudio de esta investigación, no puede asignarse de manera automática cada vez que un sujeto ingresa a laborar como conductor taxista.

El abordaje de la identidad de los trabajadores taxistas a partir de los campos de identidad permitió saber que, a pesar de la heterogeneidad de sujetos taxistas, es posible construir algunas agrupaciones. Que, si bien son diversas y dependen de momentos y situaciones muy específicas, permiten saber que existen fuertes vinculaciones identitarias entre estos sujetos.

A partir de lo anterior surge una interrogante acerca de cómo sería posible situar un contexto específico para la detonación de la identidad colectiva. Esta interrogante es de gran relevancia pues para lograr dicho contexto no basta con seleccionar condiciones y situaciones materiales y ponerlas a disposición de un grupo de trabajadores. Sino que es necesario recurrir a la subjetividad de los sujetos. Es decir, que la definición de un campo de identidad depende, además del contexto material y espacial, de la experiencia personal y laboral de los sujetos participantes, así como de un cúmulo de estereotipos y prejuicios que orbitan a cada uno de ellos.

Todos esos elementos provocan que los conductores se posicionen como *protagonistas* o sujetos centrales para la ejecución de la actividad; como *antagonistas* que se sitúan como sujetos que interfieren o pretender interferir en el desarrollo de la actividad; y, solo en algunos casos, como *espectadores*, que adoptan una postura neutral ante una situación determinada, tal como ocurrió con la postura de conductores de habitar monotópico –como Don Fernando y Don Antonio–, ante el conflicto entre taxistas y servicios por aplicación.

Capítulo 6: De la interioridad del taxi a la configuración de la ciudad: habitar, apropiar y transformar el espacio

La estrategia analítica planteada en esta investigación contempló la realización de tres capítulos analíticos. En los dos primeros capítulos de análisis (cuarto y quinto) se llevó a cabo un análisis acerca del habitar taxista y su influencia en la conformación del proceso de trabajo. Como resultado de ese análisis fue posible, en primer lugar, construir una tipología ideal de los conductores taxistas de la Ciudad de México y del proceso de trabajo de los taxistas. Y en segundo, caracterizar los distintos escenarios de interacción (directa o indirecta) en que participan cotidianamente estos trabajadores.

En el capítulo cinco se abordaron algunas formas de apropiación espacial de los conductores. No obstante, ese análisis se enfocó en conocer las implicaciones de los diferentes grados de apropiación en la identidad taxista y en el papel que juega en un escenario de interacción construido, principalmente, en la interioridad del vehículo taxista.

Para ampliar la reflexión en torno a los alcances del habitar taxista (con toda la carga conceptual que se ha presentado), en el capítulo que a continuación se expone, se llevó a cabo un análisis orientado en conocer la construcción del proceso de trabajo taxista en la dimensión exterior del vehículo. Para conocer esta dimensión del trabajo taxista se recuperó la multicontextualización de la Ciudad de México como espacio de trabajo, expuesta en los primeros capítulos. Que permitió advertir que han sido elementos estructurales, subjetivos, materiales y de diferentes historicidades, los que han definido el crecimiento urbano de la ciudad, los cuales pueden identificarse como materialidades fijas y flujos de la ciudad.

La dinámica de crecimiento, reconocida a través de los elementos descritos, puede revelar aspectos estructurales y funcionales, como la definición de zonas habitacionales, comerciales, industriales, corporativas, etcétera; y por otro lado muestra las dinámicas de desplazamiento en el territorio que son establecidas por la cotidianidad de sus habitantes. Ambas dinámicas de crecimiento han sido analizadas en esta investigación, a partir de la perspectiva de la archipelización o insularización de la ciudad, retomada de las propuestas de François Ascher (2004),

Charlotte Guillet et al. (2016), Eugenia Negrete (2016), Guadalupe Olivier & Sergio Tamayo (2017) y Milton Santos (1990).

La construcción de esta perspectiva de análisis de la ciudad, vista a la luz del trabajo de los taxistas permite plantear una discusión central en este sexto capítulo. Que gira en torno a tres cuestionamientos centrales que definieron el objetivo central de este capítulo y que se desarrolla en tres apartados. Los cuestionamientos son: ¿cómo influye la estructura urbana y las formas espaciales de la ciudad, en el habitar de los taxistas?, ¿cómo influye el habitar de los taxistas en la configuración de la ciudad? y, finalmente, ¿cómo influye la ciudad y el habitar taxista en el proceso de trabajo?

La respuesta a cada una de las preguntas planteadas previamente, se desarrolla en en los tres primeros apartados que conforman este capítulo sexto. En primer lugar, se presentó un apartado titulado “El habitar taxista: experiencias en la ciudad”. En el cual se recuperaron los conceptos de *Espacio Vivido* (Lefebvre, 1974) y *Tercer Espacio* (Soja, 1996). Que fueron el punto de partida para descifrar la influencia que existe, por un lado, entre la estructura urbana y las formas de espacialidad de la ciudad, con el habitar de los sujetos taxistas. Y por otro, entre la ciudad –con sus formas de espacialidad y materialidades–, con el proceso de trabajo estudiado.

La razón por la que los conceptos de Espacio Vivido y Tercer Espacio permitieron conocer esa influencia, se debe a que, tanto la experiencia cotidiana de los sujetos trabajadores como sus escenarios de interacción, constituyen espacios vividos. Para comprender la propuesta de la ciudad como un Espacio Vivido, se realizó un análisis detallado de los desplazamientos espaciales y temporales de conductores taxistas con habitar monotópico y politópico, a través de los dioramas de Hägerstrand (1970)

La representación gráfica de los desplazamientos espaciales y temporales de los sujetos taxistas, permitió identificar patrones no representativos de los desplazamientos que realizan cotidianamente durante su jornada de trabajo. Que corresponden con su habitar monotópico o politópico (según sea el caso) y con el tipo de proceso de trabajo que llevan a cabo.

Las diferencias en las características de la jornada de trabajo de conductores según el tipo de habitar o proceso de trabajo que le corresponda, es un hallazgo relevante. Que permite dar continuidad a la línea de análisis planteada a lo largo de esta investigación: Mientras que los conductores de habitar politópico, tienden a *apropiarse* del espacio y la actividad laboral con menor frecuencia, los conductores de habitar monotópico (en sus dos categorías) poseen una mayor disposición a generar un *arraigo* y una *apropiación* del espacio. Posibilitando la conformación de espacios que le ofrecen seguridad, confianza y comodidad al conductor, lo que le brinda la sensación de “estar en casa”.

En el segundo de los apartados capitulares se lleva a cabo un proceso reflexivo acerca de los escenarios de interacción que construyen los conductores taxistas en su cotidianidad, que muestran cómo es que la ciudad puede ser concebida por los sujetos taxistas como un espacio de trabajo, un espacio de descanso u ocio y como un espacio doméstico.¹³⁸

Con la finalidad de identificar los momentos y situaciones que pueden propiciar que un conductor taxista conciba un mismo espacio de manera distinta, en este segundo apartado se expone un ejercicio de observación realizado en tres sitios de taxi ubicados en distintas zonas de la Ciudad. Donde se ejemplifica cómo es que los conductores experimentan modificaciones continuas en su concepción del lugar, a través del paso de una situación de trabajo, a una pausa.

La continua modificación entre el espacio de trabajo, espacio de descanso u ocio y espacio doméstico, no depende únicamente del paso de una situación de trabajo a una pausa; sino que está ligada a las tipologías del habitar taxista y del proceso de trabajo taxista: un sujeto con habitar politópico con fronteras temporales y espaciales definidas, transita entre la concepción de la ciudad como espacio de trabajo, a la ciudad como espacio de descanso u ocio. Mientras que un sujeto con

¹³⁸La posibilidad de que un mismo lugar pueda tener distintos significados para un mismo sujeto, depende de las características de su habitar y del contexto espacial y laboral en que se encuentra. La única forma de concebir la ciudad que no es considerada por todas las formas del habitar taxista, es la concepción de la ciudad como un espacio doméstico. La posibilidad de generar la extensión del ámbito doméstico en la cotidianidad taxista, está presente, únicamente, en los conductores de habitar monotópico fuerte.

habitar monotópico, que no posee fronteras temporales y espaciales en el desarrollo de su proceso de trabajo, podría transitar entre la concepción de la ciudad como espacio de trabajo a la extensión del ámbito doméstico.

Para conocer las características del ámbito doméstico conformado en el marco del trabajo taxista, en este segundo apartado se presentan los principales hallazgos al respecto. Que son contruidos tomando como base la propuesta de David Seamon (1979) acerca de la experiencia de “estar en casa”.

Finalmente, el tercer apartado presenta un análisis de la relación de influencia mutua que existe entre el proceso de trabajo de los taxistas y la construcción de la dinámica de la ciudad. Todo ello a partir de la recuperación de las formas en que cada uno de los sujetos trabajadores habita el espacio y se relaciona con el contexto social que le envuelve en la dinámica citadina.

6.1. El habitar taxista: experiencias en la ciudad

Hablar de habitar implica entrar en una discusión acerca de la experiencia espacial y subjetiva de los sujetos en cuestión. Por esa razón, se analiza su presencia y permanencia en el espacio urbano. En los primeros capítulos de este documento se puede conocer en profundidad la perspectiva abordada que, en términos generales, recupera la subjetividad de los conductores y la forma en que cada uno de ellos se relaciona con el espacio habitado. El resultado permitió definir dos tipos ideales de conductores taxistas: los conductores de habitar monotópico y politópico.

A partir de la identificación de las características del habitar taxista se entabla una reflexión sobre la influencia que puede generar la estructura urbana en esas formas de habitar. No obstante, es menester reconocer que, desde la perspectiva teórica abordada en esta investigación, la ciudad, como espacio social donde confluye un elevado número de sujetos, es un espacio vivido. Que puede entenderse como *“el espacio de la imaginación y de lo simbólico dentro de una existencia material. Es el espacio de usuarios y habitantes, donde se profundiza en la búsqueda de nuevas posibilidades de la realidad espacial”*. (Lefebvre, 1974:15)

El concepto de espacio vivido de Lefebvre (1974), en conjunto con la propuesta del tercer espacio de Edward W. Soja (1996), permite comprender que la construcción espacial de la ciudad “tiene una apertura radical y de alcance ilimitado, donde todas las historias y geografías, todos los tiempos y lugares, se presentan y representan inmanentemente” (Soja, 1996:311). Es un espacio que se mantiene abierto a las experiencias subjetivas de cada uno de sus habitantes y por ello, se encuentra en constante transformación. Lo cual, puede influir en el habitar de los sujetos.

La identificación de un taxista con un tipo específico de habitar (monotópico o politópico) no depende únicamente de sus intereses laborales o de su experiencia personal, sino de un conjunto de experiencias vividas en el presente o en el pasado. De tal manera que, para conocer la forma en que la estructura urbana influye en la definición del habitar taxista, se precisó como foco de análisis, las prácticas cotidianas que cada uno de ellos realiza en la ciudad durante su proceso de trabajo.

Una de las formas de conocer las prácticas cotidianas de los conductores taxistas desde una perspectiva espacial, temporal e interaccional consistió en la identificación de los desplazamientos realizados durante una jornada laboral. Tal labor no se limitó a conocer cartográficamente los desplazamientos perpetrados, sino que se integraron las prácticas y las interacciones realizadas. Todo ello mediante la elaboración de dioramas de Hägerstrand (1970).¹³⁹

La observación de estos desplazamientos posibilitó conocer la existencia de algunos patrones –no representativos– en las características espacio-temporales de la jornada de trabajo, que responden a las formas de habitar y coinciden con la propuesta de los dos tipos de proceso de trabajo taxista enunciados en el capítulo cuatro.¹⁴⁰

¹³⁹ Tal como se menciona en el capítulo metodológico, los dioramas de Hägerstrand son herramientas para representar los desplazamientos espaciales y temporales de un sujeto en el espacio urbano. Para la construcción de los diferentes dioramas se ubicaron las coordenadas geográficas que muestran los patrones de desplazamiento, el tiempo en que transcurren los desplazamientos espaciales y la permanencia en zonas específicas de la ciudad.

¹⁴⁰ Las dos formas de conformación del proceso de trabajo taxista tienen como base la temporalidad de la jornada de trabajo. Por un lado, se identificó un proceso de trabajo con fronteras temporales y espaciales

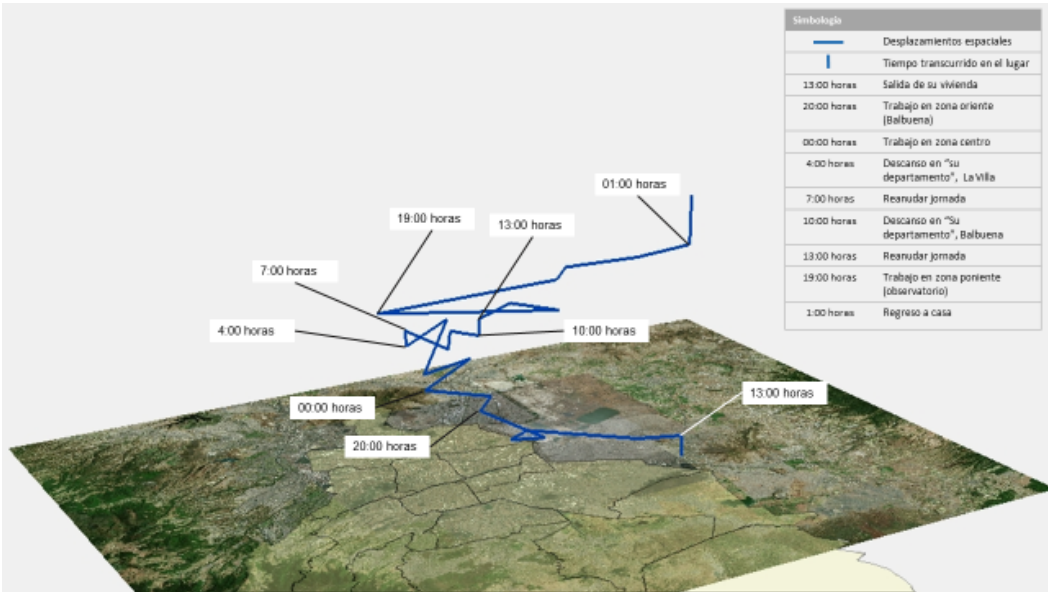
En cada uno de los siguientes dioramas se muestran puntos geográficos representados como “momentos de permanencia” que reflejan un perímetro en el que cada conductor realiza desplazamientos cortos. Definiendo, así, zonas de trabajo. Pero, ¿qué significa la enunciación de zonas de trabajo y cuál es su relación con la influencia que ejerce la ciudad sobre el habitar taxista? Para comprender esa relación entre la ciudad y el habitar taxista ha sido necesario identificar las características espaciales y temporales de cada uno de los desplazamientos, pues, tal como se ha mencionado, las estrategias laborales de estos trabajadores son definidas a partir de la consideración de las materialidades fijas y los flujos de la ciudad, por un lado, y las condiciones personales y familiares por otro.

En el DIORAMA 1 representa los desplazamientos espacio-temporales de Don Antonio, que puede clasificarse, según la tipología del habitar taxista propuesta, como un conductor con habitar monotópico fuerte. En la representación gráfica de los desplazamientos espacio-temporales se puede observar cómo es que el conductor en cuestión ha establecido límites temporales muy expandidos en sus desplazamientos por la ciudad. Por lo que el tiempo que transcurre para volver a su *base-hogar* es mayor a 24 horas a partir de su salida inicial.

La extensión de la jornada laboral de Don Antonio muestra una disolución de los límites temporales relacionados con el tiempo sideral (ver DIORAMA 1). Por ello es que las actividades de reproducción social se realizan a partir de las decisiones que el conductor define para desarrollar su actividad laboral y no desde los parámetros temporales socialmente contruidos con respecto a la duración de un día. Lo anterior implica que el conductor deba generar nuevas estrategias para satisfacer sus necesidades sociales, culturales y biológicas de manera simultánea al desarrollo de su trabajo.

definidas (implementado con mayor frecuencia por conductores de habitar politópico); y por otro, a aquel proceso de trabajo cuya jornada laboral no tiene fronteras espaciales, pero, sobre todo, temporales.

DIORAMA 1. Representación gráfica de los desplazamientos espacio-temporales de Don Antonio



Fuente: Elaboración propia con base en la entrevista autobiográfica de Don Antonio
** Las horas son aproximadas.

La simultaneidad de las actividades de reproducción social y la jornada laboral impacta directamente la forma en que el conductor habita el espacio, pues se vuelve necesario encontrar alternativas viables para el cumplimiento de sus necesidades principales, a partir de los escenarios disponibles. En cada uno de esos escenarios el conductor adquiere diferentes experiencias que se encuentran en el ámbito personal, social y laboral, pero siempre vinculados con *su taxi*.

Así mismo, le otorga al conductor la posibilidad de desenvolverse con total comodidad en situaciones complejas, como sucedió en un choque con otro vehículo, en el que el conductor pudo salir sin consecuencias debido a la seguridad con la que actuó durante todo el tiempo en que estuvo en interacción con las personas agraviadas y con las autoridades competentes:

Una vez le gané un choque y le gané la bronca a un seguro y yo sin el tarjetón. Venía sobre circuito Río San Joaquín, para llegar sobre [las instalaciones de] Teléfonos de México. Es una bajada en el puente y tenía que dar vuelta en [la calle] Fujimori. Entonces, viene un carro atrás y no me deja, no me deja. Esos de que le pones direccional y ni madres, o sea, si quieres dejar que se vayan y no se van y llegó un

momento en que ya no me quedaba más y me meto. Y se frena y le alcanzo a rayar su facia. Era un Attitud. Y yo traía, ¿qué traía? ¡Ah!, pues un Vochito.

Entonces, él, bien enojado, [empieza a decir] que «no sé qué» y que le digo, «sí mira, espérame a que deje mi pasaje, ¿no? Vamos a dejarlo ¿no?» Y sí, pero él no sabía hasta donde lo iba a llevar. Porque él habrá pensado que lo llevaba ahí cerquita, pero no. Lo llevaba al [Teatro] Metropolitán. [Después, la persona del Attitud] le habló a la patrulla y le dijo que me había ido a la fuga; y yo sabía que no traía seguro ni tarjetón. Y le hice nomás el cuento. Saqué mi poliza pero nunca se la mostré. Y le dije «ya le llamé pero no llega» y yo ya sabía que no iba a llegar y otra vez voy al teléfono a marcar y hasta hablé en voz alta para que escucharan que estaba hablando con la señorita y le estoy dando la ubicación y le digo «es que ya tengo muchos minutos y no llega» y digo «está bien aquí los sigo esperando».

Pasaron horas y su seguro se desesperó y le dijo al policía «ya vámonos, porque no llega» y yo nunca les mostré temor. Todavía en el camino me pude haber escapado porque nunca me pidieron mis papeles, pero dije «si me voy y vieron mis placas y todo, me van a agarrar peor».

Pasamos al MP pero como no había heridos, fuimos al [juzgado] de paz y ya me pidieron mi declaración, les digo todo y digo «pero es que el seguro no llega, no es mi culpa» y ya pasaron muchas horas. Y ya al final le hablé al dueño, porque desde que pasó todo le dije a él y él sabía que yo no traía seguro y me dijo «pues a ver cómo le haces. Yo ahorita voy a ver al de los seguros, que me de uno con fecha anterior». En sí, también mostraba tranquilidad, porque como no era mi carro, no había heridos, no podían detenerme.¹⁴¹

La experiencia mostrada por el conductor cuyo habitar es monotópico fuerte ha posibilitado conocer cómo es que el trabajo taxista se sitúa en el centro de su vida cotidiana. Este trabajo puede estar relacionado con la larga duración de los desplazamientos espacio-temporales que realiza antes de regresar a su *base-hogar*. Lo anterior implica que, durante el tiempo en que Don Antonio se encuentra desplazándose por la ciudad, se encuentra vigente tanto para brindar servicios de transportación como para realizar otras actividades más relacionadas con el ámbito

¹⁴¹ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

de “lo privado”. Lo cual refleja la ruptura de fronteras entre el trabajo y el no trabajo, y desarrolla una fuerte apropiación del espacio en que permanece; es decir, del *lugar* que representan tanto el interior del vehículo como algunos sitios específicos de la ciudad que el conductor ha reappropriado como parte de su experiencia cotidiana.

La apropiación del espacio por parte de conductores cuyo habitar es monotópico fuerte, que permanecen largos periodos de tiempo en la ciudad y realizan actividades propias del ámbito privado en escenarios elegidos no es la única forma de estar y permanecer en la ciudad. Hay conductores cuyo habitar es monotópico lábil, que a pesar mostrar un fuerte grado de apropiación espacial, definen límites en su jornada laboral que coinciden con la duración de un día de 24 horas.

Una característica de los desplazamientos espaciales y temporales efectuados por conductores de habitar monotópico lábil, es que se limitan a ciertas zonas de la ciudad con la finalidad de tener la posibilidad de cerrar su jornada laboral en el horario definido por ellos. Un ejemplo de esto se puede apreciar en el diorama construido a partir de la jornada laboral de Zafiro, que es una conductora con habitar monotópico lábil.

En el caso de Zafiro se observó que, a pesar de vivir en el sur de la ciudad, se desplaza todos los días a trabajar a un sitio de taxis ubicado en la zona oriente. Por lo que su proceso de trabajo se define a partir del establecimiento de “lugares clave” en la ciudad: *su vivienda* (como punto de partida) y el sitio de taxis en que trabaja.

