



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

ACTA DE EXAMEN DE GRADO

No. 00174

Matricula: 2143802039

UN PROCESO ESPECIALIZADO Y
DENSO: LOS TAXISTAS DE LA
CIUDAD DE MÉXICO.

En la Ciudad de México, se presentaron a las 10:00 horas del día 20 del mes de julio del año 2016 en la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana, los suscritos miembros del jurado:

DR. SERGIO TAMAYO FLORES ALATORRE
DRA. ALICIA MARTA LINDON VILLORIA
DRA. LETICIA POGLIAGHI



LORENA LOPEZ CRUZ
ALUMNA

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

MAESTRA EN ESTUDIOS SOCIALES (ESTUDIOS LABORALES)

DE: LORENA LOPEZ CRUZ

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

Aprobar

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

REVISÓ

LIC. JULIO CESAR DE LARA ISASSI
DIRECTOR DE SISTEMAS ESCOLARES

DIRECTORA DE LA DIVISIÓN DE CSH

Juana Juarez Romero
DRA. JUANA JUAREZ ROMERO

PRESIDENTE

Sergio Tamayo Flores Alatorre
DR. SERGIO TAMAYO FLORES ALATORRE

VOCAL

Alicia Marta Lindon Villoria
DRA. ALICIA MARTA LINDON VILLORIA

SECRETARIA

Leticia Pogliaghi
DRA. LETICIA POGLIAGHI



Casa abierta al tiempo

**Universidad Autónoma Metropolitana
Unidad- Iztapalapa
División de Ciencias Sociales y Humanidades**

“Un proceso de trabajo espacializado y denso: los taxistas de la Ciudad de México”

**Idónea Comunicación de Resultados de la Maestría en
Estudios Sociales, en la Línea en Estudios Laborales**

Que presenta

Lorena López Cruz

Matrícula: 2143802039

Directora de tesis

Dra. Alicia Lindón

Jurado

Dra. Leticia Pogliaghi

Dr. Sergio Tamayo

Julio 2016

Agradecimientos

En primer lugar quiero agradecer a mi directora de tesis, la Doctora Alicia Lindón, por haberme apoyado pacientemente a lo largo de este proceso de investigación, así como por confiar siempre en mi trabajo y en la relevancia del proyecto que planteamos juntas.

A mis lectores, la Doctora Leticia Pogliaghi y Doctor Sergio Tamayo, por sus comentarios al trabajo y su entera disposición para apoyar la culminación de esta investigación.

A las y los profesores del Posgrado en Estudios Sociales que participaron y facilitaron en mi formación de Maestría.

Agradezco a las y los colaboradores académico-administrativo de la Universidad Autónoma Metropolitana, en especial a María Luisa y a Laura, quienes me apoyaron incondicionalmente cada vez que perdí el rumbo en los trámites necesarios durante la Maestría.

A mis compañeros y amigos del posgrado, con quienes no sólo compartí momentos de mucho estrés; también hubo alegrías y discusiones de todo tipo, que permitieron la consolidación de una profunda amistad que espero conservar en mi vida.

Sin duda quiero agradecer a mi familia, especialmente a mi madre y mi hermana, a quienes he tenido que dejar de ver por largos periodos de tiempo, pero que siempre me han apoyado y acompañado.

Agradezco muy especialmente a Adrián, que ha estado conmigo siempre para apoyarme en cada proyecto. Su comprensión y paciencia ha sido un pilar importante para nuestra relación en los momentos en que me he ausentado a causa de mis estudios.

Finalmente agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, por su apoyo y patrocinio para la realización de este proyecto de tesis.

Índice

Introducción	1
Capítulo I. El trabajo de conducción: los taxistas de la Ciudad de México	7
Heterogeneidad de los sujetos en el proceso de trabajo de los taxistas.....	10
La Ciudad de México como conglomerado de sujetos, objetos y situaciones en movilidad.....	13
Acercamiento a las condiciones laborales de los taxistas de la Ciudad de México	15
Intercambios de control en el proceso de trabajo del taxista	16
Proceso de trabajo de los taxistas de la Cd. de México: continuidades y discontinuidades	18
Situaciones de trabajo: entre la fugacidad y la espera en el espacio urbano circulatorio	19
Pausas y situaciones de trabajo	25
Conocimientos técnicos y saberes de la vida cotidiana en el trabajo del taxista	27
Trabajo, descanso y ocio de los taxistas	30
Capítulo II. Abordajes teóricos para el conocimiento del proceso de trabajo de los taxistas	38
La ampliación del concepto de trabajo.....	40
Trabajo no clásico y control sobre el proceso de trabajo.....	42
Intercambios de control en el proceso de trabajo: entre la limitación y la agencia del sujeto	45
Escenarios de interacción en el Proceso de trabajo.....	48
Materialidades fijas y flujos en los escenarios de interacción laboral	51
Escalas en la construcción de escenarios de interacción laboral.....	54
El ritmo de trabajo	56
La interioridad del taxi como espacio de trabajo: sujetos y objetos en relación.....	59
Capítulo III. El trabajo de los taxistas de la ciudad de México, una investigación especializada	64
El trabajo de los taxistas como sistema interaccional y la producción de información para su estudio	67
La metodología cualitativa y el trabajo de campo experiencial en el estudio de los taxistas	69