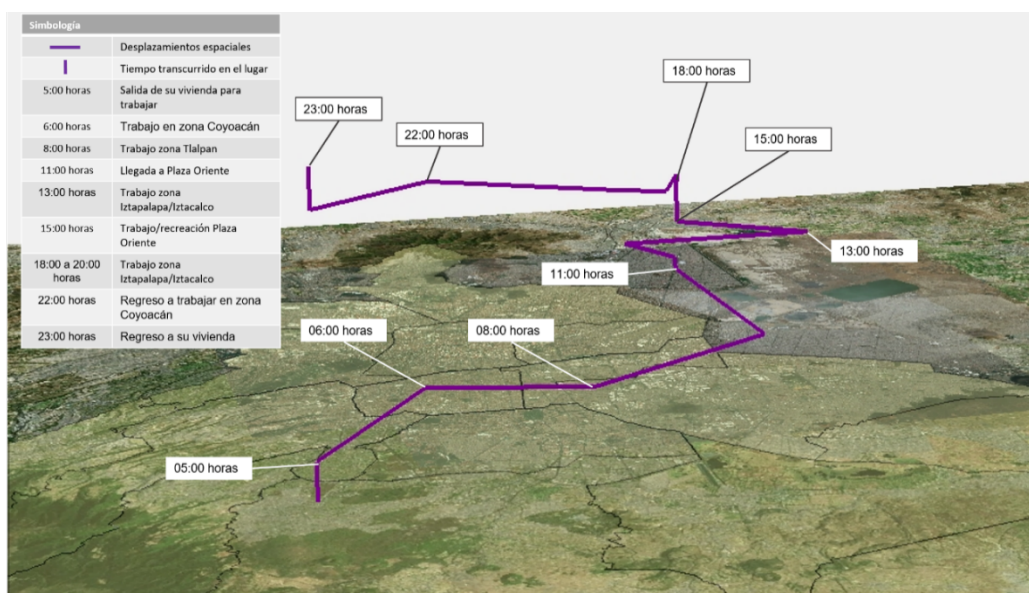
*El día que puedo me voy temprano, porque mi mamá, de 96 años, me está esperando para cenar; porque pocas veces la veo y luego tengo que llegar a bañarla. Pero viernes y sábado sabe que yo llego tarde porque son los mejores días. Aparte, yo en todo el día no paro [de trabajar], más que para comer en la calle.*¹⁴²

No obstante, la conductora mantiene cierta apertura en la coformación de su jornada de trabajo, pues desde su desplazamiento inicial (cuando sale de casa) se mantiene vacante y a la espera de clientes-usuarios (ver DIORAMA 2).

¹⁴² Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

*Aunque siempre prefiero empezar a trabajar en la zona oriente. De allá [desde su casa en el Ajusco] para acá [zona oriente] me levantan la mano y ya me pongo a trabajar. Pero no me gusta lo que es la Roma, Condesa, Polanco. Todavía te soporto el Sur, porque está muy complicado. O sea, sí sé dónde estoy, pero me norteo mucho. ¿Por qué? no sé. Y el norte tampoco.*¹⁴³

DIORAMA 2. Representación gráfica de los desplazamientos espacio-temporales de Zafiro



Fuente: Elaboración propia con base en la entrevista autobiográfica de Zafiro

** Las horas son aproximadas

Las entrevistas autobiográficas y la representación espacio-temporal de la conductora con habitar monotópico lábil, dieron cuenta de que este tipo de conductores construyen su cotidianidad a partir de otros aspectos de su vida personal. Sin embargo, hay algunos elementos que el trabajo taxista sí delimita dentro de su vida personal, como es la vinculación con sus compañeros y amigos taxistas o la definición de su vestimenta cotidiana:

A nosotros, aquí en el sitio, nos piden corbata. Yo no uso corbata, uso mascada. Para mi es más femenino. Sí llegué a usar corbata, pero no. A mi me gustan más las mascadas. Y camisa blanca o azul [...].

Yo pedí permiso de venir más cómoda porque, obviamente, dejas tu ropa. Ya no te la vuelves a poner. Camisetas, playeras, todo eso ya no te lo pones. Eso ha sido un

¹⁴³ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

*poco difícil. Ahora mi guardaropa es de ropa blanca o azul. Y de un montón de mascadas. Tengo mascadas que son como collares, que traen un corazón, una estrella. Esas están aparte. Las corbatas igual.*¹⁴⁴

En lo que respecta a los desplazamientos espaciales y temporales de conductores de habitar politópico, con identidad ligada al trabajo y con identidad ligada a otros ámbitos de lo cotidiano, fue posible visualizar la delimitación espacio-temporal en su jornada de trabajo. Por un lado, se muestran los cortes temporales del inicio y fin de su jornada laboral y, por otro, se identifican algunos elementos que resaltan las diferencias que existen en la conformación de su identidad.

El DIORAMA 3 muestra los desplazamientos espacio-temporales de Don Jorge, un conductor con habitar politópico con identidad ligada al trabajo, que posee una larga trayectoria como taxista y que trabaja en la zona sur de la ciudad. La definición de su zona de trabajo está influenciada por la ubicación de su *base-hogar* debido a que es el encargado de trasladar a su hija y nieto al trabajo y escuela, respectivamente.

La influencia de las necesidades de desplazamiento por parte de la familia del conductor, podrían ser consideradas en el tipo de habitar politópico con identidad ligada a otros ámbitos de lo cotidiano; sin embargo, no es así debido a que esos constantes desplazamientos efímeros que ocasionan un retorno continuo a la vivienda, no significan un reinicio de su jornada laboral. Lo que significa que son pausas en el trabajo y ocasiona que haya una división de su jornada de trabajo en tres bloques:

- I. Salida inicial de la *base-hogar*
- II. Mitad de jornada
- III. Final de jornada

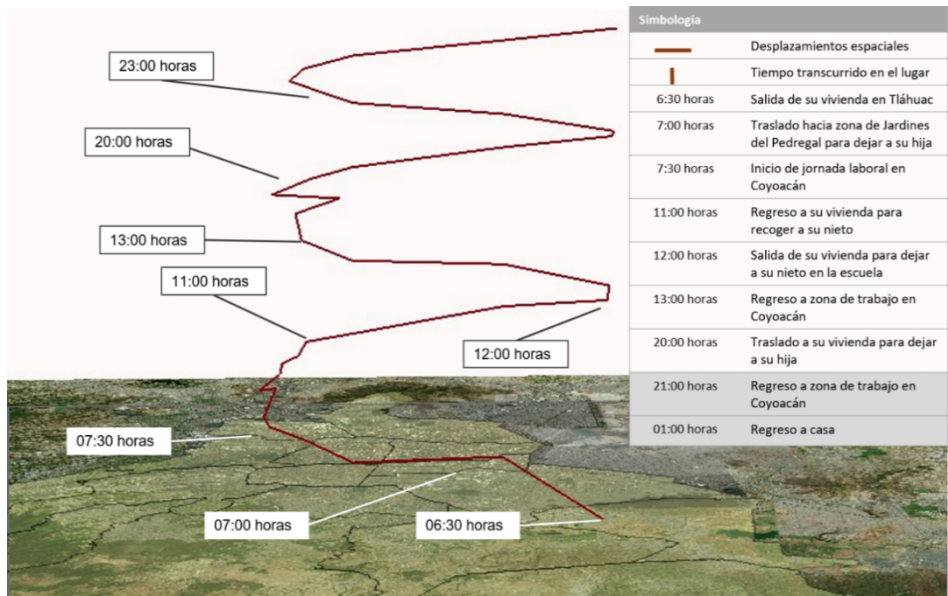
La *salida inicial de la base-hogar* de este conductor se da a las 6:30 de la mañana en Tláhuac –municipalidad ubicada en el suroriente de la Ciudad de México—. El inicio de su jornada contempla una pausa en el trabajo para transportar a su hija a su lugar de trabajo, en el poniente de la ciudad.

¹⁴⁴ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

Pocas horas después de su inicio, a las 11:30 am, Don Jorge realiza otra pausa en el trabajo, que implica un regreso momentáneo a su vivienda para recoger a su nieto y llevarlo a la escuela (*Mitad de jornada*). Después de dejar a su nieto en la escuela, Don Jorge reanuda su trabajo y regresa a la zona de las municipalidades Coyoacán y Benito Juárez, pues considera que hay más probabilidades de generar servicios de transportación ahí. Es en esa zona que ingiere alimentos y realiza otras actividades, hasta que, alrededor de las 8:30 de la noche, debe volver a pausar su jornada para recoger a su hija en el sitio donde trabaja y transportarla nuevamente a su casa en Tláhuac.

Finalmente, después de dejar a su hija en su vivienda, inicia la etapa *final de la jornada*. En esta etapa el conductor vuelve a su zona de trabajo (municipalidades Coyoacán y Benito Juárez) y finaliza su jornada entre la una y dos de la mañana, cuando empieza a buscar algún servicio de transportación que lo acerque a su vivienda (ver DIORAMA 3).

DIORAMA 3. Representación gráfica de los desplazamientos espacio-temporales de Don Jorge



Fuente: Elaboración propia con base en la entrevista autobiográfica de Don Jorge
 ** Las horas son aproximadas

A diferencia de los conductores con habitar politópico con identidad ligada al trabajo, los conductores de habitar politópico con identidad ligada a otros ámbitos de lo cotidiano construyen su jornada de trabajo a partir de actividades o interacciones

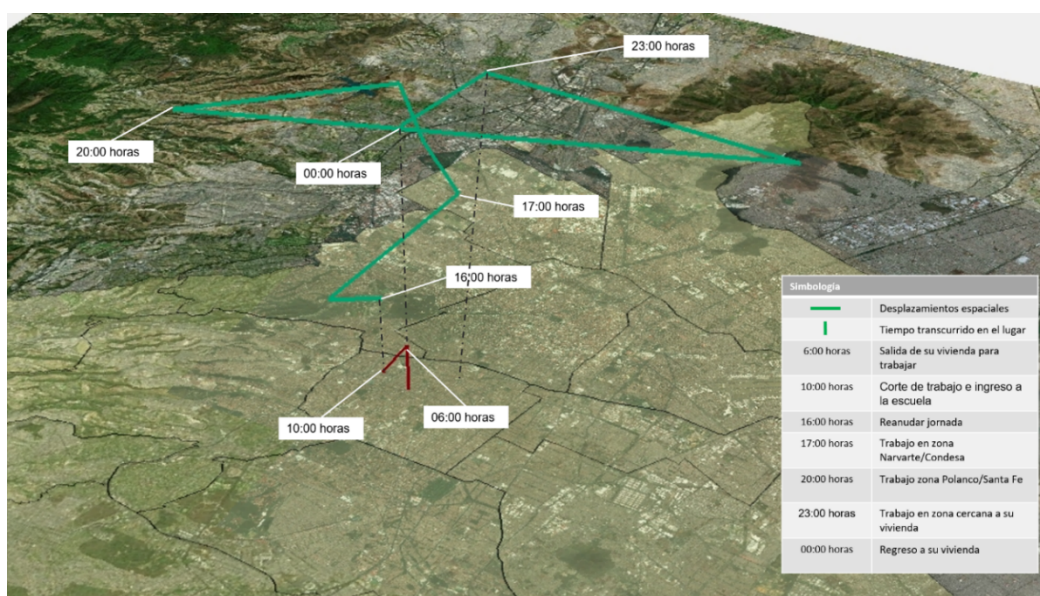
externas al trabajo taxista. En estos casos, las pausas efectuadas son más prolongadas, por lo que pueden considerarse como cortes temporales que provocan un reinicio de la jornada de trabajo.

En el DIORAMA 4 se puede observar gráficamente el desplazamiento espacio-temporal de Ledín, que es un conductor de habitar politópico con identidad ligada a otros ámbitos de lo cotidiano. En él se identifica un corte de la jornada laboral debido a su condición de estudiante; así, aunque al salir de su vivienda inicia su jornada de trabajo, hay un punto en su desplazamiento en el que hace un corte de su jornada laboral para asistir a la universidad.

La dinámica de trabajo de Ledín implica la definición clara de fronteras entre los momentos en que se encuentra disponible para ejecutar su trabajo y los momentos en que no lo está. Este conductor toma la decisión acerca de su disponibilidad con base en sus actividades como estudiante de música; es decir, tomando como eje otro aspecto de su vida, en la que la conducción de un automóvil taxista es únicamente uno de tantos ejes de su vida; al que identifica como “algo temporal” para obtener ingresos monetarios mientras realiza otras actividades.

En este caso, la mayor influencia sobre el habitar del conductor es ejercida por un elemento ajeno al trabajo taxista, pero que sí está relacionado con las materialidades fijas y los flujos de la ciudad. Pues hay un punto geográfico alterno a la *base-hogar* –con un alto significado para el conductor– que define, en gran medida, el habitar taxista de este conductor. Y establece límites temporales y espaciales claros durante su jornada de trabajo.

DIORAMA 4. Representación gráfica de los desplazamientos espacio-temporales de Ledín



Fuente: Elaboración propia con base en la entrevista autobiográfica de Ledín
 ** Las horas son aproximadas.

Las diferencias entre la duración de las distintas jornadas de trabajo dependen de muchos elementos que conforman el contexto laboral y espacial de los conductores. Empero también están influenciadas por el habitar de cada uno de los conductores.

A partir del análisis de los diferentes dioramas que contemplan a los conductores con habitar monotópico y politópico —y sus subcategorías—, se puede ver que los conductores con habitar monotópico fuerte, establecen jornadas de trabajo más largas y con fronteras difusas entre los momentos de trabajo y no trabajo. Eso puede deberse a que el espacio de trabajo les resulta muy cómodo para mantenerse por más tiempo ahí. Pero, ¿qué significa esa “sensación de comodidad”? y, ¿cuáles son las características espaciales del vehículo para proporcionar esa comodidad?

La forma en la que los conductores configuran su proceso de trabajo, a través de su habitar, resulta fundamental para comprender la afirmación acerca de la “sensación de comodidad” que experimentan estos sujetos al interior del vehículo taxista. Y que en ocasiones puede comprenderse como una extensión del espacio doméstico.

En el caso de los conductores de habitar monotópico, la sensación de comodidad y de “estar en casa” está vinculada con la estructura de experiencia esencial del *estar*, que es la permanencia en un lugar, en este caso, el vehículo taxista y la ciudad como su espacio de trabajo. Empero la permanencia en un lugar, no implica la generación automática de una sensación de estar en casa. Para que ello ocurra, Seamon expone siete componentes: el arraigo, la apropiación, la regeneración, la tranquilidad/comodidad, la calidez, la fuerza estabilizadora de formación de hábito de un sujeto-cuerpo y el estrato emocional de la experiencia del sujeto-sentimiento. (Seamon, 1979:71)

6.2. El proceso de apropiación de la ciudad: entre el espacio de trabajo y el “estar en casa”

En los apartados anteriores se ha hablado acerca de que la experiencia del habitar desde la perspectiva del conductor taxista es distinta a aquella que experimentan otros sujetos presentes en el espacio urbano. La razón de ello es que el conductor taxista es un sujeto que está y permanece en ese espacio urbano; para él, la ciudad es *su* espacio de trabajo. De tal forma que, sin la participación de un cliente-usuario que le solicite un servicio de transportación y defina un punto de llegada, el conductor no tiene la obligación constante de llegar a un sitio específico de la urbe.

La concepción de la ciudad como un espacio de trabajo está presente en los conductores taxistas de habitar monotópico y politópico. Sin embargo, el proceso de construcción de esa concepción y, por lo tanto, el proceso de apropiación de la ciudad de cada uno de los conductores, son distintos.

Para conocer las formas de apropiación de la ciudad por parte de los conductores taxistas es fundamental centrar la atención en las situaciones y pausas de trabajo, que son parte del proceso de trabajo taxista y que se concretan en los distintos escenarios de interacción, estén o no vinculados directamente con los servicios de transportación. Estas situaciones y pausas pueden ser efímeras o de espera. Ello depende del escenario de interacción en que se encuentre el trabajador, así como de sus intereses inmediatos sobre las acciones que quiere realizar.

Una forma de ejemplificar lo mencionado antes es la identificación de aquellos momentos en que el conductor se encuentra en una situación de trabajo (servicio de transportación) que tiene una duración espacial y temporal determinada. Su finalización puede implicar una situación tensa para el conductor, pues eso trae consigo que debe buscar nuevos clientes-usuarios. Generándose así, las situaciones de espera.

Las pausas en el trabajo también pueden ser efímeras o de espera. Una pausa *efímera* es aquel tiempo en que el conductor deja de estar disponible para la prestación de servicios de transportación y que quizás no desea finalizar por la posibilidad que tiene de hacer otras actividades de ocio o de descanso. En cambio, las *pausas de espera* son aquellas en las que el conductor debe dejar de estar disponible para su trabajo sin que sea su decisión.

Las situaciones y pausas del trabajo, así como los flujos sociales, posibilitan el conocimiento de las formas de apropiación de la ciudad, debido a que es en esos contextos que cada conductor taxista *habita* el espacio urbano. A partir de los resultados del trabajo se identificaron algunas dinámicas y actividades realizadas por los conductores taxistas en sitios específicos que se eligieron en función del contenido de las entrevistas autobiográficas.

Los escenarios definidos para la observación flotante bajo la mirada de la etnografía en movimiento fueron: un establecimiento de venta de comida a taxistas, algunos sitios de taxi,¹⁴⁵ y los *departamentos* o lugares de descanso que se encuentran ubicados en el espacio urbano circulatorio de la Ciudad de México. Realizar una observación en estos lugares ha sido importante, ya que, en ellos, los conductores taxistas interactúan constantemente por largos periodos de tiempo. Además, de crear vínculos de confianza que pueden tener influencias en su identificación como gremio.

¹⁴⁵ Un sitio de taxi es un lugar en el que se ubica cierto número de conductores taxistas en espera de ofrecer servicios de transportación. Los sitios pueden ser regulados por las autoridades de movilidad o establecidos de manera informal.

La observación realizada en los sitios de taxi se ejecutó a través de la perspectiva del *flâneur*¹⁴⁶. Lo que significa que la investigadora no reveló a los conductores presentes sus intereses de investigación, sino que el acercamiento únicamente se efectuó, en ocasiones, como cliente-usuario, y, en otras, como visitante de la ciudad que hace una pausa al andar en el sitio elegido.

Los sitios de taxi observados fueron:

- I. Base de taxis Copilco que es un sitio informal que ofrece servicio de taxi colectivo para ingresar al campus universitario que se encuentra cercano.
- II. Sitio de taxis Miguel Ángel de Quevedo. Es un sitio regulado que cuenta con una caseta de administración y que ofrece tres tipos de servicios distintos; por un lado, a los clientes de un supermercado (al que ingresan de manera ordenada cada vez que se solicita un vehículo); al público en general en la salida de una estación de metro; y a los interesados en viajar a Santa fe,¹⁴⁷ por medio de viajes colectivos.
- III. Sitio de taxis Anzures. Se trata de un sitio de taxis ejecutivos, ubicado en una zona de oficinas.

En el caso del sitio de taxis informal que se ubica en las cercanías del Metro Copilco, se pudo conocer que existe un control temporal de los conductores que se inscriben para ofrecer sus servicios de transportación. Eso implica que el registro (y el pago de la tarifa establecida) para poder trabajar en ese lugar se lleve a cabo cada día; por lo que los conductores deciden cuándo ingresar al sitio y cuándo no hacerlo.

Un aspecto relevante de este sitio de taxis es que, por el tipo de servicios que ofrece y al estar enfocado en el transporte colectivo al interior del campus universitario cercano, tiene un funcionamiento apegado al calendario escolar. Por lo que en

¹⁴⁶ El *flâneur* es un concepto que describe la posibilidad de aproximarse al espacio urbano a través de la exploración de la ciudad sin un objetivo definido. En el *flâneur*, el sujeto explorador no revela su identidad y define el rumbo de su expedición a través de la observación realizada y de los descubrimientos que realiza.

¹⁴⁷ Santa Fe es una zona ubicada al poniente de la Ciudad de México donde se encuentran diversos complejos comerciales, universidades y corporativos empresariales. El acceso a esta zona de la ciudad es difícil, pues es un destino muy concurrido por los flujos poblacionales debido a que es un archipiélago económico importante en la ciudad.

temporada vacacional no se instala. Aunque se identificó que en esa temporada, el espacio se ofrece en arrendamiento.

El sitio de taxis Miguel Ángel de Quevedo es un sitio regulado que cuenta con una caseta de administración y que ofrece tres tipos de servicios distintos. Por un lado, atiende las solicitudes de los clientes de un supermercado que se encuentra en el lugar, razón por la que tienen autorización para ingresar cada vez que se solicita un vehículo.

Otro de los servicios que ofrece es a las personas interesadas en desplazarse a Santa Fe por medio de viajes colectivos. Este tipo de viajes se concreta mayormente entre las 5:30 y las 8 de la mañana, y tiene un costo de \$30.00 pesos por persona (1.4 USD). Este tipo de servicio resulta muy atractivo para los conductores, por lo que acuden al lugar desde las primeras horas del día con la finalidad de esperar su turno de viaje. Debido a que la espera que realizan los conductores para acceder a un servicio de transporte colectivo a Santa Fe es larga, el sitio se convierte en un dormitorio. Pues con ello, los conductores optimizan su tiempo de trabajo y de descanso.

Por otro lado, Anzures es un sitio de taxis ejecutivos que se encuentra ubicado en una zona de oficinas, al poniente de la ciudad de México. El interés por realizar una observación en este sitio se debe a que, en conversaciones y entrevistas con otros conductores, se pudo conocer que no hay un desplazamiento constante hacia esta zona de la ciudad.

En este sitio de taxis fue posible identificar que los conductores que ahí trabajan son conductores registrados que utilizan uniforme, cuyas unidades cuentan con una cromática distinta a la que posee el común de estos vehículos de alquiler en la Ciudad de México. Los conductores que trabajan en este sitio de taxis atienden a servicios solicitados en ese lugar y también a llamados telefónicos. Por lo que hay un flujo constante de conductores que salen sin clientes-usuarios del sitio.

Los sitios de taxi observados poseen características muy distintas; por lo tanto, las características de los conductores taxistas que trabajan en cada uno de ellos son,

también, heterogéneas. Sin embargo, el ejercicio de observación no implicó la realización de entrevistas, por lo que las características puntuales de cada conductor y, por consiguiente su forma de habitar, no pueden ser determinadas completamente.

A partir de las conversaciones informales y de la observación de su espacio de trabajo en las dos dimensiones (el interior de los vehículos y el espacio físico que comprende el sitio de taxis), se identificaron algunos elementos que contribuyeron a situar preliminarmente a los conductores, según un tipo de habitar.

Las características puntuales de las pausas y situaciones en el trabajo que se observaron en los sitios de taxi permiten identificarlos como espacios laborales. En estos se puede identificar momentos de ocio que pueden ser interrumpidos en cualquier momento, pues los conductores están vacantes y a la espera de ofrecer un servicio de transportación. Lo anterior implica que el proceso de apropiación del espacio urbano que se efectúa en los sitios de taxi es definido únicamente por la actividad laboral, independientemente de las características politópicas o monotópicas de los conductores taxistas.

Una de las diferencias más acentuadas que poseen los conductores con habitar monotópico y politópico, con respecto a la ciudad, están vinculadas con las características de su habitar y con la reproducción de la vida social y del espacio doméstico que llevan a cabo cotidianamente algunos de los conductores taxistas de habitar monotópico en el interior del automóvil. Así como la posibilidad de expandirlo al exterior del taxi.

La manera en que se concreta esta expansión del espacio construido en el interior del taxi se identificó concretamente en la experiencia de un conductor cuyo habitar es monotópico fuerte. Este conductor externó que durante su jornada laboral hace algunas paradas para descansar en *sus departamentos*. Que son sitios implícitamente definidos, ubicados a lo largo y ancho de la ciudad; pueden ser parques, estacionamientos, unidades deportivas o calles cercanas a terminales de

autobuses, que los taxistas identifican como “sitios seguros” para estacionar su automóvil y descansar en los tiempos que definen.

Los *departamentos* son considerados como una parte de la extensión del ámbito doméstico de los conductores taxistas. Que resultan de la experiencia de *estar* y *permanecer* en un espacio y lugar por un tiempo prolongado. Para conocer el carácter esencial de los *departamentos* y su conformación, es menester recuperar la propuesta de David Seamon (1979) acerca de los componentes de la experiencia de “estar en casa”.¹⁴⁸

1. *Arraigo*. Es “la fuerza del hogar para organizar el estrato corporal, habitual, del espacio vital de una persona [...]. [Representa] el centro físico de partida y retorno” (Seamon, 1979:79). En el trabajo taxista, el arraigo puede identificarse a partir de la fuerza de atracción que hay entre el vehículo taxista y la ciudad, con respecto a los sujetos trabajadores. Su desarrollo toma tiempo, por ello es que es más común encontrarlo entre conductores con trayectorias de trabajo más largas.
2. *Apropiación*. Supone un “sentido de posesión y control”. En este caso, el sujeto que está en casa busca eliminar cualquier amenaza de perturbación o irrupción en su espacio. En el trabajo taxista, la apropiación del espacio está vinculada, con el desarrollo de su proceso de trabajo y con la búsqueda de control sobre él. Los sujetos taxistas que se han apropiado de su espacio laboral inmediato, buscan evitar las irrupciones en su trabajo y tener el control sobre la salida y entrada de sujetos ajenos a él (clientes-usuarios, principalmente).
3. *Regeneración*. Hace referencia al lugar que destinan los sujetos para el descanso físico. En los *departamentos*, la regeneración es representada por

¹⁴⁸ Los componentes de la experiencia de estar en casa, que fueron identificados en el trabajo de campo realizado por David Seamon, son: el arraigo, la apropiación, la regeneración, la tranquilidad/comodidad y la calidez. Además de esos cinco componentes, el autor explora dos más: “en primer lugar, la fuerza estabilizadora, de formación de un hábito, del sujeto-cuerpo, y en segundo lugar, el estrato emocional de la experiencia- sujeto sentimiento- que hace que el lugar de una persona sea suyo” (Seamon, 1979:71)

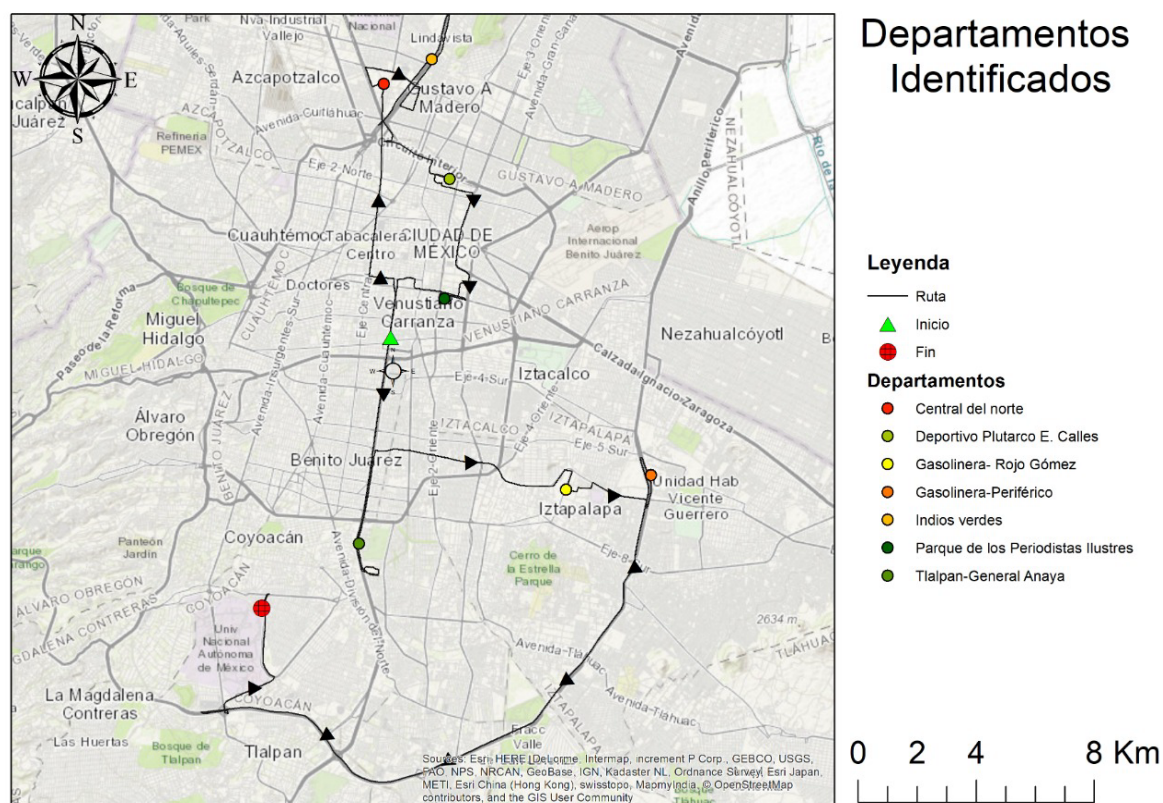
el interior del automóvil taxista, que ofrece a los conductores, la posibilidad de descansar.

4. *Tranquilidad/comodidad*. Está relacionada con la capacidad y libertad que tienen los sujetos, de *ser* libremente en el espacio habitado. Es decir, que “la persona que está en casa puede estar más cómoda que en ningún otro lugar y hacer lo que desee” (Seamon, 1979:83). Este componente se identificó a partir de la sensación de seguridad que poseen los conductores al permanecer en los *departamentos*.
5. *Calidez*. “Refiere a una atmosfera amistosa, de interés y apoyo que se genera en un hogar bien logrado. [...] un hogar cálido no puede ser aquel que no es habitado o que solo lo es de manera infrecuente” (Seamon, 1979:84). En los *departamentos*, la calidez pudo identificarse, al igual que la tranquilidad, a través de la sensación de seguridad de los conductores taxistas de habitar monotópico fuerte. Quienes han generado un imaginario colectivo en el que asumen que compartir el *departamento*, implica que están *acompañados* y por tanto, están dispuestos a apoyarse mutuamente en caso de ser necesario.

Para conocer con mayor detalle las características espaciales de los departamentos, se realizó un ejercicio de observación cuya técnica de realización se enmarca en la propuesta realizada por Diana Arias (2009) acerca de la etnografía en movimiento. Durante el recorrido se visitaron siete *departamentos* distribuidos en seis alcaldías de la ciudad¹⁴⁹, en los que se encontraban algunos conductores taxistas (ver MAPA 13). El número de conductores que había en cada departamento osciló entre los dos y poco más de cuarenta vehícultos taxistas estacionados simultáneamente, en los que se encontraban los conductores descansando.

¹⁴⁹ La observación de estos departamentos se realizó con el acompañamiento de un conductor de taxi (Don Antonio), quien diseñó la ruta del recorrido de manera independiente a la investigadora. El recorrido se llevó a cabo entre las 23 horas del día sábado 27 de abril y las 5 horas del domingo 28 de abril de 2019. El inicio del recorrido fue la estación de Metro Chabacano, ubicada en la Calzada de Tlalpan, en la alcaldía Cuauhtémoc, de la Ciudad de México. La primera ruta que se siguió fue dirigida hacia la Terminal de Autobuses del Norte, ubicada en la alcaldía Gustavo A. Madero

MAPA 13. Observación flotante en los "departamentos" identificados por Don Antonio



Fuente: Elaboración propia con información de la observación flotante realizada el 27 de abril de 2019

En cada uno de los departamentos se identificaron características particulares que conforman el espacio del dormitorio. Por ejemplo, el dormitorio identificado como “Central del Norte” fue el sitio con más unidades vehiculares estacionadas. En ese lugar se pudo observar una distribución del espacio que se divide entre una zona en la que los conductores se encuentran disponibles para trabajar, mediante una “fila” que ingresa a la central de autobuses. Y otra zona en la que se encontraron los conductores no disponibles, los cuales estaban descansando o conviviendo entre ellos.

La característica particular de ese dormitorio es que, incluso a la media noche, había una actividad comercial importante. Donde los principales consumidores son conductores taxistas y de autobuses provenientes de la central de autobuses. En este espacio se llevan a cabo algunas actividades de recreación entre los trabajadores que se encuentran ahí presentes. Ante eso, Don Antonio comentó:

Mira, aquí hay unos que están descansando y otros que vienen a perder lo que han ganado en el día. Porque se da mucho, también, el juego de la baraja. Se pasan las horas jugando baraja en la vía pública. Unos duermen, otros juegan y así.¹⁵⁰

El resto de *departamentos* se caracterizó por ser espacios silenciosos y con poca iluminación. En estos sitios los conductores se encontraban dentro de las unidades. Una situación muy particular es que se observó que en algunos de los departamentos había algunos vehículos que no estaban identificados como taxis de la Ciudad de México, pero que se encontraban siendo utilizados por personas descansando en su interior y que fueron reconocidos por Don Antonio como conductores de servicios por aplicación.

Ahí esta un departamento (en un bajo puente). Nunca me he quedado ahí, pero también es para eso. Y muchos de los que ves ahí, también son Uber u otros. Porque están bien matados igual, porque tienen dos patrones. Porque Uber cobra el 25 % de cada servicio mas aparte tienes que pagarle la cuenta a tu patrón. Entonces tienes dos patrones. Automáticamente, de tu ingreso, el 50 % es para pagar cuentas. Y del otro 50 % tienes que sacar para gasolina y comidas y entonces, ¿qué te quedó? Y nosotros solo tenemos un patrón y no pagamos comisión por los servicios y claro que a veces tienes que buscarle, pero ha de ser... no sé, yo sentiría feo que me dijeran que vas a cobrar cinco mil pesos, pero tanto es de la cuenta y tanto de tu comisión, ¿y que te queden mil? Pues no. Por eso yo me quedo aquí donde estoy, porque siempre he estado aquí, en este gremio¹⁵¹

La mirada de Don Antonio permitió conocer que los *departamentos* no se construyen solo por el hecho de que un grupo de taxistas se estacione en algún sitio elegido aleatoriamente; sino que deben cumplir con ciertas características puntuales que le ofrezcan al conductor algunas opciones para satisfacer sus necesidades primarias tales como la ubicación de sanitarios, regaderas, tiendas de abarrotes o lugares de alimentación, dispensadores de agua para su consumo o para el automóvil, además

¹⁵⁰ Conversación con Don Antonio durante el recorrido por los *departamentos*, realizada el 27 de abril de 2019.

¹⁵¹ Conversación con Don Antonio durante el recorrido por los *departamentos*, realizada el 27 de abril de 2019.

de una ubicación cercana a la zona de trabajo que ha planificado para su jornada laboral.

La necesidad de los conductores por mantenerse “cerca” de las zonas de trabajo podría ser una de las causas de la conformación de los *departamentos*. Esa necesidad de cercanía también puede estar relacionada con las condiciones de trabajo. Durante el recorrido, Don Antonio habló acerca de cómo es que hay algunos departamentos que se llenan en determinadas horas, pues los conductores buscan estar disponibles para iniciar su jornada laboral lo antes posible.

*Este lugar también se llena. Porque hay que empezar bien tempranito a trabajar. Si no, te gana el tiempo, la hora, y así no aprovechas la mañana. Por ejemplo, empiezas a las 4-5 de la mañana, a las 2 de la tarde, si te fue bien, ya sacaste gasolina y cuenta y ya vas por lo tuyo. Por eso ahora hay que madrugar mucho.*¹⁵²

No obstante, la razón de la ocupación de los *departamentos* para mantenerse siempre con la posibilidad de iniciar su jornada de trabajo no es la única razón por la que los conductores hacen uso de estos espacios. También pueden ser ocupados con la finalidad de tomar un descanso durante la jornada laboral, tal como lo mencionó Don Fernando, quien a causa de una depresión por la muerte de su esposa, ha decidido extender su jornada de trabajo:

*Ahora llego tarde a mi casa. No todo el día trabajo, pero por ahí me quedo un ratito a descansar, a caminar. Y a platicar un ratito y así, a distraerme. Pero descanso también.*¹⁵³

De igual forma, la configuración espacial de los *departamentos* con algunos elementos necesarios para la reproducción de la vida cotidiana se confirmó a través del recorrido realizado con Don Antonio. Un ejemplo de ello es el departamento identificado como Unidad deportiva Plutarco Elías Calles.

¹⁵² Conversación con Don Antonio durante el recorrido por los *departamentos*, realizada el 27 de abril de 2019.

¹⁵³ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

Aquí es el deportivo Plutarco Elías Calles. Nos vamos a ir de frente [por una calle] para ver si hay compañeros durmiendo. Aquí es a donde yo me venía a bañar, donde se robaron la tubería.

Cuando vine, entré para ver cuánto me cobraban o qué. Y había un señor como ‘viene-viene’, le dije que si no había problema y me dijo: «no, nomás pagas lo del estacionamiento, pero mira te voy a cobrar X cantidad y si alguien te dice algo, les dices que vienes a natación»; porque hay una alberca olímpica o semi-olímpica aquí. Pero creo que me engañó porque volví a venir y ya nunca lo vi. Y dije: «¡ah!, ese señor nomás me engañó para sacarme dinero» Y entonces entraba yo y nadie me cobraba.

Ahí, de lado izquierdo se ve dónde están los baños. Ahí es donde yo venía, pero se robaron la tubería y pues ya no vine. Y aquí estaban muy bien las toallas, no eran como las de la Central de Abastos que sueltan bolitas blancas cuando te secas.¹⁵⁴

La composición de cada uno de los departamentos puede generar que los conductores elijan algunos específicos, donde se sienten más cómodos o donde, por su asistencia cotidiana, pueda encontrar a otros conductores o sujetos presentes en ese espacio que le incrementan la sensación de “estar en casa”. Tal como lo mencionó Don Antonio, al visitar el departamento identificado como “Gasolinera Periférico”

Mira, este es mi departamento favorito. Aquí es bien tranquilo. Este es mi lugar. Si me dan ganas de ir al baño, aunque la tienda esté cerrada, puedo entrar porque ya las conozco. Así que tengo un trato preferencial.

En esta llave puedo tomar el agua para lavar el carro y en esa esquina llega mi desayuno. Viene una señora con unos tamales.¹⁵⁵

Los comentarios realizados por Don Antonio, con respecto a los lugares que ha definido como *sus departamentos*, muestran una fuerte apropiación del espacio habitado. De manera que, a pesar de que sabe que existen diversos espacios disponibles para su descanso, él elige sitios determinados que utiliza

¹⁵⁴ Conversación con Don Antonio durante el recorrido por los *departamentos*, realizada el 27 de abril de 2019.

¹⁵⁵ Conversación con Don Antonio durante el recorrido por los *departamentos*, realizada el 27 de abril de 2019.

cotidianamente; en los cuales, incluso, se puede identificar una distribución espacial que podría ser comparable con una casa habitación, ya que cuenta con los elementos fundamentales como el baño, la cocina y la alcoba que, en el caso taxista, sería la posibilidad de encontrar acceso a un baño, de comprar alimentos y de tener la privacidad del dormitorio en el interior del taxi.

De la misma manera en que Don Antonio se ha apropiado de los sitios de descanso, durante el recorrido de observación fue posible percibir algunos elementos relevantes acerca de los conductores de taxi que se encontraban descansando. Un ejemplo de ello fue en el *departamento* identificado como “Parque de los Periodistas Ilustres”, que Don Antonio identificó como un *departamento* que tuvo mucha importancia para los conductores, pero que fue prohibido por las autoridades de la Delegación.

¡Esta calle se llenaba toda, toda de taxis! Hasta decían que si era un sitio, y no, no es un sitio. Es un sitio, pero de dormir. Hasta le puedes poner cortinas [al carro], ¿viste las bolsas negras? Para ponerlas, abres la puerta, la pones, cierras la puerta y ya quedó. Entonces cuando yo trabajaba en la TAPO, aquí venía a descansar. Ya despertaba, me lavaba mi cara, mis dientes, todo y ya me iba. No me gustaba estar en la fila durmiendo. Porque no duermes. Luego apenas estás agarrando el sueño y te despiertas porque hay que moverse.

*Aquí se llenaba, pero después lo prohibieron. ¿Si ves que hay discos? luego venían las grúas a llevarse los taxis.*¹⁵⁶

A pesar de que las autoridades delegacionales colocaron algunos obstáculos en los espacios que eran utilizados como dormitorio para evitar que los conductores se estacionen, aún se pueden ver algunos vehículos con sus conductores descansando en su interior. Incluso, como mencionó Don Antonio, fue posible ver un vehículo que tenía cortinas para “*que no le dé la luz*”, y con eso, incrementar la privacidad al interior de su vehículo, que desde la propuesta de la configuración de los departamentos taxistas, podría ser “la alcoba”.

¹⁵⁶ Conversación con Don Antonio durante el recorrido por los *departamentos*, realizada el 27 de abril de 2019.

Los *departamentos* visitados no son *todos* los *departamentos* que hay en la Ciudad de México; sin embargo, la observación realizada permitió a la investigadora tener un acercamiento a las formas en que los conductores se apropian de la ciudad y construyen en ella su espacio de reproducción de la vida cotidiana, a partir de la definición de espacios de la ciudad que pueden o no ser contiguos, pero que conforman *su hogar, su departamento*. Los cuales tienen una distribución espacial determinada: el área de alimentos es cubierta por el comercio ambulante; los servicios sanitarios, por baños de gasolineras o comercios; la ducha por establecimientos que ofrecen este servicio, como unidades deportivas o negocios dedicados a la renta de regaderas; de recreación, por la interacción que se da entre los conductores en cada uno de estos espacios y, finalmente, el área de descanso (o alcoba) que es cubierta por el vehículo taxista.

6.3. La influencia dialógica del trabajo taxista y la ciudad a partir del habitar

A partir del reconocimiento de la ciudad –y algunos sitios específicos de ella– como un lugar de trabajo y de relevancia que emula la sensación de *estar en casa* (Seamon, 1979), se profundizó en la relación que existe entre su conformación y la correspondiente al proceso de trabajo taxista. Pues se considera que las dinámicas estructurales del funcionamiento ciudadano podrían ejercer algún tipo de influencia sobre el proceso de trabajo taxista

Para conocer la influencia que ejerce la ciudad en la conformación del proceso de trabajo de los taxistas, es necesario traer a colación las dos formas de habitar que se ha mencionado en apartados anteriores. En el caso del habitar monotópico, se evidencia una estrecha relación entre el conductor taxista y su espacio de trabajo. Lo que genera una apropiación prolongada de la ciudad y, en consecuencia, una construcción del proceso de trabajo que tiene como base esa vinculación.