El enfoque autobiográfico como herramienta para la producción de información en el estudio del proceso de trabajo de los taxistas	71
Construcción del marco muestral	74
Sujetos del marco muestral	76
Transcripción de entrevistas: de la palabra oral al discurso escrito.....	78
Análisis de información: Trabajo y cotidianidad de los conductores de taxi	79
Capítulo IV. El trabajo del taxista: una articulación de situaciones y ritmos de trabajo ...	82
Materialidades fijas y flujos en la interioridad del trabajo del taxista.....	85
El taxi: materialidades del vehículo y su relación con el desempeño de la actividad..	86
Los <i>Objets Utilitaires</i> y <i>Animistes</i> en la cotidianidad del trabajador taxista	90
Los objetos y su disposición como proceso de apropiación del espacio	92
El trabajo del taxista como conjunto de flujos y sistemas interaccionales	97
El proceso de trabajo de los taxistas como conjunto de situaciones, pausas y ritmos.	108
Capítulo V. Conclusiones entorno al trabajo de los taxistas: heterogeneidades, tipologías y zonificación de la actividad	118
El trabajo de los taxistas: sujetos y espacios en movimiento.....	120
Apropiación, negociación y control: los sujetos trabajadores y su tipología en el habitar	121
Heterogeneidad de clientes-usuarios y la zonificación del trabajo.....	126
El estudio de los taxistas: trabajo no clásico y espacialidades	128
Bibliografía.....	131

Introducción

El desarrollo de esta investigación es resultado de un interés personal sobre el trabajo de los taxistas debido a la existencia de una relación cercana con un conductor de taxi, que fue mi padre. Este interés me llevó a realizar estudios previos, en los niveles de Licenciatura y Especialización, relacionados con los trabajadores taxistas. En primer lugar para conocer y presentar de manera ordenada las características principales de esta actividad y en segundo, para indagar las condiciones de salud de estos trabajadores.

Los antecedentes realizados en relación al trabajo de los taxistas permitieron guiar mi formación profesional y académica hacia los estudios laborales. Aquel interés que surgió a causa de una relación familiar, abrió un umbral hacia las diversas problemáticas en que se encuentra un amplio número de trabajadores que, como respuesta a los procesos de reestructuración productiva, se han encontrado en la profunda necesidad de incursionar en actividades productivas que los posicionan en situaciones precarias o de desprotección.

Es como resultado de la formación académica que como educanda he experimentado, que en la realización de mis estudios de Maestría se propuso dar continuidad al estudio sobre los trabajadores taxistas. Sin embargo, en la investigación propuesta para obtener este grado académico, la problematización en torno a esta actividad incluyó la dimensión espacial. La inclusión de esta dimensión permitió ampliar los conocimientos en cuanto a las formas en que se configura el proceso de trabajo de los taxistas y las mismas dinámicas del espacio urbano, pues es dentro de éste último que se desarrolla dicha actividad laboral.

Al tomar como base las experiencias personales y profesionales mencionadas previamente, se puede exponer la investigación presentada en este documento como resultado de un proceso de formación académica que se ha enriquecido paulatinamente, hasta lograr la complejización del objeto de estudio, de tal forma, que se posibilitó conocer y reconfigurar el proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, a partir de sus experiencias laborales en el espacio urbano circulatorio.

El primer capítulo tiene como objetivo realizar una presentación del caso estudiado. En este apartado se plantea la propuesta para conceptualizar el proceso de trabajo de los conductores taxistas, marcando una relación entre las características y formas en las que se desempeña el trabajo y la dimensión espacial; así como una descripción de los sujetos que fueron involucrados en el proceso investigativo, a partir del reconocimiento de una heterogeneidad de sujetos.

La forma en que se ha decidido reconocer tal heterogeneidad, corresponde a la complejidad que implica el trabajar en el espacio público circulatorio en el contexto específico de la Ciudad de México. Por un lado se identifica a los trabajadores taxistas con distintas características laborales y por otro lado, a los usuarios de este servicio junto a los *otros* sujetos que confluyen en el espacio urbano circulatorio en que se desempeña la actividad. En este sentido, se ha utilizado la categoría *cliente-usuario* para describir a los pasajeros que hacen uso del servicio de transportación, y que juegan un papel primordial en el proceso de trabajo, como clientes y como sujetos en interacción.

El capítulo uno plantea algunas pistas de la discusión teórica que posibilitó dar profundidad a la investigación, pues permitió reflexionar sobre la forma en que se concibe el proceso de trabajo de los taxistas a partir del cuestionamiento de las actividades que lo conforman (como puede ser el manejo de la unidad y el servicio otorgado a los usuarios). También reveló un panorama para reconfigurar la construcción de dicho proceso al tomar en cuenta el entramado de situaciones laborales que se encuentran presentes, como las formas en que se lleva a cabo el control sobre el proceso de trabajo.

En este sentido, se describen algunos de los escenarios de interacción en que participan los sujetos trabajadores, que posibilitan el sentido de la actividad laboral, a partir de la diferenciación de las materialidades fijas y los flujos presentes en el espacio donde se desarrolla la actividad.

En este capítulo también se resalta la importancia de los conocimientos técnicos y saberes de la vida cotidiana necesarios para el desarrollo del trabajo de los taxistas, colocándolos en un contexto del espacio público circulatorio. Además de reflexionar acerca de las pausas que se llevan a cabo en la actividad laboral de los taxistas, se explica cómo es que en dichas pausas hay situaciones de descanso y ocio que se diferencian por el espacio interior y exterior del automóvil y se justifica la razón por la que éstas son consideradas como parte del proceso de trabajo. Esto último se hace necesario tras observar las características no clásicas de la actividad y su ubicación en el espacio público circulatorio, en el cual se construyen diversos escenarios de interacción que influyen en la configuración del trabajo del taxista.

Por último, se habla de la importancia de recuperar el *ritmo de trabajo* como un eje que puede influir en la conformación del proceso de trabajo de los taxistas. Para el estudio del ritmo de trabajo, se hace una diferenciación entre dos dimensiones: por un lado, el interior de la unidad y por otro, el exterior del vehículo.