El proceso de trabajo que resulta de esta forma monotópica de habitar se compone de estrategias generadas por cada conductor, para que *su* espacio de trabajo no sea “alterado” por los clientes-usuarios a quienes brinda el servicio de

transportación. Por lo que, a partir de la experiencia de su trabajo¹⁵⁷ y de su estrecha vinculación con él y con su espacio, los conductores pueden establecer filtros para la selección de los potenciales clientes:

Yo trabajo por donde sea. Pero ya en la noche me voy para la alameda. A la avenida Juárez. [Ahí] hay un lugar que se llama Patio Juárez. Y ya me gustó ir ahí [porque] hay buen pasaje. Nosotros decimos buen pasaje cuando van lejos, pagan bien y aparte, aunque van tomados, no son peleoneros. Porque sí, hay de pasaje a pasaje. Yo vivo por donde hay un lugar que se llama El Abuelo, muy famoso. Pero yo ahí ni cargo [pasaje]. [Ahí se suben] hombres y mujeres, y desde que suben, ellos [hacen como que] saben de todo. Y luego no me gusta porque van hablando groserías y no es que no me guste, pero hay un momento en que cansan. Y aquí me gusta porque son tranquilos. Porque luego los problemas salen caros. Antes sí se subían y si no te querían pagar, te pegaban, les pegabas. Pero ahora ya no les quiero hacer daño.¹⁵⁸

No obstante, la profunda selectividad de clientes-usuarios no es un resultado directo del habitar monotópico; también puede haber casos de conductores taxistas que al tener un fuerte apego con la actividad, llegan a disfrutar la realización de servicios de transportación y, aunque sí llevan a cabo un proceso de selección de clientes-usuarios, este es más laxo. Tal como lo externó Don Fernando:

La verdad a mi me gusta mucho mi trabajo. [Antes] no me gustaba manejar, pero ahora me fascina. Yo la verdad no soy de los que me paro y [pregunto] ¿a dónde va?, ¿por dónde? No, no, no. Yo [digo] «¡súbale!» [y si me dicen] «pero es que...», «¡súbale! », «es que nomás voy unas callecitas», «¡no importa, de todos modos me va a pagar! Es dinero. Yo quisiera 20 viajesitos de estos». O [me dicen] «voy hasta no sé donde» o sea yo no soy de los que pregunta. [Yo digo] «¡Vámonos, vámonos!»

Mi trabajo me relaja mucho. Te digo, no me siento ni cansado porque me gusta mucho manejar. Me fascina. Por eso es que no pongo peros de “es que voy hasta allá”. [Yo

¹⁵⁷ La experiencia es un elemento fundamental al momento de conocer las formas en que los conductores taxistas habitan el espacio urbano. Pues a partir de ella es que el taxista constituye un acervo de conocimientos que le permite, bajo ciertos argumentos, tomar decisiones acerca de sus desplazamientos por la ciudad. Si a ese acervo de conocimientos se le incorpora la forma monotópica de habitar, el conductor establece más elementos que funcionan como un filtro para la decisión acerca de los potenciales clientes a quienes puede ofrecer el servicio de transportación.

¹⁵⁸ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015

siempre digo] «súbale, vámonos». Porque me gusta mi trabajo. Hay compañeros a los que no les gusta y andan aquí. Igual yo también estoy aquí por la necesidad, pero ellos ya están más a la forzada. Porque no les gusta pero sienten que ganan un poquito más que en otro lado.¹⁵⁹

Por otro lado, en el caso del habitar politópico, el conductor genera una relación estrictamente laboral con su espacio de trabajo y con la actividad misma. Esta visión de su trabajo establece como uno de los objetivos obtener mayores ingresos. Por lo que sus estrategias se centran en ofrecer el mayor número de servicios de transportación. En este caso, los conductores no establecen rígidos filtros al momento de elegir a un potencial cliente, sino que generan estrategias para que, si se presentan complicaciones en algún servicio, puedan ser solucionadas de manera inmediata.

A mí me gusta tener el carro limpio. Se suba quien se suba, hay que tener todo limpio. Mira, si te fijas, huele a aromatizante. Siempre le pongo aromatizante. Hasta mis pasajeros luego se sorprenden, porque dicen que no todos los taxis huelen bien. Luego no me gusta que se suba gente borracha, porque luego vomitan y pues no te pagan ni la lavada. Por eso, cuando subo gente borracha les digo «si quieren vomitar, avísenme para pararme». O también les ofrezco bolsas. Siempre traigo bolsas por si alguien tiene que vomitar o algo. No me gusta que ensucien mi carro.¹⁶⁰

La diferencia que existe entre las dos formas de habitar, con respecto a la selección de los potenciales clientes-usuarios, no se da de manera aleatoria en toda la Ciudad de México. En cambio, se refleja en la identificación de zonas de la ciudad en las que el conductor decide trabajar, pues ello incrementa las probabilidades de encontrar a los potenciales clientes-usuarios que son de su interés o que le permiten sentirse más cómodo(a) con su actividad. Esta *división* de la ciudad se puede observar en la entrevista realizada a Don Miguel:

Antes de que te aborde [un cliente-usuario], tu ya lo estás visualizando. Ya lo estás viendo si es un riesgo para ti o no. Es como, por decir, te hacen la parada y lo ves con

¹⁵⁹ Entrevista a Don Fernando, realizada el día 13 de febrero de 2016.

¹⁶⁰ Entrevista con el Sr. Fidel, realizada el día 16 de abril de 2016.

un six [de cervezas] y dices «sabes qué, yo a ese canijo no lo cargo. Porque en primera ya ha de venir en estado de ebriedad. Y para ir lidiando con él, mejor no lo cargo». Y ya tú evitas [un problema]. Pero a simple vista, tú ves a una persona problemática y si te va a dar problemas en el trayecto, pues para qué. Pero puedes encontrarte también a personas muy humildes y te dices «no creo que traigan [dinero]». Piensas que van a un viaje cortito y esa es la gente que sin que tú le pidas te deja 20 o 30 pesos más de lo que marcó el taxímetro. Y es como te digo, se vuelve uno psicólogo en este ramo. Eso es lo que te da la experiencia¹⁶¹

Lo planteado por los conductores evidencia que, a pesar de que el trabajo taxista puede ser una actividad que les permita desplazarse por toda la ciudad, existen algunas formas de generar estrategias y orientar el desarrollo de su jornada de trabajo, lo cual resulta en una zonificación de la ciudad. Misma que no puede explicarse completamente si no es bajo la mirada de las formas en que habitan el espacio.

La zonificación de la ciudad también puede explicarse por otros elementos vinculados al ámbito familiar. A partir de las entrevistas realizadas a Don Jorge y a Don Fidel se pudo conocer que las prácticas cotidianas realizadas por sus familiares ejercen una influencia en la definición de las zonas donde trabajan.

Don Fidel:

Yo vivo en Ecatepec. Y trabajar en el taxi me conviene porque mi hija trabaja por el centro de la ciudad. Así que cuando lo necesito, yo voy a mi casa, desayuno y aprovecho para traer a mi hija y así evitar que se venga en el metro. [...] También, cuando sale de trabajar, yo voy por ella y así ya me regreso a descansar a mi casa.¹⁶²

Don Jorge:

En la mañana, cuando salgo a trabajar, vengo a dejar a mi hija que trabaja en el Ajusco. Luego empiezo a chambear por esta zona y como a las 9 voy a la casa (a Chalco) para llevar a mi nieto a la escuela. Y cuando sale de la escuela paso a recogerlo y lo llevo a la casa. Ahí aprovecho a comer y de ahí me salgo a trabajar. Ya

¹⁶¹ Entrevista a Don Miguel, realizada el 20 de junio de 2019.

¹⁶² Entrevista a Don Fidel, realizada el día 16 de abril de 2016.

*no vengo al Ajusco, me voy por Portales. Pero ya en la tarde, cuando mi hija va a salir de trabajar, otra vez me vengo al Ajusco para llevarla a la casa.*¹⁶³

En los primeros apartados se habló de la posible existencia de una zonificación experiencial de la ciudad, que puede conformar *archipiélagos laborales experienciales* en el contexto urbano. Estos archipiélagos poseen características distintas a aquellos que se conforman por las materialidades fijas presentes en la ciudad, tal como lo mencionan Olivier & Tamayo (2017). Las características específicas de estos *archipiélagos experienciales* únicamente pueden conocerse al dar seguimiento puntual de un conductor taxista. Por lo tanto, están contruidos tomando como base los flujos ciudadanos.

Los archipiélagos experienciales son contruidos por todos los conductores taxistas sin importar las características de su habitar. Permiten definir límites territoriales y temporales que determinan la dinámica de sus desplazamientos por la ciudad. Si bien, aunque los límites de estos archipiélagos no son barreras físicas, sí son interpretados como tales por cada uno de los sujetos taxistas. Lo anterior no significa que un conductor no pueda desplazarse fuera del *archipiélago* que habita, sino que, en caso de traspasarlos, su estadía fuera de ellos no va a generarle los mismos significados que cuando está dentro.

Como resultado de los relatos de taxistas contruidos durante el trabajo de campo, se presentan a continuación las características de tres archipiélagos experienciales que pueden contruirse en la Ciudad de México (ver MAPA 14).

- I. Archipiélagos populares: Se concretan en zonas de la ciudad que son consideradas como de bajos ingresos monetarios. En estos archipiélagos participan conductores cuyo habitar es monotópico. Una de las motivaciones para desenvolverse en estos espacios es que consideran que sus potenciales clientes-usuarios son personas menos exigentes, lo que les genera una sensación de comodidad.

¹⁶³ Entrevista a Jorge Romo, realizada el 7 de marzo de 2019.

- II. Archipiélagos de clase media/alta: Las zonas de la ciudad que forman parte de estos archipiélagos corresponden al sur y poniente de la Ciudad de México. En estos archipiélagos desenvuelven con mayor frecuencia conductores con habitar politópico que, aunque consideran que es un mercado complejo por las exigencias de los potenciales clientes-usuarios, deciden desenvolverse en estos espacios.
- III. Archipiélagos híbridos: Estos archipiélagos consideran zonas de la ciudad que coinciden con las características de los archipiélagos proletarios y de clase media o alta. Son contruidos por conductores taxistas con habitar monotópico lábil o politópico. Quienes no establecen una rígida limitación en los desplazamientos que están dispuestos a realizar, ni en las características de sus potenciales clientes-usuarios.

La identificación de los archipiélagos experienciales del trabajo taxista muestra que la conformación del proceso de trabajo no debe verse como un modelo único y rígido. Es el resultado de una configuración de configuraciones, en las cuales participan múltiples elementos relacionados con las materialidades fijas y los flujos presentes en el espacio urbano, y complejos aspectos subjetivos del trabajador y sus clientes-usuarios.

De acuerdo con las características de cada uno de los archipiélagos experienciales propuestos, existe una diferencia basada en aspectos socioeconómicos que marcan y profundizan la segregación social urbana en la ciudad. Que se encuentra interiorizada en la subjetividad de los conductores y que marca una influencia en la decisión que toma cada taxista acerca de su espacio de trabajo.

[En el taxi] se trabaja en diferentes delegaciones y la gente es diferente. A mí no me lleves a Polanco, las Lomas. O sea, sí voy, pero prefiero no agarrar pasaje por allá. Ese pasaje no me gusta. Es un pasaje que te paga con moneditas lo que dice el taxímetro. En cambio, tráeme a Iztapalapa y aquí, si marca \$45.00, la gente dice «así está bien» y te da \$50.00. Siento que es mi gente. Yo soy así, de esta gente. Prefiero La Merced, la Central de Abastos, los tianguis. Eso me gusta. Pero si me dices Plaza Oriente, Plaza Delta, ya de antemano voy avisado [...]

*[A Santa Fe] A veces llego a ir. Llevo pasaje pero me regreso hacia el Pueblo de Santa Fe. Ahí sí, con gusto. Pero la zona del corporativo no me gusta. A lo mejor es como dicen “un complejo o trauma”. Pero no me gusta ese pasaje. A muchos sí les gusta y porque por allá cobran más caro. Pero a mi no me gusta.*¹⁶⁴

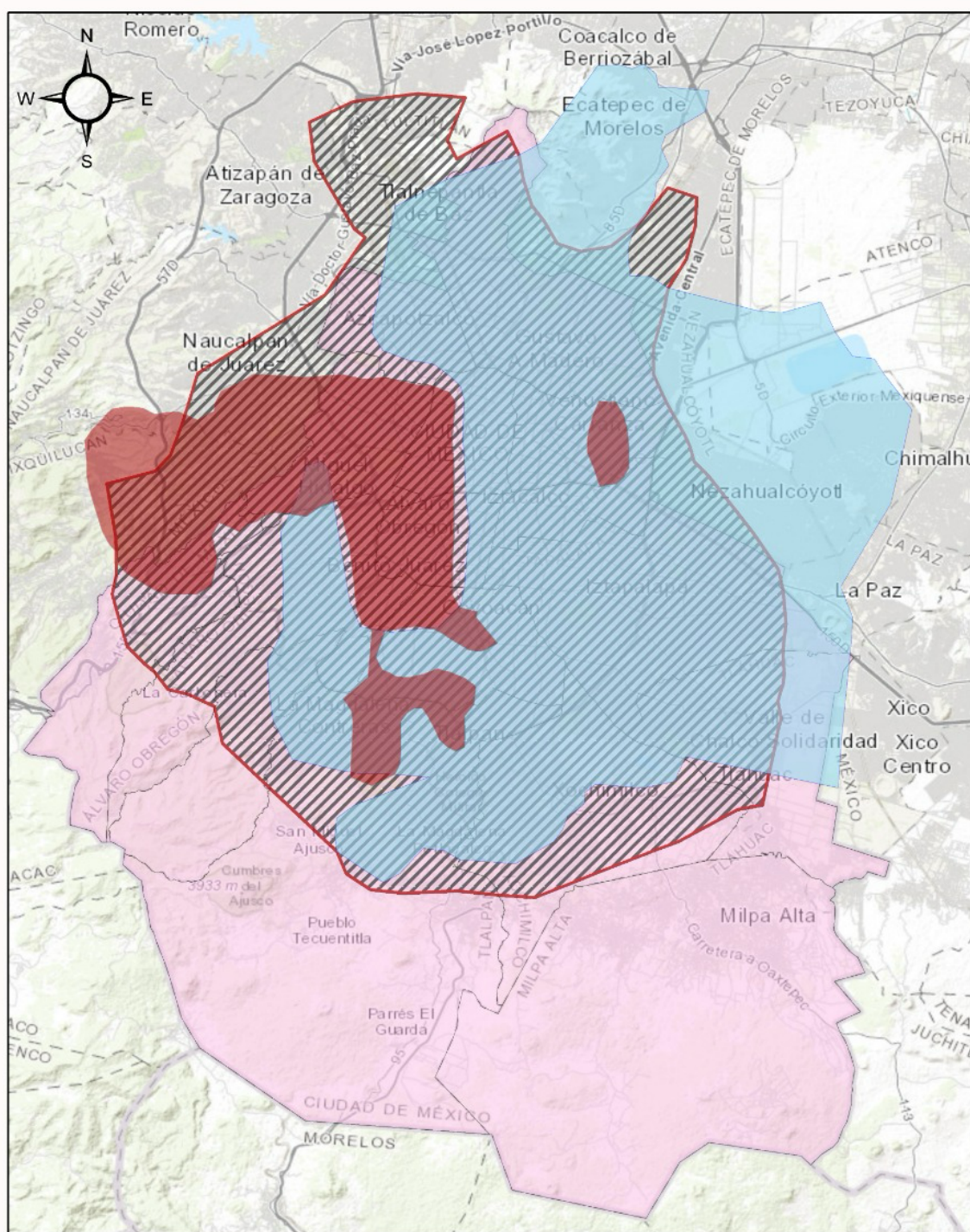
El relato de Zafiro reveló que, con su experiencia, ha construido una concepción diferenciada de las zonas de la ciudad, tal como ocurrió con Don Antonio. No obstante, para la definición del archipiélago experiencial de Zafiro, las características materiales de la ciudad tienen mayor relevancia que las correspondientes a los potenciales clientes-usuarios. De tal manera que ejecuta su trabajo en una zona de la ciudad que conoce y que le permite desplazarse con facilidad:

*La zona poniente no la trabajo. Me gusta más el oriente, es donde yo trabajo. Allá se hace más tráfico y aquí ya la conozco, ya sé donde meterme, donde salir, por donde regresar y, aparte, uso radio de banda civil y nos vamos comunicando y me van diciendo dónde hay tráfico, dónde están los de INVEA (Instituto de Verificación Administrativa), dónde están los operativos, dónde está todo.*¹⁶⁵

¹⁶⁴ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015

¹⁶⁵ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016

MAPA 14. Archipiélagos experienciales del trabajo taxista en la Ciudad de México



Leyenda

- Archipiélagos Populares
- Archipiélagos Híbridos
- Archipiélagos de clase Media/Alta
- Área Rural

0 4 8 16 Kilómetros

Fuente: Elaboración propia con información de la observación flotante realizada el 27 de abril de 2019

De la misma manera en que las características de la ciudad generan una influencia en la definición del proceso de trabajo de los taxistas (tal como se refleja en los archipiélagos experienciales); las diferentes manifestaciones de la dinámica citadina en el proceso de trabajo taxista pueden ser modificadas a causa de la realización de este trabajo y de la vinculación de los conductores con su entorno social.

La influencia del trabajo taxista en la construcción o reconfiguración de la ciudad puede efectuarse a partir de las acciones de los conductores en los distintos escenarios de interacción que impactan, de manera diferenciada o conjunta, en las materialidades fijas y los flujos sociales que caracterizan a la ciudad.

Con respecto a las materialidades fijas que se transforman como resultado del trabajo taxista, es posible identificar zonas de la ciudad que han sido elegidas por los conductores taxistas para establecer sitios de taxi (regulares o irregulares), dormitorios (o *departamentos*), o sitios de reunión cotidiana. Al incrementarse el número de automóviles taxistas presentes, las características físicas de la zona se modifican generando así, transformaciones en los flujos sociales.

Un ejemplo de lo anterior puede reflejarse en la transformación de calles primarias o con poca circulación, e incluso áreas verdes, en sitios de estacionamiento para taxistas. Los cuales, con el paso del tiempo, generan nuevos cambios en la dinámica social de la zona en que se encuentren, por ejemplo, a partir de la creación de negocios diversos enfocados en los conductores taxistas presentes en ese espacio o, como ocurrió con el restaurante de Claudia, que modificó el giro de un negocio para adaptarlo a los potenciales clientes:

Aquí era un desayunador vegetariano. Así estaba clasificado. Pero era [cuando] venían los [los trabajadores] de Luz y Fuerza. Entonces, se acaba Luz y Fuerza y la señora que estaba aquí se viene abajo. Y me lo traspasa a mí porque yo era su trabajadora. Pero mis compañeros de trabajo eran más los taxistas y ellos no cuidan tanto su salud. No comen nada de vegetariano así que le di el giro a comida corrida. ¿Por qué? Porque ellos no eran tanto así de que verduras, ensaladas y eso.

Entonces yo empiezo a meter la comida corrida por eso, por ellos. Porque ellos venían y, [por ejemplo], una ensalada, un jugo o un licuado les venía costando hasta 120 pesos en el desayuno y ellos no estaban para pagar eso, porque unos son choferes. A lo mejor los dueños sí podrían hacer ese pago. Pero un chofer, no. Porque [sus gastos] implican gasolina, gasto y todo lo que se viene. Entonces me decían «mejor danos un desayuno completo, bien. Pero en comida corrida» y pues es mucho más barato que una ensalada.¹⁶⁶

Así como la transformación en las materialidades fijas generan modificaciones en los flujos sociales, también hay prácticas sociales que impactan en su propia reproducción. Es decir, que existe la posibilidad de que las prácticas realizadas por los trabajadores taxistas ejerzan una influencia en el desarrollo de nuevas prácticas sociales (sean o no, realizadas por ellos). Por ejemplo, respecto a la movilidad que el trabajo taxista posibilita en un espacio urbano, en el que diariamente se llevan a cabo más de veinte millones de viajes.

En los primeros capítulos de esta investigación se hizo hincapié en la relevancia de esta actividad que, en muchas ocasiones, funge como un medio de transporte “amalgama”. Es decir, que cubre la amplia demanda de desplazamientos en zonas en las que el transporte masivo de pasajeros pareciera insuficiente. Como es en el caso de los desplazamientos hacia la zona corporativa de Santa Fe, hacia donde los conductores taxistas han establecido rutas de taxis colectivos (no regulados), como se observó en el caso del sitio de taxis ubicado en Miguel Ángel de Quevedo.

De igual manera, el proceso de trabajo de los taxistas tiene una influencia sobre la ciudad, a partir de su participación política. En este caso, el trabajo de campo experiencial, permitió conocer cómo la participación de los conductores en organizaciones gremiales puede tener influencia sobre la dinámica ciudadana, a través de sus movilizaciones para exigir a las autoridades un reconocimiento a su trabajo y una mayor regulación a los taxis no concesionados que circulan en la ciudad (como son los taxis pirata y por aplicación):

¹⁶⁶ Entrevista a Claudia, realizada el 19 de junio de 2019.

Yo estoy en una organización, así que, en lo que cabe, tienes apoyos, pero también tienes obligaciones. Aplicas tarifa de sitio y pues ya tarde-noche ya tengo donde llegar. [...] Y las obligaciones que tenemos por pertenecer a Quetzally es ir a marchas, cerrar calles, lo que nos diga el líder que tenemos que hacer. Que evitamos hacer, pero sí lo hacemos. Apenas fuimos a cerrar Universidad e Insurgentes por la verificación doble del taxímetro.¹⁶⁷

La organización y movilización de los conductores no siempre se da en un contexto de lucha por el reconocimiento de su actividad. También puede efectuarse para que una u otra organización obtenga más poder dentro del gremio:

Yo estuve en un enfrentamiento. Estuvo difícil. En un metro. Pues sí, ya, en metro Apatlaco. Invadimos una base de unos taxis. Los primeros días no nos dijeron nada. O sea, los invadimos, los hicimos a un lado. Se tuvieron que recorrer. Pero se estaban organizado, porque eran del campamento 2 de octubre y también ellos se cuecen aparte. Entonces llegó el día del enfrentamiento. Hubo tiros, heridos, afortunadamente de nosotros, ninguno. Pero de ellos, sí.

Y bueno, como me conocían los dirigentes, cuando tuvimos que escaparnos, yo me fui a mi vocho y llega corriendo otro dirigente que yo no conocía, pero venía uniformado de pantera y me dice «¡sácame de aquí!, ¡sácame de aquí!» y como yo también ya me iba a salir, pues ¡vámonos! Pero yo no sabía que él era de los que llevaban algo (inaudible podría ser armas).

[Había] cámaras (pues fue afuera del metro), con cámaras, policía y correteándome porque a él lo vieron que se subió conmigo. Entonces, correteándome, aventándome piedras, poniéndoseme enfrente y, pues yo, escapándome. Nos escapamos y que le digo, «oye, y ¿qué traes ahí?» porque traía un morralito y ya lo abre y ya me dice «mira» y yo «¡ay, ya bailé!». Porque [había] cámaras y todo, porque ya ves que hay en los ejes viales y todo. Y es tan fácil seguirle la pista a alguien.

Ya ves que lo pasan hasta en la televisión y yo sí me preocupe mucho. Dije «ya me metí en un gran problema ¿cómo voy a salir?» y ya, llegamos a una oficina y llegó el dirigente mayor. Uno que se apellida Castillo, que fue diputado y dice «no se preocupen, muchachos. Todo está bien, no hay problema» y dices «¿cómo no va a haber problema? Si yo lo estoy viendo. ¿Cómo no va a haber problema?, si yo vi

¹⁶⁷ Entrevista a Zafiro, realizada el 9 de febrero de 2016.

cómo fueron cayendo» y dice «no va a haber problema, tranquilos» a los de nosotros que estaban lastimados por palos y golpes, los llevaron a un hospital particular para que los atendieran.

[Después,] yo pasé muy noche por ahí porque estaba muy nervioso. Pasé por ahí, dejé mi carro donde no se viera y me fui caminando, subiendo al puente del metro. Y había unos taxis parados ahí, acordonados, con policías. De nosotros y de los otros. Y dije, «no pues qué voy a hacer», por más que trate de esconder, pero con mi tono de placas te identifican. Pues si estaba muy nervioso y me dijeron «no te preocupes, no pasa nada».

[Al otro día] empecé a buscar en los periódicos a ver si había noticias y sólo encontré una nota que sólo decía intento de asalto en el metro Apatlaco y dije «bueno, ¿qué?» ahí, todavía no me daba cuenta que estaban muy bien apadrinados por el mero mero. Porque no pasó nada. [Hay] mucha impunidad.¹⁶⁸

Lo narrado por Don Antonio da cuenta de cómo es que en el proceso de trabajo de los conductores taxistas existen luchas gremiales por parte de organizaciones que buscan obtener un mayor control sobre el proceso de trabajo. Donde se edifican relaciones corporativas que obligan a los trabajadores a participar en movilizaciones que pueden modificar la dinámica urbana. O, incluso, que pueden llegar a impactar en otros ámbitos de la vida cotidiana, como puede ser la dimensión político-electoral:

También tuve una etapa pirata. O sea, de Pantera. Siempre los odié, pero la circunstancia y el medio me hizo ser de ahí. Y también descubrí muchas cosas. [...] [En una ocasión], llegó el 7 de julio que hubo elecciones en otros estados. Y como este grupo es del PRD, nos mandaron. Pero no de acarreados a votar, sino como “observadores”. A mí me tocó ir al norte de Puebla. Y en el camino íbamos en unos carros panteras, unos sin placas, o sea, bien chocolatotes. El primer operativo que nos paró fue en Tlaxcala, la Policía Federal. Nos detuvieron y al ver que somos amparados y llamaron a alguien, no sé a quién. Y ya vinieron y nos entregaron y ya nos dijeron «Váyanse. Que les vaya bien».

Nos alquilaron un hotel nada más para nosotros, porque éramos muchos [...]. Nos trajeron una especie de uniformes que decía Operativo Cazamapaches. A nosotros

¹⁶⁸ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

nos dijeron «ustedes van a ir de observadores, sacan fotos. Ven cosas, todo y ya». Pero íbamos caminando [en el pueblo] y sin querer se te acercaba una persona, hombre, mujer o niño y te decían «¡ahí vienen!» y pues ¿quién viene? Tú no traes ni resorteras. Y tú veías cómo pasaban las camionetas con hombres armados. Y tu decías «y, ¿éstos de quién son?, ¿es de los míos o de los otros?» ¡no, sí estuvo bien pesado! Yo la verdad ya quería hasta correr e irme, pero no puedes.¹⁶⁹

La recuperación de la influencia que tiene el desarrollo del proceso de trabajo en la construcción de la dinámica de la ciudad, y viceversa, resulta fundamental para esta investigación, debido a que la ciudad es el espacio de trabajo de los conductores. Lo que significa que todo lo que ocurre en ella puede impactar directa o indirectamente en el desempeño de trabajo de los taxistas. De tal forma que las características materiales de la ciudad, así como las complejas relaciones sociales que en ella se llevan a cabo, deben ser consideradas por los sujetos taxistas para construir su proceso de trabajo y decidir las estrategias que deben implementar para desempeñar su actividad laboral cotidianamente.

Las estrategias implementadas resultan de un proceso de reflexión que, aunque no siempre se lleva a cabo de manera consciente, considera las materialidades fijas y los flujos sociales a que los trabajadores se enfrentan en la cotidianidad. La influencia dialógica entre trabajo taxista y dinámica citadina muestra, entonces, cómo es que los conductores taxistas son sujetos activos y partícipes de la dinámica social, cuyas acciones individuales pueden generar, eventualmente, transformaciones sociales.

6.4. La resignificación de la ciudad

En los apartados anteriores se pudo conocer cómo es que existe una influencia mutua entre el habitar taxista y la configuración de la ciudad, la cual es ejercida mediante los escenarios de interacción, los flujos sociales y las materialidades de la ciudad misma. Y es materializada en la duración y en las estrategias implementadas para desarrollar la jornada de trabajo.

¹⁶⁹ Entrevista a Don Antonio, realizada el 26 de junio de 2015.

Lo anterior se corroboró a través del análisis conjunto de los dioramas de Hägerstrand y los escenarios de interacción en que se desenvuelve cada trabajador taxista. En dicho análisis se identificó que, si bien, el habitar de los conductores taxistas se define a partir del desarrollo de su proceso de trabajo, este es influenciado por los flujos ciudadanos y sus características materiales. De tal forma que el habitar taxista, al igual el habitar de otros sujetos presentes en el espacio urbano, se define como producto y productor de la dinámica ciudadana.

Además de la transformación de la dinámica ciudadana que se expuso en los apartados anteriores (que implican la generación de nuevas prácticas sociales en el espacio público o generan transformaciones físicas en él) existen procesos de resignificación de la ciudad por parte de los conductores taxistas. En el apartado 6.2 se abordó de manera general algunas de las formas de resignificación de la ciudad. Que implican que un mismo *lugar* puede ser concebido de diferentes maneras (como espacio de trabajo o de ocio/recreación) a partir de las materialidades, de los flujos y, sobre todo, de los escenarios de interacción.

Además de la resignificación de la ciudad como un espacio de trabajo o recreación, fue posible identificar tres formas particulares de significar la ciudad, vinculadas de manera más directa con el habitar de los trabajadores taxistas. La primera de ellas corresponde a aquella que experimentan los trabajadores taxistas que identifican como *su espacio de trabajo* únicamente a algunas zonas de la ciudad, excluyendo de ese espacio laboral una gran parte de la urbe.¹⁷⁰

Otra de las formas de resignificación de la ciudad se pudo conocer mediante los relatos de Don Antonio. En cada uno de ellos se evidenció una forma de habitar y de reapropiación de la ciudad, a tal grado que la ha resignificado como un *espacio de intimidad*. En él, Don Antonio tiene la posibilidad –y confianza– de realizar todas las actividades de reproducción social. E incluso, ha asignado una distribución espacial que simula el espacio doméstico.

¹⁷⁰ Diego y Ledín son un ejemplo de los conductores que resignifican la ciudad, únicamente considerando el espacio de trabajo.

La forma en que Don Antonio resignifica la ciudad no puede ser definida únicamente por la distribución espacial y por los escenarios de interacción que ahí construye, sino también por el tiempo que transcurre mientras habita estos espacios. Por lo tanto, la ruptura de los límites temporales entre la jornada de trabajo es fundamental para lograr este tipo de resignificación de la ciudad.

La tercera forma de resignificación de la ciudad que se identificó en esta investigación fue mediante los relatos de Don Fernando y Zafiro. Que mostraron una fuerte apropiación de la actividad, pero, dado que establecen límites temporales en su jornada de trabajo, no llegan a resignificar la ciudad como un espacio doméstico. No obstante, sí experimentan un proceso de resignificación de la ciudad como su espacio de trabajo en el que se sienten cómodos y donde pueden realizar actividades de reproducción social; sin embargo, son únicamente aquellas que, por el momento o por los objetivos concretos de la actividad, se pueden realizar dentro del marco de la jornada de trabajo.

La identificación de las distintas formas de resignificación de la ciudad por parte de los conductores taxistas es resultado de la complejización de todos los elementos que conforman su proceso de trabajo. Pues la consideración del habitar de estos sujetos significó la recuperación de las diferentes dimensiones que construyeron el objeto de estudio de esta investigación: desde la conformación de la ciudad como espacio de trabajo, hasta la complejidad de la participación de sujetos heterogéneos en ese espacio. Incluyendo en análisis a la dimensión laboral que, sin duda, marca una fuerte influencia en la conformación de ese proceso de trabajo.

Capítulo 7: Conclusiones sobre el trabajo y los trabajadores taxistas

El desarrollo la investigación doctoral aquí se ha presentado, se centró en conocer el proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México a partir de su *habitar*. Para ello se utilizaron diferentes perspectivas que llevaron el proceso investigativo a establecer reflexiones teóricas, metodológicas y empíricas en distintos momentos y niveles de profundización. Lo que provocó un constante vaivén en las aproximaciones para definir el objeto de estudio, la perspectiva metodológica y la perspectiva analítica.

El origen de los cambios para definir los ejes centrales de la investigación se situó en el reconocimiento de la complejidad que orbita al proceso de trabajo taxista; en el que confluyen sujetos heterogéneos que se relacionan con los conductores taxistas en diferentes contextos espaciales. Como resultado se construyeron categorías analíticas que permitieron articular de manera organizada el estudio emprendido.

Algunas de esas categorías fueron plasmadas en la definición del proceso de trabajo de los taxistas que, para efectos de esta investigación, es entendido como *el conjunto articulado y complejo de actividades, situaciones y pausas situadas en múltiples escenarios de interacción dirigidas a producir un servicio de transportación de personas –que se construyen tanto en el interior, como en el exterior del vehículo taxista– y que definen el ritmo de trabajo*.

El reconocimiento de la ciudad como un eje fundamental para conocer en profundidad el proceso de trabajo taxista evidenció la necesidad de situar en el contexto de la Ciudad de México a esta actividad laboral. Lo que representó un reto mayúsculo debido a que, por las características del trabajo y la facilidad de acceso a este gremio, los conductores taxistas son sujetos heterogéneos que pueden definir una permanencia en esta actividad diversa, además de encontrarse en constante desplazamiento por la ciudad. A lo anterior se suma la dificultad de situar el proceso de trabajo (tal como se definió) en la complejidad de la Ciudad de México, que es la tercera megalópolis más grande del mundo y que tiene características físicas y sociales diversas. Razones por las que se realizó una reconstrucción histórica de la

ciudad tomando como base los flujos de movilidad que la han conformado como la ciudad que es.

La multicontextualización realizada a partir de los flujos sociales permite vincular y situar a los sujetos taxistas, así como su proceso de trabajo, en el espacio urbano reconociendo la particularidad y heterogeneidad mencionada y planteando las bases para poder conocer la forma en que construyen su identidad como taxistas en ese contexto de heterogeneidad.

Una vez definido el objeto de estudio, se prosiguió a construir el enfoque teórico desde las perspectivas espacial, laboral e interaccional, con la finalidad de delimitar el rumbo de la investigación, y con ello, conocer a profundidad esta actividad. A partir de todo lo anterior se presentan los hallazgos empíricos, teóricos y metodológicos de la investigación, los cuales representan al conocimiento del proceso de trabajo, de los estudios laborales y de los trabajos no clásicos que han tomado una fuerte presencia en el mercado laboral. Sobre todo, con el inicio de la reestructuración productiva en las décadas de los 80 y 90.

El desarrollo de dichos hallazgos empíricos permite presentar, en segundo lugar, algunas reflexiones teóricas que surgen de los mismos que, además, otorgan respuestas a cuestionamientos teóricos o generan nuevas preguntas y discusiones al respecto.

Finalmente, presento una tercera reflexión acerca de las perspectivas metodológicas recuperadas en esta investigación, que, vistas a la luz de los hallazgos empíricos y teóricos, ofrecen la posibilidad de generar algunas nuevas líneas de investigación.

7.1. Reflexiones acerca del trabajo taxista

El trabajo taxista es un trabajo que se lleva a cabo en un contexto de múltiples interacciones sociales, incluso con sujetos que no tienen una participación directa en su desarrollo. Es por ello que entablar una conversación sobre esa actividad resulta muy sencillo, pues casi cualquier persona puede emitir un comentario al respecto –ya sea por sus experiencias como clientes-usuarios o como sujetos que han visto cómo es que se desarrolla–, lo que ha permitido construir un imaginario colectivo acerca de la actividad y los sujetos taxistas.

Además del imaginario colectivo acerca del trabajo taxista y sus conductores, el trabajo taxista es conocido por los habitantes de la ciudad debido a la relevancia que tiene esta actividad en el desarrollo de la cotidianidad ciudadana. Históricamente, el taxi, como un servicio de transporte, ha sido utilizado en las ciudades para facilitar los desplazamientos humanos en el espacio urbano. Sobre todo, para aquellas personas que buscaban disminuir los tiempos de traslado en comparación con otros modos de transporte, acceder al desplazamiento en el momento que así lo decidieran, o que, por sus intereses particulares, preferían evitar la aglomeración de personas que ocurre en servicios de transporte masivo de pasajeros.

En la sociedad contemporánea, el trabajo taxista (como otros modos de transporte público) ha adquirido relevancia debido a que el crecimiento de las ciudades y la ubicación de las zonas residenciales/de habitación y de trabajo, educación o recreación, no siempre se encuentran ubicadas geográficamente en el mismo lugar (Santos, 1990).

La separación territorial que existe entre los lugares de habitación y los centros en que se llevan a cabo las actividades de reproducción (trabajo, educación y recreación) es un elemento relevante para comprender la importancia del transporte público en una ciudad. Sobre todo, en un contexto megalopolitano como la Zona Metropolitana del Valle de México, que tiene una extensión territorial de 7,954 km². De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino realizada por INEGI en 2017, de los 34.56 millones de viajes que se realizan diariamente en la Zona Metropolitana del

Valle de México, 50.9% se llevan a cabo en transporte público. De los cuales, 10.5% corresponden al taxi. Con lo que se ubica en la tercera posición entre los medios de transporte más utilizados, solo después del Microbús o Combi (74.1%) y Metro (28.7%).

La razón por la que el servicio de taxi es un modo de transporte relevante en la Ciudad de México, puede deberse a la flexibilidad para acceder a él y a la posibilidad que ofrece, de ingresar a lugares que no son considerados en el sistema metropolitano de transporte público. Ya que puede ser abordado en el lugar que el cliente-usuario decida y desplazarse en el territorio según las necesidades y decisiones del conductor o el pasajero.¹⁷¹

Las características del servicio de transportación que ofrece el trabajo taxista y del contexto interaccional en que se lleva a cabo, permiten definir a este proceso de trabajo como: *el conjunto articulado y complejo de actividades, situaciones y pausas situadas en múltiples escenarios de interacción dirigidas a producir un servicio de transportación de personas –que se construyen tanto en el interior, como en el exterior del vehículo taxista– y que definen el ritmo de trabajo.*

La definición otorgada reconoce la complejidad espacial, interaccional y laboral que orbita a este proceso de trabajo. Su realización consta de la articulación de distintos fragmentos temporales, espaciales e interaccionales que se llevan a cabo con el objetivo de producir y vender un servicio de transportación. En cada uno de los fragmentos que lo componen hay una participación activa de múltiples sujetos y situaciones. Por ello, la dinámica citadina (que es el espacio en que se lleva a cabo) cobra relevancia, pues el trabajo taxista no se ejecuta de la misma manera en una ciudad pequeña –con características de movilidad y prácticas sociales a pequeña escala y con relativa homogeneidad–, que, en una megalópolis como la Ciudad de

¹⁷¹ En el caso de los servicios de transporte por aplicación (como Uber, Didi, EasyTaxis, entre otros), la libertad en la toma de decisiones del desplazamiento a realizar, se ve limitada debido a que iniciar un servicio de transportación, la plataforma elabora una ruta preestablecida. No obstante, el conductor o los clientes-usuarios puede tomar la decisión de modificarla según los acuerdos realizados en el escenario de interacción que construyen.

México, la cual, vista desde cualquier aspecto –ya sea territorial, social o económico–, es heterogénea.

La heterogeneidad de la Ciudad de México es resultado de su propia historia, pues, desde su conformación como el centro de intercambio político y económico más relevante del país hasta el momento actual, ha experimentado un crecimiento desmedido que genera una dinámica social compleja. Como se mencionó en el primer capítulo de esta investigación, las transformaciones del paisaje urbano han traído consigo transformaciones en los flujos de la ciudad que, en un primer momento, establecieron patrones de movilidad cuasi homogéneos desde el centro a la periferia y, posteriormente, fueron rebasados por flujos que se caracterizaron por ir del oriente al poniente.

Ambos patrones de movilidad evidenciaron que los flujos sociales se correspondían con la ubicación geográfica de los sitios de vivienda o de trabajo, principalmente; lo que probablemente era consecuencia de las estrategias de planificación urbana. No obstante, el rápido crecimiento de la ciudad y, por consiguiente, de la población, propició la reubicación de los centros de trabajo y vivienda que tuvo consecuencias en los flujos de desplazamiento.

El resultado de dicha transformación generó una ruptura de los patrones de movilidad, estableciendo con ello el surgimiento de múltiples centros de interacción social que corresponden a la diversidad de prácticas efectuadas en la urbe. Para entender la ruptura de los patrones en los flujos sociales de la Ciudad de México, en esta investigación se recuperaron las propuestas realizadas por François Ascher (2004), Charlotte Guillet et al. (2016), Eugenia Negrete (2016), Guadalupe Olivier & Sergio Tamayo (2017) y Milton Santos (1990), acerca de la división o individualización de la ciudad a través de archipiélagos ciudadanos.¹⁷² Que dotaron

¹⁷² Un archipiélago ciudadano es el resultado de la generación de un espacio-tiempo que responde a los intereses y necesidades de los habitantes de una ciudad. La delimitación de ese espacio-tiempo sobrepasa las delimitaciones territoriales preestablecidas, por el contrario, al considerar los intereses de cada sujeto que lo conforma, un archipiélago ciudadano puede comprenderse como un mosaico de distintos asentamientos, comunidades o zonas con identidades heterogéneas pero que mantienen un flujo constante y que establece

de herramientas teóricas al proceso e investigación para abordar la perspectiva de movilidad y, con ello, definir uno de los enfoques necesarios para conocer el proceso de trabajo de los taxistas.

Hablar de archipiélagos ciudadanos, a la luz del proceso de trabajo taxista, significa reconocer que, aunque los conductores no poseen rutas establecidas para el desarrollo de su actividad laboral, los taxistas sí llevan a cabo un proceso de delimitación y zonificación de la ciudad a causa de su trabajo. No obstante, la zonificación ciudadana realizada por los conductores taxistas se define, específicamente, a partir de su experiencia cotidiana. Por lo que conforman archipiélagos experienciales.

La categoría de archipiélagos experienciales es una de las aportaciones teóricas de esta investigación doctoral. Se define como *el espacio-tiempo construido por los sujetos taxistas a partir de su subjetividad y su experiencia del habitar. Constituyen zonas o vialidades del espacio urbano que son habitadas por estos sujetos, por lo que no es posible establecer delimitaciones físicas del territorio que comprenden.*

Cada uno de los archipiélagos experienciales orienta la conformación de *ciudades experienciales*. Esto significa que una persona que vive en la Ciudad de México, por ejemplo, no necesariamente “vive la ciudad” en su totalidad. Pues es posible que transcurra un largo periodo de tiempo –e incluso toda su vida– sin recorrer la totalidad de la urbe. Empero la definición de archipiélagos experienciales, por parte de los habitantes de la urbe, no significa la fragmentación total de la ciudad en “pequeñas islas”, por el contrario, existe la posibilidad de que los sujetos realicen desplazamientos fuera de ellas. Sin embargo, su estadía fuera de las delimitaciones experienciales, no le genera los mismos significados.

una relación dependiente entre la infraestructura física de la ciudad y las acciones de sus habitantes (Ascher, 2004; Guillet et al., 2016; Negrete, 2016; Olivier & Tamayo; 2017; Santos, 1990).