En el segundo capítulo se profundizan las discusiones teóricas planteadas en el primer capítulo. El objetivo principal es definir, de manera ordenada, cada una de las categorías teóricas que permitieron el estudio del proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, desde perspectivas tales como la interaccional y la de los nuevos estudios laborales. En primer lugar se expone una discusión entablada en el ámbito de los nuevos estudios laborales, que permite la ampliación de sus conceptos principales *el trabajo no clásico*, *el concepto ampliado de control sobre el proceso de trabajo* y *el concepto ampliado de relación laboral*, con la finalidad de ubicar teóricamente las características y condiciones laborales de los taxistas de la Ciudad de México.

Los conceptos ampliados de trabajo, de relación laboral y de control sobre el proceso de trabajo, permitieron construir una base teórica sobre la cual se problematizó la actividad estudiada a través de la complejización de los escenarios de interacción contruidos en el marco de la actividad de los taxistas. Los escenarios de interacción pueden referirse directamente a las situaciones de

trabajo, es decir, a los servicios de transportación ofrecidos por el taxista o, a otras situaciones construidas con sujetos presentes en el espacio urbano.

Además de conformarse por la participación de los sujetos presentes, cada uno de los escenarios de interacción es configurado por las características materiales del espacio, por lo cual en este capítulo, se presenta también una conceptualización y discusión sobre las materialidades fijas y los flujos presentes en el espacio en que se desarrolla el trabajo de los taxistas, que puede ser dentro o fuera de la unidad.

Otro de los planteamientos teóricos que se presentan en el segundo capítulo está relacionado con el ritmo de trabajo. La importancia de recuperar esta categoría teórica se observa de manera transversal en el desarrollo de toda la investigación, debido a que cada uno de los momentos, en que se lleva a cabo el trabajo del taxista, es influenciado y mantenido en una temporalidad que define el óptimo desempeño de la actividad.

Para cerrar este capítulo, se exponen los conceptos de espacio y ciudad, así como la importancia que tienen éstos para la realización de los trabajos en el espacio urbano, especialmente el trabajo del taxista. En este apartado se recupera la importancia del sujeto como agente de transformación en el espacio urbano y, en el caso específico de los conductores de taxi, se resalta la intervención del espacio y sus transformaciones en el desempeño de la actividad.

El tercer capítulo está enfocado a la presentación de la metodología utilizada en el desarrollo de esta investigación. En él se arguye la relevancia del uso de metodologías cualitativas para el conocimiento del proceso de trabajo de los taxistas pues, debido a la naturaleza del estudio, no existen bases de datos disponibles que permitan analizar el ritmo, las pausas o los sistemas interaccionales de los taxistas de la Ciudad de México y, a la vez demuestra la inviabilidad de la aplicación de cuestionarios para dicho análisis. En este capítulo se expone también el proceso que se siguió para la selección de la muestra, que permitió la recopilación y producción de la información de campo y las herramientas metodológicas utilizadas para tal efecto.

Finalmente, en el capítulo tres se presentan las propuestas analíticas que se trabajaron con base en la información de campo producida, intentando reconstruir tramas de significación.

En el capítulo cuatro, se pormenorizan los hallazgos de la investigación. El objetivo central de este capítulo es la reconstrucción del proceso de trabajo de los taxistas, a partir de la recuperación de todos los elementos empíricos encontrados a lo largo de la investigación y trabajados a la luz de las herramientas teóricas discutidas en los primeros capítulos.

En este capítulo se hace una recuperación de la dimensión interior en el trabajo de los taxistas. Además se retoma empíricamente cada una de las características materiales e interaccionales que se encuentran presentes en el proceso de trabajo de los taxistas; tal recuperación permite un conocimiento más profundo de las características que constituyen el trabajo de los taxistas, ya que es mediante esas características que se construyen los espacios de trabajo.

Para finalizar el capítulo cuatro, se hace una relación entre las características de su proceso de trabajo y los diferentes ritmos en que se encuentra inmerso el taxista.

Capítulo I

El trabajo de conducción: los taxistas de la Ciudad de México

El foco de análisis de esta investigación se coloca en el proceso de trabajo ampliado y denso de los taxistas de la Ciudad de México. Se plantea la realización del estudio de a partir de un análisis multidimensional, debido a que se busca penetrar la densidad presente en el trabajo de los taxistas, misma que ha sido invisibilizada por una dimensión técnica que puede considerar al trabajo del taxista como un proceso en el que el conductor se limita a manejar el automóvil, transportar pasajeros y cobrar por el servicio. Es por ello que, desde la perspectiva de esta investigación, se concibe el proceso de trabajo de los taxistas como la integración de una sucesión articulada de situaciones y pausas en el proceso de trabajo que confieren a la actividad un ritmo interior (o ritmo del trabajo taxista), que se inserta en el ritmo urbano y es influido por él, y que se alimenta de los saberes del taxista. Esta concepción se puede expresar, entonces, como un conjunto articulado de múltiples escenarios de interacción que definen el ritmo y las situaciones de trabajo.

En el trabajo de conducción de transporte público, las características laborales se diferencian de acuerdo al tipo de transporte de que se hable, pues cada uno se enfoca a diferentes sectores de la población y se distribuye de manera distinta en el espacio geográfico de la ciudad. Estas características han generado que las sociedades urbanas actualmente le confieran una gran centralidad.

Por la naturaleza propia del trabajo en cuestión, se reconoce que la ciudad no debe ser colocada entre paréntesis al estudiar esta actividad. Es decir, que debe problematizarse el espacio urbano como configurador del trabajo y, debe reconocerse que el trabajo en análisis también configura a la ciudad.

En la Ciudad de México, los servicios de transporte a pequeña escala más populares son taxis concesionados y Uber. La diferencia que existe entre taxis y los servicios brindados por la empresa Uber, se centra principalmente en las formas de gestión de nuevos vehículos, así como en su regulación por parte de las autoridades de transporte; es decir que el procedimiento para introducir un nuevo taxi depende mucho más de las posibilidades de obtener una concesión por parte

del Estado, mientras que en el caso de Uber, depende de los registros y solicitudes que se realizan en una empresa privada.