De manera general, en esta investigación se identificaron tres principales archipiélagos experiencias construidos en el marco del proceso de trabajo taxista. Estos son:

- I. *Archipiélagos populares:* Se concretan en zonas de la ciudad que son consideradas como de bajos ingresos monetarios. En estos archipiélagos participan conductores cuyo habitar es monotópico. Una de las motivaciones para desenvolverse en estos espacios es que consideran que sus potenciales clientes-usuarios son personas menos exigentes, lo que les genera una sensación de comodidad.
- II. *Archipiélagos de clase media/alta:* Las zonas de la ciudad que forman parte de estos archipiélagos corresponden al sur y poniente de la Ciudad de México. En estos archipiélagos desenvuelven con mayor frecuencia conductores con habitar politópico que, aunque consideran que es un mercado complejo por las exigencias de los potenciales clientes-usuarios, deciden desenvolverse en estos espacios.
- III. *Archipiélagos híbridos:* Estos archipiélagos consideran zonas de la ciudad que coinciden con las características de los archipiélagos proletarios y de clase media o alta. Son construidos por conductores taxistas con habitar monotópico lábil o politópico. Quienes no establecen una rígida limitación en los desplazamientos que están dispuestos a realizar, ni en las características de sus potenciales clientes-usuarios.

La existencia de archipiélagos experienciales en la Ciudad de México se manifestó en las distintas entrevistas realizadas durante el trabajo de campo. En las cuales, los conductores externaron que su conocimiento de la ciudad se ha desarrollado a través de su experiencia como taxistas. Y que, aunque con el paso de los años ha mejorado su conocimiento sobre la ciudad, hay algunas zonas que aún desconocen.

Las afirmaciones de los conductores acerca de su desconocimiento de la ciudad dan constancia de que, incluso en un contexto en el que realizan continuos desplazamientos en la urbe, resulta complicado alcanzar un conocimiento de la

totalidad del territorio citadino y, por tanto, de sus escenarios de interacción. Fortaleciendo con ello la propuesta de la construcción experiencial de la ciudad.

A lo largo de la tesis doctoral se presentaron los relatos contruidos por conductores taxistas heterogéneos, cuyas historias de vida son distintas entre sí. Todos ellos son el resultado del trabajo de campo realizado durante todo el desarrollo del proceso de investigación. En el que se realizaron 16 entrevistas autobiográficas que, además de ofrecer la posibilidad de acceder a los relatos de los conductores, permitieron construir una relación académica cercada con algunos de los conductores participantes.

Las características de la relación académica construida con los conductores, son distintas en cada caso. Hubo algunos conductores con quienes la relación académica se limitó a la realización de las entrevistas acordadas y otros, con quienes se mantuvo una comunicación constante a través de conversaciones informales por medio de llamadas telefónicas o mensajes de texto.

Como resultado de las entrevistas realizadas, así como las conversaciones informales, fue posible conocer las distintas maneras en que los conductores llegan a conformar su proceso de trabajo y, por tanto, su propio archipiélago laboral. De manera general, es posible decir que cualquier conductor puede situarse en alguno de los tres archipiélagos laborales, siempre y cuando ellos así lo decidan. Ya que, al construir la propuesta conceptual acerca de los archipiélagos laborales taxistas, es posible identificar una tendencia en la ubicación de unos u otros conductores en los distintos archipiélagos: los conductores de taxi concesionado se encuentran con mayor frecuencia en los archipiélagos populares (con excepción de algunos conductores de taxi pertenecientes a *sitios*); mientras que los conductores de servicios por aplicación se ubican principalmente en los archipiélagos de clase media/alta.

La razón de la división entre los servicios por aplicación y los taxis concesionados coincide con las dos formas de habitar, en las que, como consecuencia de un bajo grado de apropiación de la actividad, existe una mayor apertura a la interacción con

sujetos con quien no haya ninguna compatibilidad. Sin embargo, esa no es la única razón. De la misma manera en que un conductor taxista percibe la poca compatibilidad con un cliente-usuario, ocurre con esos potenciales clientes-usuarios. De tal forma que los sujetos que son potenciales consumidores de un servicio de transportación, y que se encuentran presentes en el espacio urbano, realizan también un proceso de selección que puede no resultar positivo para el gremio taxista.

La selectividad por parte de los clientes-usuarios puede traducirse en una práctica de exclusión hacia los sujetos taxistas que no cumplen con sus expectativas. Usualmente, esta selectividad se encuentra asociada a prejuicios y estereotipos sobre la apariencia física de los conductores y sus vehículos, la cual es percibida por los conductores y considerada en el momento de delimitar las fronteras de sus escenarios de interacción perpetuando así la segregación de los taxistas. Además de la definición de los archipiélagos experienciales, el habitar tiene un papel relevante en otras dimensiones del trabajo taxista. Por un lado, en la identificación de los sujetos trabajadores que, como se mencionó a lo largo de la investigación, son heterogéneos. Y por otro, en la posibilidad de que esos conductores puedan ejercer transformaciones sociales fuera de su propio proceso de trabajo.

El reconocimiento de la heterogeneidad de los sujetos taxistas fue abordado desde la identificación de los conceptos de habitar monotópico y politópico, que son conceptos retomados de la propuesta de Mathis Stock (2004). Quien hizo esta aportación como una respuesta a los profundos cambios en la sociedad contemporánea, que está conformada por sujetos que viven *constantes desplazamientos*. Por lo que generan estrategias para transformar los lugares desconocidos en lugares *familiares* a través de su habitar.

Además de la propuesta de Stock (2004), para construir la tipología del habitar taxista se consideró la heterogeneidad de sujetos, por lo que se identificaron categorías específicas en cada caso:

1. *Habitar monotópico*: es definido como aquel en donde la cotidianidad de los sujetos se construye en torno a la rutina que experimenta en su actividad laboral. Por ello es que existe un proceso de apropiación espacial mediante el apego emocional, que forja un sentimiento de comodidad y calidez.

Este tipo de habitar se conforma de dos categorías:

- a. *Habitar monotópico lábil*: Los sujetos establecen fronteras temporales, espaciales y subjetivas entre el trabajo y el no trabajo; lo que implica la posibilidad de realizar otras actividades cotidianas separadas del trabajo taxista.
 - b. *Habitar monotópico fuerte*: No se establecen esas fronteras y, por lo tanto, el desarrollo de toda su vida cotidiana se da en función de su trabajo.
2. *Habitar politópico*: es aquel que, aunque también experimenta una rutina en su actividad laboral, tiene una capacidad ampliada para desplazarse, sin que ello le represente una ruptura en su espacialidad. Para los sujetos de habitar politópico, su actividad laboral –o el lugar en que se encuentran temporalmente–, no tiene una mayor significación, pues no experimenta un proceso de apropiación espacial.

El habitar politópico considera dos categorías:

- a. El habitar politópico con identidad ligada al trabajo
- b. El habitar politópico con identidad ligada a otros ámbitos de lo cotidiano

La participación de la identidad en la definición de la tipología taxista es relevante debido a que, se reconoce la estrecha relación que hay entre el trabajo taxista, la vida cotidiana y la persona trabajadora, ya que ejerce una influencia tanto en la conformación de proceso de trabajo taxista como en la vida privada del sujeto trabajador y se refleja en sus interacciones sociales cotidianas.¹⁷³

¹⁷³ Debido a la heterogeneidad de los conductores taxistas, para realizar una aproximación a su identidad se ha hecho uso del concepto proveniente de los estudios sobre movimientos sociales propuesto por Scott Hunt, Robert Benford y David Snow (2006) acerca de *los campos de identidad*. Que hace referencia a la construcción de identidades relacionadas y definidas a partir de la conexión ideológica de los miembros heterogéneos de

La definición de una tipología del habitar de conductores taxistas es una de las aportaciones más relevantes de esta investigación, dado que son construcciones sociales que no se limitan a aspectos estructurales como las características físicas del automóvil taxista (o a su adscripción administrativa), sino a la reflexión de distintos elementos desde la subjetividad y la identidad de cada trabajador, así como de su interrelación con el habitar, considerando el contexto en que se desenvuelven.

De la misma manera que ocurre con la definición de los archipiélagos experienciales, esta investigación permitió identificar que los conductores de servicios por aplicación, como Uber, Cabify, Didi, entre otros, son más propensos a adoptar un habitar politópico; mientras que en el caso de los conductores de taxis concesionados la distribución es más equilibrada entre ambas formas de habitar.

La definición de una u otra forma de habitar no depende de la decisión arbitraria de cada conductor taxista, sino que es definida –como se mencionó en los primeros capítulos de esta investigación– a partir de la experiencia y la identidad de cada sujeto, así como de otros elementos que se encuentran presentes en el espacio en que se desenvuelven los conductores. Por ello, es posible suponer que hay una mayor propensión a que los conductores taxistas con un mayor tiempo en el gremio puedan desarrollar una mayor apropiación del trabajo taxista, en tanto que aquellos que han trabajado por menos tiempo no hayan generado tal apropiación.

La experiencia de cada uno de los sujetos, y su forma de habitar, permitió el hallazgo acerca de la conformación de espacios de gran significado para los conductores, en los que llegan a reproducir actividades propias de *lo doméstico*, como en el espacio urbano circulatorio y que, incluso, son identificados como *departamentos*.

Como se pudo identificar en el capítulo cinco, los *departamentos* se encuentran ubicados en diferentes puntos de la Ciudad de México. Cada uno de ellos cuenta

un grupo. Para ello, los autores definen tres conjuntos de identidades sociales: los protagonistas, los antagonistas y los espectadores. En el contexto del trabajo taxista, los conjuntos de identidades sociales obedecen a las dinámicas interaccionales construidas con otros sujetos durante el proceso de trabajo –que también son heterogéneos–. Por lo cual, la ubicación de un sujeto taxista como protagonista, antagonista o espectador, es dinámica.

con características espaciales distintas entre sí, pero todos coinciden en ofrecer al conductor un espacio para estacionar el vehículo mientras descansan.

En el apartado destinado a la descripción detallada de los *departamentos* se explicó que tienen una composición espacial que emula la distribución de una vivienda. Donde el automóvil es la alcoba; los negocios de venta de alimentos, la cocina, y existe la posibilidad de disponer de un baño. No obstante, la disposición espacial de los *departamentos* taxistas es discontinua. Lo que significa que los elementos que lo componen pueden no estar ubicados geográficamente en el mismo lugar, ni estar disponibles en todo momento del día (y noche).

La separación física entre el sitio de estacionamiento identificado como departamento y la ubicación del baño es posible, dado que el elemento que conecta a sus componentes es el vehículo. Por tanto, aunque se encuentren en lugares separados, pueden formar parte del mismo espacio doméstico construido.

La importancia que tienen los departamentos en el desarrollo del proceso de trabajo taxista es que brindan la posibilidad de extender el tiempo en que los conductores están disponibles para el trabajo e incrementar el número de servicios de transportación ofrecidos y, por tanto, sus ingresos monetarios. Empero en esa explicación hay un elemento a considerar: los conductores que externaron que entre sus prácticas configuran espacios domésticos en la ciudad son aquellos cuyo habitar es monotópico; que, tal como se explicó, no siempre priorizan el ingreso monetario sobre el ofrecimiento de servicios de transportación. De tal manera que hay una contradicción acerca de las motivaciones que propician la decisión de “quedarse vigente” para activar su trabajo en cualquier momento.

En este contexto, cabe introducir nuevos cuestionamientos acerca de si la permanencia activa en el proceso de trabajo se debe únicamente a la búsqueda de mayores ingresos monetarios, o si es resultado de la misma dinámica laboral que han forjado durante su trayectoria como taxistas. Trayectoria en la que han generado un distanciamiento con su dinámica familiar y, en consecuencia, han

decidido permanecer alejados de ella para evitar las complicaciones interactivas que pudieran surgir.

7.2. El papel de la teoría en la investigación del trabajo taxista

Desde el planteamiento del objeto de estudio de esta investigación se externó que, para realizar una investigación sobre el trabajo taxista, era necesario reconocer la complejidad de la actividad. Que, por un lado, se concreta a partir de la compra-venta de un servicio y, por otro, tiene la participación de otros sujetos; además de los involucrados directamente en el proceso productivo. De manera que fue necesario construir una perspectiva teórica que pusiera en el centro del debate a la actividad laboral y que, en conjunto, brindara las herramientas teóricas que se requerían para entender cada uno de los elementos subjetivos, espaciales, laborales, temporales e interaccionales del trabajo taxista.

Un eje teórico fundamental fue retomado desde los Nuevos Estudios Laborales a través del concepto de *trabajo no clásico*.¹⁷⁴ Que es definido como un trabajo con características heterogéneas, que considera la participación de múltiples sujetos en el proceso productivo y sitúa en el centro de la actividad a la subjetividad del trabajador. En el cual, el proceso productivo, de distribución y consumo, puede realizarse de manera simultánea. Lo que implica una ampliación de los conceptos de trabajo, de relación laboral y de control sobre el proceso de trabajo. (De la Garza, 2010 & 2017)

Por ello es que el concepto de trabajo no clásico y la ampliación de los conceptos de relación laboral y control del trabajo, son herramientas para realizar investigaciones complejas y multidimensionales, situando en el centro del análisis

¹⁷⁴ El enfoque del trabajo no clásico fue el punto de partida para la realización de esta investigación doctoral debido a que, a partir del proceso de reestructuración productiva efectuado en los años 70 y 80 del siglo pasado, se dio inicio a un conjunto de transformaciones en el mundo del trabajo y sus procesos productivos. Que detonaron con una discusión teórica acerca de la forma en que se debería estudiar al trabajo, pues hubo una ruptura en la lógica lineal del trabajo industrial, que se caracterizaba por una relación laboral bilateral, en la que el control sobre el proceso de trabajo era ejercido, únicamente, por la figura del patrón. (De la Garza, 2010)

la subjetividad de los sujetos trabajadores, en primer lugar. Y la subjetividad de los otros sujetos participantes, en segundo.

La recuperación de esta perspectiva permitió realizar un análisis del proceso de trabajo taxista, a través de la complejización de los escenarios de interacción en que participan, que son influidos por los sujetos diversos, presentes en el espacio urbano. Para ello, a continuación, se presentan dos apartados que muestran, en primer lugar, una reflexión acerca de la perspectiva teórica retomada en esta investigación, y en segundo, un cuestionamiento acerca del análisis inicial, con respecto a los hallazgos empíricos.

El segundo eje teórico utilizado tuvo como principal objetivo enmarcar la perspectiva laboral en la dinámica de la ciudad, que es el espacio de trabajo de los taxistas y que, debido a la complejidad de su conformación física y social, requirió poner en diálogo a diferentes perspectivas teóricas. Para ello, se puso en contexto al trabajo taxista con la dinámica espacial, interaccional y temporal de la Ciudad de México.

7.2.1. Repensar la ampliación de los conceptos de trabajo, relación laboral y control

La ampliación de los conceptos mencionados fue evidente desde el planteamiento inicial de esta investigación, en donde se identificó al trabajo taxista como un trabajo no clásico que reconoce la participación activa del cliente en la relación laboral. No obstante, en esta relación laboral la participación de otros sujetos no se limita a la participación activa del trabajador-cliente-patrón, sino que se amplía mucho más, pues hay otros sujetos que se encuentran presentes en el espacio urbano circulatorio y otros que, a pesar de no participar en una interacción directa, están vinculados a la reproducción de la misma actividad. Estos últimos pueden ser: vendedores ambulantes, autoridades de transporte (administrativos o de campo) y otros trabajadores del espacio urbano (de transporte público o no).

Además de la participación de otros sujetos, hay elementos materiales de la ciudad que ejercen una participación activa en la realización del proceso de trabajo taxista. Dichos elementos pueden ser la infraestructura urbana y la distribución geográfica

de la misma ciudad que, a su vez, se vinculan con los flujos ciudadanos efectuados en ella.

La ampliación de la relación laboral está intrínsecamente relacionada con la ampliación de control sobre el proceso de trabajo que, como se ha explicado, se lleva a cabo de manera interaccional. Esto último significa que en cada escenario de interacción construido por los conductores taxistas y por *otros sujetos* hay un proceso de negociación que es posible a partir de la utilización de la experiencia y del acervo de conocimientos con que cuenta cada uno de los sujetos participantes. Y cada escenario se concreta mediante lo que Goffman (1977) llamó, el trabajo de la cara. Pero, ¿quiénes son los sujetos que pueden ejercer ese control?

El trabajo de campo mostró que el control sobre el proceso del trabajo es ejercido por distintos sujetos, dependiendo del escenario de interacción construido.¹⁷⁵ Inicialmente, se identificó que el control interaccional del proceso de trabajo se concreta en el interior del vehículo (sujetos trabajadores y clientes-usuarios) y en el exterior (conductores y otros sujetos presentes en el espacio urbano). No obstante, a partir del análisis de los escenarios de interacción en que participan los conductores taxistas y de las relaciones de control registradas, fue posible identificar una tercera dimensión en la que se ejerce un control interaccional: los escenarios de interacción indirecta.

Las relaciones de control que emergen de interacciones indirectas son relevantes en el proceso de trabajo taxista, pues se llevan a cabo entre los sujetos trabajadores y otros sujetos que no necesariamente se encuentran presentes en el espacio urbano circulatorio. Como pueden ser: las autoridades estatales, los representantes o directivos de empresas de servicios por aplicación, los sujetos titulares de la concesión de taxi o los líderes gremiales. Todos ellos tienen la capacidad de ejercer un control sobre el proceso de trabajo, debido a que son sujetos con capacidad de

¹⁷⁵ Desde la propuesta de Erving Goffman un escenario de interacción es el espacio en el cual se lleva a cabo la interacción social entre dos o más sujetos. En él, los sujetos participantes realizan un intercambio de códigos que determinan un significado. Para ello, cada uno de los sujetos *interpreta un papel* que es construido mediante el uso de sus experiencias previas y máscaras adecuadas para cumplir con el objetivo que le motiva a participar en dicha interacción (Goffman, 1970).

tomar decisiones verticales que los conductores taxistas deben acatar para poder desempeñarse como tal.

Pero, aunque estos sujetos ejercen un control sobre el proceso de trabajo, las decisiones pueden ser negociadas o evadidas por los conductores taxistas a través de sus conocimientos técnicos y empíricos, mediante la implementación de estrategias que les permitan recuperar el control en situaciones específicas. Un ejemplo de ello son acciones que los trabajadores pueden tomar para que su vehículo apruebe el pase de revista (autorización vehicular). Además de esas estrategias que se hacen “costumbre”, hay otras prácticas que los conductores efectúan para apropiarse del control sobre el proceso de trabajo, incluso cuando los sujetos que se encuentran en esta tercera dimensión del control disponen de lo contrario. Un ejemplo de estos casos puede ser la alteración de los dispositivos para determinar la tarifa del viaje de transportación (taxímetros) o, incluso, la falsificación de documentos.

En cuanto a los servicios por aplicación, fue posible conocer que los conductores llevan a cabo ciertas acciones para incrementar sus ingresos y, con ello, evadir las prácticas de control ejercidas por las distintas empresas que, desde la visión corporativa, tienen más capacidad para controlar el proceso de trabajo. Una de ellas consiste en apagar simultáneamente la aplicación para disminuir la oferta del servicio y generar zonas de alta demanda que elevan las tarifas de cada servicio.

Otra de las prácticas efectuadas por los conductores de servicio de taxi por aplicación, que se pueden identificar como estrategias para retomar el control sobre el proceso de trabajo y como un sabotaje al proceso productivo,¹⁷⁶ es la realización de viajes falsos o, como se le conoce, *viajes fantasma* o *gasparín*. Este tipo de viajes puede concretarse a través de teléfonos adicionales mediante los cuales un conductor puede solicitar un viaje que será pagado con las promociones que ofrece la empresa y que, al ser atendidos por ellos, les genera un ingreso monetario sin

¹⁷⁶ Se entiende como sabotaje al proceso productivo a “las prácticas ejercidas por los trabajadores, como forma de resistencia a la explotación” (De la Garza, 2018:267)

que deban concretar el servicio de transportación. Los viajes fantasmas también pueden ser comprados por los conductores a través de sitios de internet dedicados a ello.¹⁷⁷

Con respecto a las personas titulares de las concesiones de taxi o propietarias del vehículo taxista (sea taxi concesionado o servicios por aplicación), el proceso de negociación por el control se centra, principalmente, en el pago de las tarifas diarias y en la administración del automóvil. En este caso, hay conductores taxistas que buscan tener un control total de la administración del automóvil; es decir, que no se vean obligados en entregar el automóvil cada día después de su jornada de trabajo. Esta negociación depende de los intereses de ambos sujetos, pues hay casos en los que los concesionarios no están interesados en administrar directamente el automóvil, sino en recibir el pago diario o semanal de las tarifas establecidas.

Finalmente, otra forma de negociación del control sobre el proceso de trabajo entre los conductores y sujetos con quienes no se interactúa directamente en su cotidianidad es con los líderes gremiales. El margen de negociación de los conductores con estos sujetos es el más limitado de todos. En este caso el control ejercido se da, sobre todo, mediante la exigencia de una cuota monetaria que les garantiza su pertenencia al grupo, o a través de peticiones para participar en movilizaciones que pueden tener fines relacionados con su trabajo o de índole política (para apoyar a un candidato o partido político). La acción de los conductores, ante esta situación, se limita a su decisión de participar o no en una organización de este tipo.