La regulación de trabajadores por parte de las autoridades de transporte y vialidad, se diferencia de acuerdo al vehículo en cuestión (taxis concesionados o Uber), pues quienes establecen los requerimientos para el ingreso de nuevos conductores son el Estado (en el caso de los taxis)¹ o las empresas privadas (caso de Uber)². Sin embargo, a pesar de las diferencias existentes en las características mencionadas previamente, es posible que la construcción de su proceso de trabajo sea similar aunque las condiciones de trabajo sean distintas³. Es por ello que, para efectos del estudio, se ha identificado a los conductores de taxi y de Uber como taxistas.

La identificación como taxistas de los conductores de taxis concesionados y de Uber a partir de la construcción del proceso de trabajo, permite profundizar en la caracterización existente entre los diferentes conductores de taxi concesionado que han sido diferenciados en correspondencia a una concepción técnica de su proceso de trabajo, como puede ser la tarifa que cobra o la zona geográfica de la ciudad en que se desempeña. Sin embargo, dadas las particularidades de esta investigación, se realizó un estudio sobre los operadores taxistas de la Ciudad de México de manera general, pues se reconoce en ellos una heterogeneidad de sujetos que, si bien cuentan con diversas características y condiciones de trabajo, construyen de manera similar su proceso de trabajo.

¹ El ingreso de nuevos conductores de taxis concesionados se lleva a cabo mediante la solicitud de registro al padrón de conductores de transporte público, que tiene la finalidad de proporcionar a las autoridades de vialidad, sus datos de identidad y ubicación de los mismos, así como la concesión y vehículo en el que desarrollan su actividad (Información recuperada de <http://www7.df.gob.mx/wb/stv/p>).

² El proceso de ingreso de un nuevo conductor a Uber, se lleva a cabo mediante la aplicación de un examen elaborado por una empresa terciarizada que busca comprobar que los aspirantes cuentan con la capacidad de conducir un vehículo y el conocimiento de principales puntos de la ciudad, como son centros comerciales, escuelas, entre otros. (Información recuperada de <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/como-registrar-un-auto-o-entrar-como-chofer-de-uber.html> y entrevista a conductor Uber).

³ Los elementos que permiten la identificación de similitudes entre los conductores de taxi concesionado y Uber, en cuanto a la construcción de su proceso de trabajo, están referidos a la densidad que existe en el trabajo de conducción que incluye características espaciales, temporales e interaccionales de la actividad.

Retomar el estudio de los taxistas desde esta perspectiva, permitió conocer el proceso de trabajo de los taxistas acorde a la manera en que los conductores viven y reproducen su actividad, así como la forma en que el espacio se reconstruye o modifica en el mismo trabajo.

Heterogeneidad de los sujetos en el proceso de trabajo de los taxistas

Una de las características principales del proceso de trabajo de los taxistas, es que se lleva a cabo en el espacio público circulatorio, en el cual se encuentran presentes una multiplicidad de sujetos y elementos externos al trabajo de los taxistas. Por lo tanto, para conocer el proceso de trabajo de los taxistas, es necesario identificar a los sujetos participantes, sus características y la forma en que pueden influir en el desarrollo de su proceso de trabajo. No obstante, debido a la complejidad para estar al tanto de cada uno de los tipos de sujetos que participan en el proceso de trabajo, se reconoce la existencia de una heterogeneidad de sujetos, ya sean trabajadores taxistas, clientes-usuarios o externos.

Como se ha mencionado en apartados anteriores, en el caso de los taxistas, además de identificar a los conductores de taxis concesionados por el Estado que pueden clasificarse en libres, afiliados a alguna organización gremial, de sitio, de terminales, de aeropuerto, de montaña, servicio ejecutivo, servicios especiales, de servicios por aplicación (Yaxi, Easytaxi); se incluyó en el estudio a los conductores de automóviles no concesionados que se encuentran afiliados a empresas internacionales que ofrecen servicios por medio de aplicaciones de internet, como es Uber.

La razón por la que se ha incluido como parte de la heterogeneidad de sujetos, a los conductores de la empresa aludida, es que las características de su actividad, coinciden con la concepción del proceso de trabajo de los taxistas. Ello, a partir de las situaciones y ritmos de trabajo, así como de los saberes aplicados para su desempeño (que consiste en conocimientos técnicos y experienciales sobre el manejo del automóvil en la ciudad).

En el caso de los taxistas, la heterogeneidad de sujetos puede observarse desde dos perspectivas. En primer lugar, por su condición de trabajo y en segundo, de acuerdo a sus características personales. La condición de trabajo implica la situación del conductor: si es concesionario, dueño del automóvil Uber, chofer o renta la unidad; si es libre o de sitio; si pertenece a una organización o no. Por otro lado, la condición personal se refiere a su condición sexo/genérica y a la edad del sujeto trabajador.

Después de tomar en cuenta la heterogeneidad de los sujetos trabajadores, es necesario hacer lo propio con los *otros* sujetos que se encuentran en interacción durante el proceso de trabajo. Los *otros* sujetos que participan en el proceso de trabajo se pueden diferenciar en dos dimensiones identificadas en el desarrollo de la actividad, que son *el espacio interior* y *el espacio exterior* de la unidad.