De acuerdo con las diferentes formas de control sobre el trabajo taxista y la participación de sujetos diversos, la ampliación del concepto de control y su identificación como un control interaccional debe replantear la posición que cada uno de esos sujetos ocupa en la relación laboral.

¹⁷⁷ <https://www.facebook.com/groups/212290359294490/> consultado el día 20 de septiembre de 2020

Las experiencias de los trabajadores mostraron que reconocen como “patrón” a aquellos sujetos que son propietarios del vehículo taxista o titulares de la concesión de transporte otorgada por el Estado. No obstante, aunque el papel de ese “patrón” es el de dotar una parte de los medios de producción (el vehículo) y cobrar una cuota diaria por esa utilización, hay otras figuras relevantes que aportan el resto de los medios de producción que son decisivos para poder ejecutar el trabajo. Es decir, la concesión de taxi o la autorización del uso de una plataforma de movilidad.

De tal manera que, en los casos en que los conductores no son propietarios del vehículo o de la concesión, la figura del “patrón” se descompone en dos partes fundamentales, representadas por los concesionarios o propietarios del automóvil, por un lado; y las autoridades gubernamentales y empresas de transporte por aplicación, por otro. Mientras que en aquellos casos en los que el conductor es propietario de su medio de producción, la figura del “patrón” se centra únicamente en las autoridades gubernamentales y empresas de transporte por aplicación.

7.2.2. El ritmo de trabajo de los taxistas

¿Dónde se construyen los espacios de interacción en el proceso de trabajo taxista? En la ciudad. Y una de las formas de generar un acercamiento a la dinámica de la ciudad –considerando la perspectiva interaccional, temporal y espacial– es a través del concepto de vida cotidiana, pues es ahí donde se construyen todos los escenarios de interacción que han permitido conocer la relación que existe entre el proceso de trabajo taxista y el espacio ciudadano.

En primer lugar, el uso del concepto de vida cotidiana permitió identificar los distintos escenarios donde participan los taxistas, así como conocer el tipo de interacción que experimentan en cada uno de esos escenarios. A partir de ello se identificaron las diferentes formas en que los conductores conforman su jornada de trabajo; las cuales enmarcan el ritmo de trabajo.

De acuerdo con lo planteado en el segundo capítulo de este documento, en el ritmo de trabajo es posible que se ejecuten repeticiones constantes que pueden coexistir con las prácticas sociales en el tiempo y espacio; además, el ritmo puede tener

interferencias (Lefebvre, 2004). A partir de la definición otorgada por Lefebvre, el ritmo de trabajo de los taxistas se lleva a cabo en dos dimensiones rítmicas que coexisten espacial y temporalmente. La primera de ellas se lleva a cabo en el interior del automóvil y se define por la constante repetición de situaciones y pausas que se ejecutan en tiempos diversos, pero que, de manera general, tienen un comportamiento similar: las situaciones de trabajo tienen una duración determinada y, para realizarse, debe haber un desplazamiento espacial y temporal en la urbe. Al finalizar la situación de trabajo hay, en consecuencia, una pausa del trabajo.

Una de las características centrales de las pausas en el trabajo es que pueden ser *efímeras* o de *espera*, pues cada una es interpretada de manera distinta por el conductor taxista a causa de su subjetividad. Una pausa *efímera* es aquella en la que el trabajador decide suspender momentáneamente la realización de las situaciones de trabajo. Se considera *efímera* porque el conductor la interpreta como “de corta duración”. Las pausas de *espera* son aquellas en las que el taxista realiza una pausa por una situación ajena a su decisión. Para él es una pausa de *espera* debido a que, sin importar su duración, es interpretada como extensa por el interés que tiene el conductor en que finalice.

De acuerdo con lo anterior, la realización de situaciones y pausas en el trabajo taxista orienta la definición del ritmo. Que no es homogéneo para todos los casos, pues es definido por la constancia en la repetición de las situaciones y pausas en el trabajo y por las interrupciones (o arritmias) que se lleven a cabo durante la jornada laboral.

A partir del trabajo de campo experiencial y la definición del habitar de los taxistas, se pudo conocer que son los conductores de habitar politópico los que presentan un ritmo de trabajo más constante y con menos interrupciones. Mientras que los conductores de habitar monotópico definen un ritmo de trabajo con constantes arritmias. Dentro de este último grupo hay diferencias que responden a los parámetros que cada conductor considera en el proceso de conformación de su identidad.

El ritmo de trabajo de los conductores de habitar monotópico, que han conformado su identidad a partir de elementos externos al trabajo taxista, se caracteriza por llevar a cabo repeticiones constantes (aunque también es posible que presenten interrupciones prolongadas que modifican su ritmo de trabajo). Mientras que aquellos que colocan en el centro de su identidad al trabajo taxista presentan un ritmo de trabajo menos constante, en el que la complementariedad entre situaciones y pausas no es totalmente cíclica, puesto que, al permanecer activos en su jornada de trabajo por tiempos muy prolongados e irregulares, el inicio y cierre del ciclo se ve alterado.

Una vez definido el ritmo de trabajo que se ejecuta en el interior del vehículo, es necesario insertarlo en el ritmo exterior del taxi. Es decir, en el ritmo ciudadano. La identificación del ritmo en la ciudad es una tarea mayor, pues es ahí donde confluyen los ritmos de todos los sujetos presentes en esa dinámica interaccional compleja.

Pensar el ritmo del trabajo taxista en el contexto *poli-rítmico* de la ciudad mostró que esta actividad laboral –en conjunto con otros medios de transporte– forma parte del ritmo ciudadano, a través de prácticas cotidianas que posibilitan el desplazamiento de los habitantes de la ciudad.

Reconocer que el proceso de trabajo de los taxistas tiene una participación en el *poli-ritmo* de la ciudad implica, también, que estos sujetos tienen una participación activa en la vida cotidiana de la ciudad y, por tanto, son ejecutores de prácticas cotidianas que conforman y transforman la dinámica social. Las prácticas transformadoras que adoptan los conductores taxistas no responden a parámetros establecidos previamente por ellos. Sino a las acciones que se efectúan en ámbitos pequeños y que, con el paso del tiempo, pueden generar cambios a mayor escala.

Un claro ejemplo de ello es la respuesta de los conductores a las necesidades de movilidad de ciertas zonas de la ciudad en las que el transporte público de pasajeros no es suficiente o no tiene cobertura. En dichas zonas se han establecido rutas de taxis colectivos no reguladas.

Otra de las formas en que los conductores taxistas han propiciado cambios en la dinámica de la ciudad es con respecto al comercio informal. Esta influencia se ha visto reflejada en la creación de subcentros de intercambio comercial, principalmente de venta de alimentos o artículos para automóviles, en espacios que, de no ser utilizados y apropiados por ellos, no contarían con la presencia de esa actividad económica.

7.3. Perspectivas y apuntes de la investigación interdisciplinaria

La definición y desarrollo de la investigación que aquí se presenta parte de reconocer que el proceso de investigación debe iniciar con un profundo ejercicio de reflexión acerca de aquello que queremos investigar. Para ello ha sido necesario establecer un diálogo constante entre la realidad empírica a investigar y las diferentes herramientas teóricas y metodológicas que se tienen al alcance. Todo ese proceso reflexivo debe realizarse de manera simultánea para garantizar la construcción de un objeto de estudio complejo y completo, que permita definir el rumbo de la investigación.

Por lo anterior, se buscó realizar un enfoque metodológico que incorporara distintos acercamientos interdisciplinarios como respuesta a las características del objeto de estudio; del cual se pretendió conocer, desde distintas perspectivas teóricas, el proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México. Para ello se prestó especial atención a las relaciones sociales –desde una perspectiva *micro* y *macrosocial*–.

La manera en que se analizaron las relaciones sociales en que participan los conductores taxistas fue a través de la identificación de los escenarios de interacción; pues se considera que las interacciones poseen, en la subjetividad de cada uno de sus participantes, un acervo de conocimientos que es resultado de su vida en sociedad. Por lo que conocer en profundidad la subjetividad de uno o varios sujetos resulta ser una forma de llegar al conocimiento de la realidad social compleja.

A través de las entrevistas realizadas a los conductores taxistas fue posible conocer prácticas y experiencias de cada uno de ellos, en relación con otros sujetos con los que interactúa cotidianamente; incluso, permitieron recuperar la experiencia de otros sujetos con los que han interactuado alguna vez en su vida. Esto permitió también la reconstrucción de escenarios de interacción del presente, pasado o futuro, que dan cuenta de una realidad social más allá de la que experimenta directamente el sujeto entrevistado. Todo ello puso de manifiesto la complejidad del proceso de trabajo estudiado, con respecto a la participación que tienen otros sujetos –además de los participantes directamente en la realización de un servicio de transportación– en la relación laboral y sus relaciones de control.

Además de la perspectiva metodológica adoptada, las herramientas y técnicas de investigación utilizadas fueron de gran utilidad para conocer acerca del proceso de trabajo. En primer lugar, el trabajo de campo experiencial –que se realizó durante todo el periodo de investigación– posibilitó contar con hallazgos relevantes que, de haberse definido un periodo específico de acercamiento a la realidad empírica, quizás no se hubieran revelado, pues se trató de situaciones cotidianas en las que la investigadora estuvo presente y que, por estar alerta, pudieron ser captadas.

Para lograr un trabajo de campo experiencial se buscó tener una participación y comunicación constante en los escenarios de interacción con los conductores taxistas. Esta participación no se pudo concretar con todos los sujetos participantes. No obstante, en los casos en los que sí fue posible, la interacción continua generó relaciones de confianza que propiciaron conversaciones informales y entrevistas formales que mostraron a la investigadora aspectos relevantes de la realidad cotidiana del trabajo taxista.

Entre las técnicas y herramientas de investigación utilizadas se encuentran las entrevistas autobiográficas, la observación flotante, la etnografía en movimiento y la conversación informal. Cada una de ellas posibilitó un acercamiento al trabajo taxista desde distintos enfoques.

Por un lado, las entrevistas autobiográficas permitieron conocer testimonios contruidos a partir de una fórmula inicial y colocaron a los conductores en una

situación en la que debieron reflexionar y valorar el conjunto de experiencias que expresarían en su relato. Como resultado de la utilización de esta herramienta, se obtuvieron entrevistas de entre una y cinco horas que se caracterizaron por contener experiencias que, aunque en un principio no parecían estar relacionadas directamente con el proceso de trabajo de los taxistas, fueron muy relevantes en el momento del análisis. Por lo que, en su mayoría, están plasmadas en diferentes apartados de este documento.

La utilización de la observación flotante y de la etnografía en movimiento fue resultado de una profunda reflexión que se centró en el interés de conocer una actividad laboral efectuada en el espacio urbano circulatorio; donde se concretan distintos escenarios de interacción que pueden influenciar directa o indirectamente al proceso de trabajo.

Estas herramientas colaboraron al hallazgo de aspectos relevantes. Un ejemplo de estos fue el recorrido por la ciudad en compañía de Don Antonio. Al realizarse a la luz de la etnografía en movimiento, el recorrido permitió construir una narrativa de la observación, además de contribuir a la identificación geográfica –y caracterización– de los *departamentos* conformados por los conductores, los cuales les permiten la reproducción de espacios domésticos en la Ciudad de México.

En el caso de la observación flotante –en combinación con la perspectiva del *flâneur*– fue una herramienta fundamental para conocer la dinámica de los espacios habitados por los conductores taxistas. Así como las diferencias que hace cada uno de esos trabajadores en ese espacio que, en ocasiones, es visto como un espacio de trabajo y, en otras, como un espacio en el que se realizan actividades recreativas o de ocio.

Por su parte, la conversación como herramienta de investigación fue resultado del establecimiento de relaciones de confianza entre la investigadora y los conductores taxistas. Lo que significa que no estaba considerada inicialmente, pero su construcción teórica como herramienta de investigación se realizó a partir de la identificación de la relevancia que tuvo cada una de ellas en la comunicación establecida con los conductores.

Además de la definición de la conversación informal como herramienta de trabajo de campo, en el desarrollo de este proceso de investigación, se realizaron otras reflexiones que modificaron, en diferentes medidas, las propuestas iniciales de investigación. Cada una de esas modificaciones respondió a que la realidad empírica estudiada presentó situaciones inesperadas que no alcanzaban a explicarse con las propuestas realizadas inicialmente. Tal como ocurrió con la observación flotante y la etnografía en movimiento.

La decisión de utilizar herramientas que permitieran conocer el trabajo taxista en el contexto del espacio urbano fue priorizada desde el planteamiento del objeto de estudio, a través de la propuesta de realizar una etnografía multisituada. Consideré que esta etnografía permitiría conocer los escenarios en que participan los conductores. No obstante, al realizar un acercamiento empírico a la realidad investigada, se evidenció que la etnografía multisituada no permitía la explicación de los escenarios de interacción que forman parte de los flujos ciudadanos de los taxistas. Por lo que era necesario contar con una herramienta mayor que considerara todos los elementos de la dinámica ciudadana y del proceso de trabajo taxista.

Después de una inmersión al basto mundo de la metodología de investigación y a diversas investigaciones sobre la ciudad —o con relación a ella—, realizadas desde diferentes enfoques disciplinares, identifiqué a la etnografía en movimiento como la herramienta idónea que me permitiría explicar los escenarios de interacción heterogéneos en que participan los conductores taxistas y su relación con las materialidades fijas y los flujos de la ciudad.

Cada una de las herramientas de investigación demostró tener gran relevancia en el desarrollo de esta tesis doctoral. Y, junto a las características del trabajo de campo experiencial, posibilitó una inmersión al trabajo taxista. Inmersión que no hubiera sido viable en otras condiciones. Tal como ocurrió con el recorrido por la ciudad realizado durante una noche (entre las 23:00 y las 05:00 horas) y en compañía de Don Antonio; mismo que no hubiera sido posible de no contar con la relación de confianza con este conductor, pues se concretó en un contexto urbano

de inseguridad, en el que, incluso, hubo un reforzamiento de los prejuicios y estereotipos en contra de taxistas a causa del incremento en el número de secuestros y feminicidios realizados, presuntamente, por estos trabajadores.¹⁷⁸

Además de señalar la importancia del trabajo de campo experiencial y de las técnicas y herramientas utilizadas durante la investigación, la perspectiva metodológica incluyó una propuesta para organizar y analizar la información construida durante los acercamientos empíricos. La transcripción total e íntegra de las entrevistas permitió identificar experiencias de los trabajadores que, aunque superficialmente, podrían no ser consideradas como relevantes para el análisis del proceso de trabajo de los taxistas, tuvieron un papel importante para el análisis. Y que además, en su conjunto, revelaron las estrategias de construcción discursiva de cada conductor y el desarrollo del trabajo taxista. El cual fue traspasado a otra dimensión analítica a través de la construcción de dioramas de Hägerstrand.

La estrategia para elaborar los dioramas de Hägerstrand se diferenció de la propuesta original debido a que, en el caso de esta investigación, el acercamiento a los sujetos trabajadores se dio a través de entrevistas autobiográficas. Por lo que el análisis de los desplazamientos espaciales y temporales de cada conductor taxista se realizó a partir de los relatos construidos en las entrevistas autobiográficas.

La razón para modificar el proceso de realización de los dioramas de Hägerstrand, y no los instrumentos que permitieron construir los insumos de información sobre los desplazamientos de los conductores, es que todos los momentos de investigación deben ser coherentes entre sí con el enfoque metodológico.

La implementación adecuada de la metodología definida en esta investigación permite concluir que, aunque los hallazgos presentados a lo largo de este documento no son representativos de todos los conductores taxistas de la Ciudad

¹⁷⁸ Otra de las bondades del trabajo de campo experiencial y del establecimiento de relaciones de confianza con algunos de los conductores taxistas (u otros sujetos relacionados con ellos) fue la posibilidad de conocer a otros conductores interesados en participar en la investigación. Puesto que a causa del ambiente de inseguridad en la ciudad –y país en general– se generaron complicaciones en el momento de establecer contacto con estas personas.

de México, sí cuentan con los fundamentos para presentar un acercamiento profundo y significativo a las características de los sujetos trabajadores y del proceso de trabajo. Ha podido ser visto en toda su complejidad, tomando en cuenta los diferentes ámbitos y dimensiones espaciales, laborales, interaccionales y temporales, en relación con las estructuras sociales, la subjetividad y la acción social.

El resultado de esa reflexión es, pues, que existe una capacidad de acción transformadora en los sujetos taxistas. Aquellos trabajadores quienes, en interacción con otros sujetos, llevan a cabo pequeñas pero fundamentales transformaciones cotidianas que pueden reflejarse tanto en las dinámicas sociales como en las materialidades de la ciudad, y que están estrechamente relacionadas con el trabajo que desempeñan. De tal forma que se reconoce la vigencia de la centralidad del trabajo en la vida cotidiana, pues, independientemente de las formas de habitar, los conductores taxistas sitúan al trabajo como parte fundamental de su vida y la reproducción social.

Bibliografía

- Aguilar, A. G. & Alvarado, C., 2004, La reestructuración del espacio urbano de la Ciudad de México. ¿Hacia la metrópoli multinodal? En: *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*. Ciudad de México: Miguel Ángel Porrúa, pp. 265-308.
- Alheit, P., 2012, La entrevista narrativa. *Plumilla educativa*, 10(2), pp. 11-18.
- Alter, R., 2015, *Estudios Territoriales de la OCDE*. Valle de México, México, s.l.: OCDE.
- Alvarado, R. G., 2013, Aumenta el número de bicitaxis en la ciudad; no hay regulación. *La Jornada*, 29 diciembre, p. 26.
- Anon., 1995. *Ley del servicio de administración tributaria*. Ciudad de México: s.n.
- Appel, M., 2005, La entrevista autobiográfica narrativa: Fundamentos teóricos y la praxis del análisis mostrada a partir del estudio de caso sobre el cambio cultural de los Otomíes en México. *Forum: Qualitative Social Research*, 6(2).
- Arias, D., 2017, Etnografía en movimiento para explorar trayectorias de niños y jóvenes en Barcelona. *Revista de Antropología Social*, 26(1), 93-112.
- Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 2014, *Ley de Movilidad del Distrito Federal*. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Parlamentarias.
- Ascher, F., 2004. Los nuevos principios del urbanismo. Primera edición ed. Madrid: Alianza Ed..
- Auge, M., 2009, *Los no lugares: espacios del anonimato: antropología de la Sobremodernidad*. Barcelona, España: Gedisa.
- Ayala G., E., 2015, La apropiación y modos de ocupación del espacio público. El caso de la avenida 6a de la ciudad de Cúcuta. DEARQ- Revista de Arquitectura, 75-85. doi:<http://dx.doi.org/10.18389/dearq17.2015.05>
- Badot, S., *et al.*, 2014, Rennes, Ville Archipel. Rennes: s.n.
- Bailly, A. & Beguin, H., 2000, *Introducción a la geografía humana*. Madrid: Salvat-Masson.
- Baylina, M., 1996, Metodología cualitativa y estudios de geografía y género. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 30, pp. 123-138.
- Barrios, G. C., 2011, Espacios de interacción social y configuración de hábitos juveniles de lectura y escritura. *Nexus comunicación*, 66-95.
- Beltrán Llavador, J., 2004. La ciudad como experiencia: figuras desde el imaginario social. *Revista Teína*, abril-junio. Issue 4.
- Benjamin, W., 1972. Iluminaciones II. Baudelaire. Un poeta en el esplendor del capitalismo. 1 Ed. ed. Madrid: Taurus.

- Berger, P. L. & Luckmann, T., 2003. La construcción social de la realidad. Buenos Aires: Amorrotu.
- Blumer, H., 1982. Interaccionismo simbólico. Perspectiva y método. Barcelona: Ed. Hora.
- Blummer, H., 1995. Symbolic interactionism. En: N. J. Hermand & L. T. Reynolds, edits. Symbolic Interaction: An Introduction to Social Psychology. New York: General Hall, pp. 263-267.
- Braverman, H., 1981. Trabajo y Capital Monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX. Cuarta edición en español ed. Ciudad de México: Nuestro tiempo S. A.
- Camarena, M., 1992. El tranvía en época de cambio. Historias, Issue 27, pp. 141-148.
- Campos, P., 1998. Las tandas en México: un enfoque de acción colectiva. Sociológica, 13(37), pp. 189-212.
- Carrillo, J. & Iranzo, C., 2000. Calificación y competencias laborales en América Latina. En: Tratado latinoamericano de sociología del trabajo. México, D.F.: COLMEX/FLACSO/UAM/FCE, pp. 179-212.
- Casado Izquierdo, J. M., 2012. La estructura policéntrica de los mercados laborales locales de la Zona Metropolitana del Valle de México. Investigaciones geográficas, Issue 79, pp. 99-118.
- Chanfrault Duchet, M. F., 1988. Le système interactionnel du récit de vie. Sociétés, pp. 26-31.
- Chaparro Narváez, P., & Guerrero, J. (2001). Condiciones de trabajo y salud en conductores de una empresa de transporte público urbano en Bogotá D.C. Revista de salud pública, 171-187.
- Chapus, J.-Y., 2008. Rennes: La Ville archipel et son corollaire: La villes des proximites. Responsabilité & environnement, Issue 52, pp. 37-44.
- Catani, M., 1990. Algunas precisiones sobre el enfoque biográfico. Historia y Fuente Oral, pp. 151-164.
- Connolly, P., 2009. La pérdida de la movilidad capitalina comparación entre las encuestas de origen destino en la Zona Metropolitana del Valle de México 1983, 1994 y 2007". Ciudades, Issue 82, pp. 9-19.
- Corona Berkin, S. & Kaltmeier, O., 2012. En diálogo. Metodologías horizontales en ciencias sociales y culturales. Primera Ed. ed. Barcelona: Gedisa.
- CTS EMBARQ México, 2015. World Resources Institute. [En línea]

Available at: <http://wriciudades.org/tags/movilidad-empresarial>
[Último acceso: 15 enero 2017].

- Cuvaradic García, D., 2009. La reflexión sobre el Flâneur y la flanerie en los escritores modernistas latinoamericanos. *Káñina, Revista de Artes y Letras*, 33(1), pp. 21-35.
- De Grammont, H. C., 2001. *El Barzón: clase media, ciudadanía y democracia*. Ciudad de México: ISS-UNAM, Plaza y Valdés.
- De la Garza Toledo, E. & Leyva, G., 2012. *Tratado de metodología de las ciencias sociales: perspectivas actuales*. I ed. Ciudad de México: FCE.
- De la Garza, E., 2002. La configuración como alternativa al concepto estándar de teoría. En: H. Zemelman, E. De la Garza & G. Valencia, eds. *Epistemología y sujetos*. Ciudad de México: UNAM-Plaza y Valdés, pp. 17-38.
- De la Garza, E., 2008. El trabajo no clásico y la ampliación de los conceptos de la Sociología del Trabajo. Querétaro, México, s.n., p. 22.
- De la Garza, E., 2008. *Subjetividad, Cultura y Estructura*. Medellín, Colombia, s.n.
- De la Garza, E., 2010. *Hacia un concepto ampliado de trabajo. Del concepto clásico al no clásico*. Primera ed. México D.F.: Anthropos, UAM-I.
- De la Garza, E., Gayosso, J. L., & Pogliaghi, L. (2014). Construcción social de la ocupación, identidad y acción colectiva. En M. H. (Coord.), *Los nuevos estudios laborales en México. Perspectivas actuales* (págs. 121-161). Ciudad de México: MAPorrúa/ UAM.
- De la Garza, E., 2017. ¿Qué es el trabajo no clásico?. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, Issue 36, pp. 5-44.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado, M. (2008). Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles. *Política y Sociedad*, 45(2), 201-204.
- Denman, C. A. & Haro, J. A., 2000. *Por los rincones. Antología de métodos cualitativos en la investigación social*. Primera ed. Hermosillo, Sonora: El Colegio de Sonora.
- Denzin, N. K., 2000. Un punto de vista interpretativo. En: C. A. Denman & J. A. Haro, eds. *Antología de métodos cualitativos en la investigación social*. Hermosillo, Sonora: El Colegio de Sonora, pp. 147-206.

- Dewey, J., 2006. Experiencia y educación. Javier Sáenz Obregón ed. Madrid: Nueva.
- Duahu, E., 2003. División social del espacio metropolitano y movilidad residencial. Papeles de población, 9(36), pp. 161-210.
- Escudero, A., 2008. La ciudad posrevolucionaria en tres planos. Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas, Issue 93, pp. 103-136.
- Farías, L. & Montero, M., 2005. De la transcripción y otros aspectos artesanales de la investigación cualitativa. s.l.:s.n.
- Federación de Comunicación y Transporte de CC. OO. (2001). Condiciones de trabajo y salud de los taxistas. Madrid: Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO.
- Gaceta oficial de la Ciudad de México, 2017. Consejería jurídica y de servicios legales. [En línea]
Available at:
http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/585b39baccbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf
[Último acceso: 17 09 2018].
- Garfinkel, H., 2006. Estudios en Etnometodología. México D.F.: Anthropos.
- García Ayala, J. A., 2006. Métodos y técnicas cualitativas en la investigación de la ciudad. Mundo Siglo XXI, Issue 6, pp. 79-85.
- García N., 2007. Diálogo con Néstor García Canclini ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad? [Entrevista], Cd. de México, (agosto 2007).
- Garrocho R., C. (1996). Distribución espacial de la población en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1950-1990. Estudios demográficos y urbanos, 69-100.
- Garrocho R., C. (2007). Dinámica de la estructura policéntrica del empleo terciario en el área metropolitana de Toluca, 1994-2004. Papeles de población (52), 109-135.
- Garrocho R., C. (2011). El enigma de la movilidad de la población: avances conceptuales y áreas de oportunidad. En J. Arroyo Alejandro, & I. Corvera Valenzuela edits., Desarrollo insostenible. Gobernanza, agua y turismo (págs. 93-150). Guadalajara /Los Ángeles /México: Universidad de Guadalajara, UCLA program on Mexico, PROFMEX/WORLD, Juan Pablos Editor.
- Giménez, G., 2016. Estudios sobre la cultura y las identidades sociales. Primera edición ed. Guadalajara, Jalisco: Universidad

Iberoamericana/ITESO/Universidad Veracruzana/Secretaría de Cultura/Universidad de Guadalajara.

- Goffman, E., 1970. *Ritual de la interacción*. Buenos Aires: Ed. Tiempo.
- Goffman, E., 1997. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrotu.
- González Alvarado, R., 2013. Aumenta el número de bicitaxis en la ciudad; no hay regulación. *La Jornada*, 29 diciembre, p. 26.
- González Arellano, S., 2016. Movilidad, accesibilidad y transporte en la Ciudad de México. En: *La Ciudad de México en el Siglo XXI. Realidades y retos*. Ciudad de México: Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación de la Ciudad de México, p. 225–234.
- González de Cossío, F., 2015. González de Cossío Abogados S. C. [En línea] Available at:
<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>
[Último acceso: 12 marzo 2017].
- González, F., 2006. *Investigación cualitativa y subjetividad*. Guatemala: ODHAG.
- Gruzinski, S., 2012. *La ciudad de México. Una historia*. Primera edición electrónica ed. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Guillet, C. & et all., 2016. *La ville en archipel*, Lille: s.n.
- Hernández, T., 1995. *Los gremios de taxistas en Tijuana. Alternancia política y corporativismo cetemista*. Primera edición ed. Tijuana B.C.: COLEF.
- Huffschmid, A. & Wildner, K., 2011. Apuntes hacia una etnografía transdisciplinaria: leer el espacio, situar el discurso. En: S. Tamayo & N. López-Saavedra, edits. *Apropiación política del Espacio Público. Miradas etnográficas de los cierres de las campañas electorales en el 2006*. 1 Ed. ed. Ciudad de México: UAM-Azcapotzalco/ IFE, pp. 299-314.
- Hunt, S., Benford, R. & Snow, D., 2006. Marcos de acción colectiva y campos de identidad en la construcción social de los movimientos. En: *El "análisis de los marcos en la sociología de los movimientos sociales"*. Ciudad de México: Miguel Ángel Porrúa.
- INEGI, 2014. INEGI. [En línea] Available at:
http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/valle_mex/702825068318.pdf
[Último acceso: 22 febrero 2017].

- INEGI, 2014. INEGI. [En línea] Available at:
<http://www3.inegi.org.mx/sistemas/biblioteca/ficha.aspx?upc=702825068318> [Último acceso: 23 febrero 2017].
- Katz, C., 1994. Jugando en el campo: Cuestiones referidas al trabajo de campo en Geografía. *Professional Geographer*, febrero, 46(1), pp. 67-72.
- Ledesma, R. D., Martón Poo, F., Úngaro, J., López, S., Cirese, A., Enev, A., . . . Tosi, J. (2017). Trabajo y salud en conductores de taxis. *Ciencia y trabajo*, 113-119.
- Lefebvre, H. (1968). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la Ciudad*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, H., 2004. *Rhythmanalysis. Space, Time and Every Life*. London: Continuum.
- Lesmes, D., 2011. El Flâneur, errancia y verdad en Walter Benjamin. *Paralaje*, Issue 6, pp. 55-68.
- Ley García, J., 2006. Movilidad urbana y transporte público: el arreglo urbano de Tijuana. *revista universitaria de la UABC*, Issue 53, pp. 8-13.
- Lindón, A., 1999. De la trama de la cotidianidad a los modos de vida urbano. *El valle de Chalco*. México, D.F.: El Colegio de México/ El Colegio Mexiquense A.C.
- Lindón, A. (2004). Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. *Revista Veredas*, 39-60.
- Lindón, A., 2006. Cotidianidad y espacialidad: la experiencia de la precariedad laboral. En: C. Contreras Delgado & A. B. Narváez Tijerina, edits. *La experiencia de la ciudad y el trabajo como espacios de vida*. Tijuana B.C.: COLEF/ UANL/Plaza y Valdés, pp. 45-75.
- Lindón, A., 2006b. La espacialidad de la vida cotidiana. *Hologramas socio-territoriales de la cotidianeidad urbana*. En: J. (eds.), ed. *Las otras geografías*. Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 425-445.
- Lindón, A., 2007. La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *Revista Eure*, pp. 7-16.
- Lindón, A., Hiernaux, D. & Aguilar, M. Á., 2006. De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción. En: *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Cd. de México: Anthropos, pp. 9-25.
- López, J. (2012). *Bicitaxis, mototaxis y golfitaxis operan sin reglamentación*. Ciudad de México.

- López Cruz, L., 2016. Un proceso de trabajo espacializado y denso: los taxistas de la Ciudad de México. Ciudad de México: Tesis de Maestría.
- López Olvera, M. A., 2009. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. En: Régimen jurídico del urbanismo. Memoria del Primer Congreso de Derecho Administrativo Mexicano. Ciudad de México: IIJ UNAM, pp. 259-281.
- Losonczy, A.-M., 2008. Del enigma recíproco al saber compartido y al silencio. En: A. Colombres, ed. De la etnografía a la antropología reflexiva. Nuevos campos, nuevas prácticas, nuevas apuestas. Buenos Aires, Argentina: Sol S.R.L., pp. 75-
- Marcus, G., 2001. Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, 11(22), pp. 111-127.
- Marx, K., 1944. Manuscritos de economía y filosofía. s.l.:s.n.
- Mendizábal, E., 2013. ¿Hay alguna geografía humana que no sea geografía histórica?. *Revista de Geografía Norte Grande*, Issue 54, pp. 31-49.
- Mercado M., A. & Hernández O., A. V., 2010. El proceso de construcción de la identidad colectiva. *Convergencia*, Issue 53, pp. 229-251.
- Miralles-Guasch, C. (2002). Ciudad y transporte. El binomio imperfecto. Barcelona, España: Ariel.
- Miralles-Guasch, C., 2002. Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Issue 41, pp. 107-120.
- Moller, R., 2006. Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina. El ejemplo de Santiago de Cali, Colombia. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Mora, K., 2016. Desconoce Semovi número de Ubers en operación. 24 horas. El diario sin límites, 5 diciembre.
- Moussaoui, A., 2012. Observer en anthropologie: immersion et distance. *Contraste*, 1(36), pp. 29-46.
- Moyano Dávila, C. & Ortiz Ruiz, F., 2016. Los estudios biográficos en las ciencias sociales del Chile reciente: Hacia la consolidación del enfoque. *Psicoperspectivas*, 15(1), pp. 17-29.
- Muzard, F., 2003. La Ville Archipel. París, Francia: Tesis de maestría.

- Monnet, N. (diciembre de 2016). Crecer en la ciudad: entre prohibiciones parentales y deseos de libertad. *Afin*(89). Barcelona, España: Ministerio de Economía y Competitividad.
- Monnet, N. (2018). ¿Del derecho a la vivienda al derecho al habitar? *Crítica urbana* (2), 10-14
- Navarro Benitez, B., 1993. Dialéctica contradictoria del transporte. En: Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Ciudad de México: UNAM IIE, pp. 175-191.
- Navarro, B., 1986. El transporte en la Ciudad de México: Su funcionamiento contradictorio. *Momento económico*, Issue 27, pp. 10-12.
- Navarro B, Bernardo, 2004. Los taxis en la Ciudad de México. Primera ed. Ciudad de México: UAM-X.
- Navarro B, Bernardo, & Guevara González, I., 2000. Área Metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horario laborales. Primera edición ed. Ciudad de México: UNAM/ UAM-X/Universidad de Massachusetts.
- Navarro B, Bernardo, 1986. El transporte en la Ciudad de México: Su funcionamiento contradictorio. *Momento económico*, Issue 27, pp. 10-12.
- Negrete, María Eugenia & Caherine , P. V., 2011. La interacción entre transporte público y urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites. *Territorios*, Issue 25, pp. 15-33.
- Negrete Salas, M. E., 2016. Estructura urbana y procesos de organización del espacio metropolitano. En: SECITI, ed. La Ciudad de México en el siglo XXI. Realidades y retos. Ciudad de México: Secretaría de Ciencia, Tecnología e innovación, pp. 109-118.
- Olivier, G & Tamayo, S., 2017. Archipiélagos de educación superior: la ciudad en expansión. En: O. Terrazas & M. E. Rodríguez, edits. La universidad accesible. Ciudad de México: UAM-Azcapotzalco, pp. 49-90.
- Ordoñez, C., 2015. Seguridad, principal atractivo de Uber. *El Universal*, 11 junio, p. 3.
- Petiteau, J.-Y., 2006. La méthode des itinéraires ou la mémoire involontaire.. Cerisy-La-Salle, Francia, s.n., pp. 1-16.
- Pétonnet, C., 1982. L'Observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien. *L'Homme*, 22(4), pp. 37-47.
- Piña, C., 1989. Sobre la naturaleza del discurso autobiográfico. *Argumentos*, pp. 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. Ciudad de México: s.n.
- Quintana Peña, A., 2006. Metodología de investigación científica cualitativa. Psicología: tópicos de actualidad, pp. 48-84.
- Reguillo, R., 1998. De la pasión metodológica o de la (paradójica) posibilidad de la investigación. En: R. Mejía Arauz, S. A. Sandoval & (coords.), edits. Tras las vetas de la investigación cualitativa. México: ITESO, pp. 17-38.
- Rheume, J., 2000. El relato de vida y el sujeto social complejo. Temas sociales, 1(30), pp. 1-8.
- Ripoll, F. & Veschambre, V., 2006. L'appropriation de l'espace: une problématique centrale pour la géographie sociale. En: *Penser et faire la géographie sociale*. Rennes: Presses universitaires de Rennes, pp. 295-304.
- Rey de Castro, J., Gallo, J., & Loureiro, H. (2004). Cansancio y somnolencia en conductores de ómnibus y accidentes de carretera en el Perú: estudios cuantitativos. Panam Salud Pública, 11-18.
- Rowles, G., 1978. Reflections on experiential fieldwork", en: Ley, David y Marwin Samuels. Londres: Humanistic geography: Prospects and problems.
- Rubio Lastra, M., 2011. *El concepto de conversación en la clase de comunicación oral*. En M. P. Celma Valero & S. Heikel (Eds.), *La cultura española, entre la tradición y la modernidad. Nuevos retos para la enseñanza del español* (pp. 161–170). Actas del XLVI Congreso de la Asociación Europea de Profesores de Español (AEPE). Centro Virtual Cervantes. https://cvc.cervantes.es/ensenanza/biblioteca_ele/aepe/pdf/congreso_46/congreso_46_18.pdf
- Ruiz Olabuénaga, J. I., 1996. Metodología de la investigación cualitativa. Bilbao: Universidad de Deusto.
- Ruiz, G., 2013. La teoría de la experiencia de John Dewey: significación histórica y vigencia en el debate teórico contemporáneo. Foro de Educación, Issue 11, pp. 103-124.
- Ruiz, J. F., 2002. Servicios públicos municipales. Primera edición ed. Ciudad de México: INAP A.C// IIJ UNAM.
- Saavedra Silva, E., 2009. Espacio y tiempo en geografía. En: A. Coll-Hurtado, ed. Una vida entre valles y colinas. Pierre George: un homenaje. Ciudad de México: UNAM.

- Salazar, C. E. & Sobrino, J., 2010. La ciudad central de la Ciudad de México: ¿espacio de oportunidad laboral para la metrópoli? *Estudios Demográficos y Urbanos*, 25(3), pp. 589-623.
- Sánchez Menéndez, V. d. R., 2014. Significación del espacio y el tiempo, la memoria apropiada en el territorio: los diez barrios de la ciudad de San Pedro Cholula, Puebla. *Cuicuilco*, 21(61), pp. 211-244.
- Santos, M., 1990. *Metrópole corporativa fragmentada: o'caso de são paulo*. 2da. ed. Sao Paulo, Brasil: Livraria Nobel S.A. .
- Scribano, A. O., 2008. El proceso de investigación social cualitativo. Primera edición ed. Buenos Aires, Argentina: Prometeo Libros.
- Seamon, D., 1979. *A geography of the lifeworld*. London: Croom Helm London.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1995. Ley del Servicio de Administración Tributaria. Ciudad de México: DOF.
- SEMOVI, S/F. Secretaría de Movilidad. [En línea]
- Strauss, A. & Corbin, J., 2002. Basic of qualitative research. Techniques and procedures for developing grounded. Primera edición en español ed. Antioquia: Universidad de Antioquia.
- Séminaire à Rennes, s.f. Institut des hautes études en développement et aménagement des territoires en Europe. [En línea] Available at: <https://www.ihedate.org/?Les-temps-de-la-ville-desirable> [Último acceso: 12 04 2018].
- Sentis B., F., 1997. Interaccionismo y discurso. *ONOMAZEIN*, Issue 2, pp. 371-386.
- Silveira, M. L., 2013. Tiempo y espacio en geografía: dilemas y reflexiones. *Revista de geografía Norte Grande*, Issue 54, pp. 9-29.
- Sobczak, D., 2016. Taxis versus Uber: The regulations, the people, the money and the future. *National center for policy analysis*, Issue 184, pp. 1-8.
- Soja, E. W., 1996. *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real and Imagined Places*. First Ed. ed. Great Britain: Wiley-Blackwell.
- Soto V., P., 2009. Lo público y lo privado en la Ciudad. *Casa del tiempo*, marzo. II (17).
- SSP, 2016. Informe Anual de Actividades, Ciudad de México: CDMX.
- Tamayo, S., 2001. Archipiélagos de la modernidad urbana. *Anuario de espacios urbanos*, pp. 188-233.

- Tamayo, S., 2006. Espacios de ciudadanía, espacios de conflicto. *Sociológica*, Issue 61, pp. 11-40.
- Taylor, S. & Bodgan, R., 1994. Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Buenos Aires: Paidós.
- Tejeda Loría, M. (27 de mayo de 2013). Crónicas del silencio. Obtenido de <https://cronicasdelsilencio.wordpress.com/2013/05/27/taxis-en-la-literatura/>
- Thompson, E. P., 2000. Costumbres en común. Barcelona: CRITICA.
- Tovar Gómez, M., 2007. Desarrollos postestructuralistas en la antropología norteamericana: una visión de la filosofía de Cornelius Castoriadis. *Thémata. Revista de filosofía*, Issue 39, pp. 567-572.
- Toussaint, M., 2016. La méthode des itinéraires, entre récits de vie et ambiances urbaines. *Saisir et partager ambiances*. Volos, Grecia, s.n.
- Unikel, L., 1974. La dinámica del crecimiento de la Ciudad de México. En: *Ensayos sobre el desarrollo urbano en México*. Ciudad de México: Secretaría de Educación Pública, pp. 175-205.
- Valdez, O., 2013. Tláhuac, contra 9 mil bicitaxis y mototaxis. *Milenio*, 6 septiembre.
- Valles, M. S., 2002. Cuadernos metodológicos. Entrevistas cualitativas. Madrid: CIS.
- Wildner, K., 2011. Los tres espacios. Constitución del espacio en los cierres de las campañas electorales. En: S. Tamayo & N. López-Saavedra, edits. *Apropiación política del espacio público. Miradas etnográficas de los cierres de las campañas electorales en el 2006*. Ciudad de México: UAM-Azcapotzalco/IFE, pp. 95-109
- Wunderlich, F. M., 2008. Symphonies of Urban Places: Urban Rhythms as Traces of Time in Space. A Study of 'Urban Rhythms'. *Place and location*, Issue VI, pp. 91-111.



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

ACTA DE DISERTACIÓN PÚBLICA

No. 00156

Matrícula: 2143802039

El proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México: Situaciones, pausas y especialidades.

Con base en la Legislación de la Universidad Autónoma Metropolitana, en la Ciudad de México se presentaron a las 8:00 horas del día 1 del mes de marzo del año 2021 POR VÍA REMOTA ELECTRÓNICA, los suscritos miembros del jurado designado por la Comisión del posgrado:

DR. CARLOS FELIX GARROCHO RANGEL
DR. SERGIO TAMAYO FLORES ALATORRE
DRA. ALICIA MARTA LINDON VILLORIA



LORENA LOPEZ CRUZ
ALUMNA

Bajo la Presidencia del primero y con carácter de Secretaria la última, se reunieron a la presentación de la Disertación Pública cuya denominación aparece al margen, para la obtención del grado de:

DOCTORA EN ESTUDIOS SOCIALES (ESTUDIOS LABORALES)

DE: LORENA LOPEZ CRUZ

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

Aprobar

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

REVISÓ

MTRA. ROSALIA SERRANO DE LA PAZ
DIRECTORA DE SISTEMAS ESCOLARES

DIRECTOR DE LA DIVISIÓN DE CSH

DR. JUAN MANUEL HERRERA CABALLERO

PRESIDENTE

DR. CARLOS FELIX GARROCHO RANGEL

VOCAL

DR. SERGIO TAMAYO FLORES ALATORRE

SECRETARIA

DRA. ALICIA MARTA LINDON VILLORIA