En el caso del espacio interior, los sujetos participantes son los clientes-usuarios cuya importancia es relevante, pues sin su participación el objetivo principal de la actividad, que es la transportación de pasajeros, no sería posible. Otros de los sujetos que participan en el espacio interior de la unidad de taxi son los familiares y conocidos del conductor, quienes influyen en la construcción del proceso de trabajo de los taxistas ya que pueden determinar ciertas acciones realizadas por los trabajadores. La participación de familiares y conocidos no sólo puede concretarse en los momentos en que se encuentran presentes físicamente, sino también en circunstancias en las que se establece comunicación (a través del teléfono o del radio). Ambas participaciones pueden determinar el proceso de trabajo de los taxistas en sus ritmos interior y exterior.

En el espacio exterior al taxi, el número y caracterización de los sujetos participantes se incrementa considerablemente, pues es en éste donde coexisten e interactúan sujetos diversos, entre los que se encuentran los conductores de otros medios de transporte público, de automóviles particulares, motociclistas o ciclistas. También se pueden identificar a policías y autoridades de vialidad, a peatones u otros trabajadores que se desempeñan en el mismo espacio circulatorio y con quienes el taxista interactúa en la cotidianidad de su trabajo.

La importancia de recuperar la heterogeneidad de los sujetos que participan en el proceso de trabajo de los taxistas, se debe a que en el momento de la construcción de la situación de trabajo, ésta puede definir el rumbo y las características que formarán parte de dicha situación.

Pensar la jornada laboral taxista como una actividad que conjunta múltiples situaciones de trabajo, y que está incluida tanto en el espacio urbano como en el espacio geográfico y simbólico, orienta la realización de un estudio sobre el tema hacia la recuperación de la perspectiva laboral y la dimensión espacial.

Recuperar la dimensión espacial en el estudio del trabajo taxista es de suma importancia, en primer lugar, porque la actividad no puede existir si no es en el espacio urbano, en segundo lugar, porque los servicios de transportación obligan a los conductores a desplazarse por la ciudad sin una ruta establecida, que puede ser definida sólo por las solicitudes de los clientes.

En la Ciudad de México el taxi es un transporte importante para el traslado de personas; sin embargo, desde el aspecto laboral, esta actividad es portadora de una complejidad que responde a las características y condiciones del espacio, además de situaciones como el tráfico vehicular o las grandes distancias a recorrer. Estos elementos confieren cierto grado de dificultad al ejercicio de los diferentes taxistas y provocan que cubrir con los requisitos u obligaciones con los que cuenta cada uno, sea complicado. Como es el caso de los taxis de sitio, que deben cubrir con su servicio de transportación y regresar a la base.

La forma en que cada uno de los taxistas configura su trabajo, dependerá de las características socio-espaciales. Por tanto, reconocer la complejidad que posee la ciudad como un espacio de trabajo hace que las categorías de taxis no sean cerradas, posibilitando así la mezcla de las diferentes características y situaciones de trabajo de los conductores taxistas.

La Ciudad de México como conglomerado de sujetos, objetos y situaciones en movilidad

La dinámica de una ciudad es determinada en concordancia con las actividades económicas o sociales realizadas por sus habitantes. Estas actividades se llevan a cabo en múltiples espacios que transitan entre lo íntimo y lo público; lo que implica constantes desplazamientos por parte de las personas. De esta manera, dichos desplazamientos pueden identificarse como un medio para el funcionamiento de la sociedad, pues responden a las características específicas de cada grupo social.

La ciudad presenta diversos patrones de movilidad, delimitados por las distancias que se deben recorrer y por la capacidad de la población para acceder a ciertos medios de transporte. El transporte es un elemento primordial para el funcionamiento de las dinámicas sociales y se evidencia al observar la forma en que se ha producido el crecimiento urbano de la ciudad, mismo que ha mostrado una tendencia al crecimiento hacia las periferias y que “no hubiera podido llevarse a cabo sin una oferta de transporte que acompañó muy de cerca el avance de la ciudad, apareciendo de forma rápida para servir a todas las colonias nuevas” (Negrete & Paquette, 2011:17).

Algunas de las situaciones, que han posibilitado el crecimiento urbano, se relacionan con la construcción de unidades habitacionales en la periferia y el uso de medios de transporte que posibilitan el desplazamiento de grandes distancias, entre las zonas residenciales y los sitios donde se llevan a cabo las actividades cotidianas de las personas, como son las actividades laborales, educativas, recreativas, etc. (Moller, 2006; Negrete & Paquette, 2011:17).

En el caso específico de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), el desarrollo urbano hacia la periferia se ha basado principalmente en la urbanización irregular y ha provocado aparición de asentamientos urbanos en

territorios que no pertenecen a la jurisdicción de la ciudad⁴, lo cual incrementa considerablemente la población que se encuentra en la Cd. de México, y expande el margen de desplazamientos realizados por sus habitantes (Negrete & Paquette, 2011:17).

Los desplazamientos que se realizan en la Ciudad de México se llevan a cabo principalmente en transporte público y cubren el 78.5% de los viajes de la ciudad (Negrete & Paquette, 2011:17), por lo que su funcionamiento es primordial para satisfacer la necesidad de desplazamiento. Los medios de transporte público que se utilizan en la Cd. de México son: metro, tren ligero, tren suburbano, Metrobús, Mexibús, Trolebús, RTP (Rutas de Transporte Público), colectivo, autobús suburbano y automóviles compactos que ofrecen un servicio a un número limitado de personas, como pueden ser los taxis o automóviles que se solicitan mediante una aplicación de internet, como la empresa Uber.

La diversidad de medios de transporte público o privado (en el caso de Uber), se distribuye en el territorio que comprende la Ciudad de México, siendo los autobuses, microbuses y taxis, los únicos que cubren zonas del Estado de México. Es por ello, que éstos últimos concentran el mayor número de viajes en la ciudad. Por un lado, los microbuses establecen rutas que son medianamente reguladas por las autoridades de vialidad, quienes posibilitan su entrada a casi cualquier colonia de la CDMX; y por otro, los taxis y Uber, que al no tener rutas establecidas tienen la opción de transitar por cualquier parte de la ciudad, siempre y cuando estén dentro de los límites marcados por su jurisdicción (para el caso de los taxis concesionados).

Las facilidades con las que cuentan los automóviles compactos para transitar por cualquier vialidad, fijan en ellos una importancia relevante en los desplazamientos realizados por la ciudad. Ya que para que alguna unidad de este medio ingrese a una zona habitacional sin transporte, no es necesario que se asigne un permiso por parte de las autoridades de vialidad. Lo anterior se relaciona con la forma en

⁴ La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) está formada por 16 alcaldías de la CDMX, 59 municipios del Estado de México y un municipio del Estado de Hidalgo.

que opera este transporte, pues aunque es de acceso público, su función principal es la de brindar servicios de transportación a usuarios a pequeña escala, es decir, a un número reducido de personas que lo utilizan de manera cuasi particular, con la posibilidad de realizar servicios colectivos.

Acercamiento a las condiciones laborales de los taxistas de la Ciudad de México

Hasta ahora se ha hablado del desempeño de los taxistas en la ciudad como una actividad desarrollada en el espacio urbano circulatorio que responde a una complejidad, debido a la participación de múltiples sujetos. Sin embargo es fundamental contextualizarla en cuanto a las características específicas de las condiciones laborales.

La conducción de un taxi representa la inmersión del trabajador en una actividad que no cuenta con prestaciones laborales ni horarios de trabajo establecidos; donde el ingreso diario depende de las horas trabajadas, del número de clientes-usuarios transportados, del tráfico vial, de las condiciones del clima, entre otros.

En el caso de los taxis, la tarifa se establece con base en un taxímetro que calcula el costo total del servicio. Los taxímetros parten de una tarifa inicial que aumenta según el tiempo y la distancia recorrida. Por otro lado, las tarifas de los servicios de Uber, se establecen de acuerdo a la distancia recorrida, mediante una aplicación de internet.

Dadas las particularidades de la actividad realizada por los taxistas, ésta puede considerarse como un trabajo no clásico, ya que existe una concordancia con las características de este tipo de trabajo que es resultado del cuestionamiento de las transformaciones dadas a partir de los procesos de reestructuración productiva, que se llevaron a cabo como respuesta a la crisis económica que hubo alrededor de los años setenta (Piore & Sabel, 1990; De la Garza, 1998, 2010).

Los sujetos que participan en las relaciones laborales del trabajo no clásico 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. Uno de los sujetos que participa y ocupa un puesto relevante de la relación laboral es el cliente, pues ejerce acciones directas en el proceso productivo de la relación laboral; 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).

En el caso de los taxistas de la Ciudad de México, es evidente la presencia de características de trabajo no clásico. Los sujetos participantes, identificados en apartados anteriores, posibilitan la configuración del proceso de trabajo a partir de la construcción de situaciones de trabajo, 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 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.

Intercambios de control en el proceso de trabajo del taxista

Una de las perspectivas analíticas para los estudios laborales es el control. Si se toma al proceso de trabajo de los taxistas desde la perspectiva clásica, podría ser difícil encontrar de manera explícita un control *duro* entre el capital-trabajo, a partir de la búsqueda del control sobre los insumos, la maquinaria o el equipo en que se lleva a cabo la actividad (De la Garza, 2008); pues las características no clásicas de esta actividad muestran la construcción de relaciones de trabajo con sujetos, ajenos a la relación capital-trabajo, que participan en la toma de decisiones en este proceso de trabajo (De la Garza, 2011; Pogliaghi, 2012).

Algunas de las diferencias que existen respecto a la perspectiva clásica de control, se evidencian en cuanto a la forma de desempeñar la misma actividad; por

ejemplo, los tiempos no pueden ser controlados por ningún sujeto de manera individual, al contrario, el desarrollo temporal del trabajo del taxista es influenciado por todos los sujetos que participan en los distintos escenarios de interacción que se construyen en el proceso de trabajo.

En este sentido, la presencia del cliente-usuario en el proceso de trabajo del taxista, le permite ejercer

“presiones simbólicas para la realización del trabajo en el espacio y tiempo esperado y con la calidad requerida por éste; [...] [y] 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 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.

Por lo tanto, para la realización del presente estudio se abordó el control sobre el proceso de trabajo desde una perspectiva interaccionista, en la que los sujetos involucrados llevan a cabo una negociación o disputa por obtener el control y que podría culminar en una serie de intercambios de éste sobre la actividad, dicho intercambio dependerá de la forma en que se construya la situación de trabajo.

Para estudiar el control desde esta perspectiva, es muy importante recuperar y prestar atención a los escenarios de interacción que se construyen entorno a la actividad; pues cada uno de los escenarios puede motivar a los diferentes sujetos a buscar el control en el proceso de trabajo. Por ejemplo, en el desarrollo de un

servicio de transportación, el punto inicial y final del recorrido es definido por el cliente-usuario; sin embargo, en el trayecto intermedio el control podría ser ejercido por el conductor, pues éste tiene la posibilidad de decidir la ruta a seguir para concluir el recorrido.

Los intercambios de control en el trabajo de los taxistas también son influenciados por elementos externos a los sujetos participantes que otorgan a cada uno de ellos, posibilidades de ejercer el control. Estos elementos que se encuentran presentes en el espacio urbano son las materialidades fijas y los flujos.

Proceso de trabajo de los taxistas de la Cd. de México: continuidades y discontinuidades

Para el estudio del proceso de trabajo como se concibe en esta investigación, se identificaron tres ejes importantes: las *situaciones de trabajo*, las *pausas en el trabajo* y el *ritmo de trabajo*.

En primer lugar, las *situaciones de trabajo* se construyen por la interacción de los sujetos participantes en el proceso de trabajo; se caracterizan por su desplazamiento dinámico entre situaciones efímeras y de espera, así como por la existencia de intercambios en el control sobre el proceso de trabajo. Éstas, pueden ser influenciadas por tres aspectos, que son: 1) las materialidades fijas y flujos presentes tanto en el interior como el exterior de la unidad; 2) la heterogeneidad de los sujetos que participan en el mismo proceso de trabajo, visto desde los aspectos laborales y personales y, 3) los saberes del conductor. Todo lo anterior, en un contexto del espacio público circulatorio.

El proceso de trabajo de los taxistas se forma también por las *pausas en el trabajo*, que pueden incluir situaciones como el ocio o la cobertura de necesidades personales o laborales del conductor. Cada pausa puede significar la detención del vehículo para que el conductor descienda y participe en algún escenario urbano particular o permanezca en la unidad pero en situación de inactividad. En las pausas del trabajo, el conductor también puede permanecer dentro de la

unidad de taxi en movimiento y realizar actividades que no se encuentran relacionadas con el trabajo.

Las pausas en el trabajo de los taxistas pueden ser influenciadas por las materialidades fijas y flujos del espacio social, así como por los saberes del conductor. A su vez, se desplazan entre situaciones efímeras y de espera, con características específicas a este momento del proceso de trabajo.

Las *pausas* y las *situaciones de trabajo* son cruzadas por el ritmo de trabajo en dos niveles: el ritmo interior de trabajo y la forma en que éste se inserta en la dinámica urbana, con un ritmo exterior.

Situaciones de trabajo: entre la fugacidad y la espera en el espacio urbano circulatorio

Para el estudio de las situaciones de trabajo se hizo hincapié en la observación de las interacciones entre los conductores taxistas y los sujetos que participan en los escenarios construidos durante el proceso de trabajo; todo ello en el nivel interior de la unidad. Pues aunque las situaciones de trabajo se construyen por medio de dicha interacción y se configuran en la interioridad del vehículo –con el cliente-usuario–, al mismo tiempo están determinadas por la exterioridad del mismo –por las calles y los barrios de la ciudad–; se consideró que abordar un estudio de la relación de los escenarios de interacción en la interioridad y exterioridad, en una investigación de maestría, podría imponer obstáculos para la comprensión densa del trabajo del taxista.

Algunas de las características de las situaciones de trabajo están relacionadas con su duración en el tiempo y el espacio; pues cada situación de trabajo se encuentra en un desplazamiento constante dentro del espacio circulatorio y, de forma paralela, se mueven constantemente entre situaciones efímeras y de espera.

Las diferencias que existen entre las situaciones efímeras y de espera permiten guiar la configuración del proceso de trabajo de los taxistas de la Cd. de México. Éstas se dan entorno a escenarios de interacción construidos rápidamente y con

una corta duración, por lo que se revela su condición efímera. Por otro lado, las situaciones de espera se efectúan en los momentos en donde el conductor busca activamente nuevos clientes-usuarios para ofrecer un servicio de transportación, por tanto se posiciona a la espera de nuevas situaciones de trabajo.

Al pensar en situaciones de trabajo efímeras, es importante plantear algunos cuestionamientos relacionados con sus características espaciales y temporales, las cuales podrían colocarlas en una posición de situaciones sin significado, cuya interacción conduce a la construcción de *no lugares*.

Desde la propuesta de Marc Augé se considera *no lugar* a aquellos espacios que “no puede[n] definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico. [Es decir], tanto las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas y bienes como los medios de transporte mismos” (Augé, 2000:45). En este sentido, el espacio de trabajo del taxista sería considerado como un *no lugar* en sus dimensiones interiores y exteriores.

Sin embargo, para el desarrollo de esta investigación se cuestionó el planteamiento sobre la nulidad de condiciones que permiten construir identidad y significados en las situaciones de trabajo de los taxistas; pues a pesar de que su temporalidad es muy corta y de que podría existir una amplia dificultad para construir o detonar la significación del espacio social, existen interacciones cara a cara entre los participantes que brindan posibilidades para la construcción de una relación social, a pesar de que ésta se dé de manera efímera.

Las interacciones cara a cara propician la experimentación de reacciones emocionales ante el comportamiento de *los otros*. Esta experimentación detona la significación de las interacciones sin importar su duración; pues los comportamientos que se dan en éstas, responden de manera inmediata al significado y contexto de la situación (Goffman, 1970; Blumer, 1982). Es así que cada uno de los participantes tiene la posibilidad de expresar “su visión de la situación, y por medio de ella su evaluación de los participantes, en especial de sí mismo” (Goffman, 1970:13). En el momento en que uno de los sujetos expresa la

evaluación de las participaciones efectuadas, les otorga un significado que puede ser modificado, según se ejecute el mismo proceso de interacción (Blumer, 1982).

Para efectuar las interacciones es necesario que los participantes lleven a cabo un trabajo de sus expresiones y, por tanto, de su cara. El trabajo de cara o la adopción de máscaras que se realiza por parte de los participantes, explica Goffman, “es una condición de la interacción, no su objetivo” (Goffman, 1970:19); además permite dar un mayor contenido al proceso de interacción, ya que en algunos casos, los sujetos participantes pueden adoptar un tipo de máscara, efectuando un mayor trabajo de cara para controlar sus expresiones y con ello, transmitir información errónea de manera intencional y guiar la dirección del proceso de interacción (Goffman, 1997).

En el caso de los taxistas, el *trabajo de cara* no sólo posibilita la configuración de escenarios de interacción, sino que permite la construcción de situaciones de trabajo. El servicio de transportación no sería posible sin un *trabajo de cara* que ofreciera la información necesaria para su realización y evitara situaciones innecesarias en el proceso de interacción.

En las situaciones de trabajo en que existe un nivel de interacción elevado, también “entran en juego otros tipos de prácticas de evitación. [Que surgen] como medida defensiva, [pues] elude[n] tópicos y actividades que podrían conducir a la expresión de informaciones incoherentes” (Goffman, 1970:22). A medida que se construye la interacción, los participantes toman decisiones oportunas de acuerdo a las necesidades y a la dirección que se planea dar a la relación social que se construye (Goffman, 1970).

Además de situaciones de trabajo efímeras, en la actividad del taxista se pueden encontrar momentos de espera que están directamente relacionados con las situaciones de trabajo. Estos momentos de espera pueden aparecer en los momentos en que el conductor busca posibles clientes-usuarios, que participan en el espacio urbano, con la finalidad de transportarlos y con ello, posibilitar la

reducción de los tiempos de la *espera*, y a su vez, obtener mayores ingresos monetarios por su trabajo.

La búsqueda de clientes-usuarios, realizada por el conductor a lo largo del espacio urbano, se puede tomar como parte fundamental y activa del proceso de trabajo; esta búsqueda es la parte complementaria de las situaciones de trabajo que permiten la construcción de un escenario de interacción con los clientes-usuarios. Los momentos de las situaciones de trabajo, en que el taxista se encuentra en la búsqueda de nuevos clientes-usuarios, también se toman en cuenta como un proceso de interacción construido de manera continua, sin embargo estos procesos se encuentran en un nivel externo a la unidad de taxi ya que los *otros* sujetos, con los que el taxista interactúa, son aquellos que se encuentran presentes en el espacio urbano. Así pues, se observa que en relación al proceso de trabajo de los taxistas, las situaciones de trabajo se conforman en un espectro situado entre la fugacidad y la espera y que a su vez, se configuran de manera independiente entre sí.

De acuerdo a lo expuesto, se analizó el proceso de trabajo mediante el estudio de micro-situaciones construidas en el proceso de trabajo de los taxistas, ya que “[l]as micro-situaciones contienen claves acerca procesos más extensos, como la reproducción y producción socio-espacial de la ciudad. Así, la ciudad se puede estudiar a partir del análisis de las prácticas del actor territorializado en sus múltiples puestas en escena” (Lindón, 2009:12).

Al permitir el estudio de la reproducción socio-espacial, las micro-situaciones urbanas generan los escenarios en los que se puede construir el espacio social de las ciudades (Lindón, 2009). Los sujetos son importantes para la configuración del lugar, pues el espacio social no podría construirse si no fuera por la participación de los mismos.

La forma en que se modifican las interacciones sociales se debe al comportamiento que los participantes adquieren; puesto que cada uno tiene la posibilidad de realizar dicha transformación de acuerdo a la carga de

conocimientos previos sobre la interacción o a la capacidad de obtener –mediante la relación social– el control sobre la configuración de la misma.

De esta manera, se puede entender a las situaciones de trabajo de los conductores, como micro-situaciones urbanas en las que se construye una parte del espacio social de la ciudad. En la construcción de este espacio social no sólo participan los taxistas, también se integran otros sujetos que se encuentran en interacción con los conductores.

El rumbo que cada una de las situaciones de trabajo sigue, puede definirse de acuerdo a diferentes sujetos, temporalidades o espacios. Por un lado, los sujetos participantes en el proceso de trabajo de los taxistas (conductores y otros sujetos) definen las situaciones de trabajo en su interacción. Por otro, las temporalidades y espacios tienen la posibilidad de influenciar la conformación de las situaciones de trabajo, en relación con las materialidades fijas y los flujos de cada escenario de interacción.

Las materialidades fijas y los flujos forman parte de los escenarios de interacción, que son constituidos con cada servicio de transportación brindado por el taxista y por otras interacciones que se llevan a cabo en el espacio urbano. Éstas pueden producir cambios o continuidades en diferentes situaciones; se diferencian de acuerdo a la dimensión interior y exterior de la unidad en que se lleva a cabo el trabajo y, son primordiales para definir la manera en que se configuran las relaciones sociales que forman parte de cada situación de trabajo y con ello, la dinámica de intercambios de control.

Para el análisis de las situaciones de trabajo, se destacaron las materialidades fijas y los flujos presentes en el espacio donde se desempeña el trabajo taxista. En este sentido, Santos (2000) explica que:

“los elementos fijos, fijados en cada lugar, permiten acciones que modifican el propio lugar, flujos nuevos o renovados que recrean las condiciones ambientales y las condiciones sociales, y redefinen cada lugar. Los flujos son un resultado directo o indirecto de las acciones y atraviesan o se instalan en los fijos, modificando su

significación y su valor, al mismo tiempo que ellos también se modifican.” (Santos, 2000:53)

El mismo autor explica las diferencias entre elementos fijos y flujos con otras categorías:

“La configuración territorial está determinada por el conjunto formado por los sistemas naturales existentes [...] y por los agregados que los hombres han sobrepuesto a esos sistemas naturales. [...] No es el espacio, y que su realidad proviene de su materialidad, en tanto que el espacio reúne la materialidad y la vida que la anima [...] tiene una existencia material propia, pero su existencia social, es decir, su existencia real, solamente le viene dada por el hecho de las relaciones sociales”. (Santos, 2000:54)

De acuerdo a lo anterior, los elementos fijos pueden determinar la dinámica interaccional. Primero en la interioridad del vehículo, de acuerdo a las características físicas del automóvil, y después en la exterioridad, en cuanto a los espacios de circulación. Los flujos orientan la experiencia social construida en el proceso de interacción entre el conductor y los clientes-usuarios, a partir de los espacios vividos.

En cuanto a la dimensión interior de la unidad en que se realiza el trabajo del taxista, las materialidades fijas influyen en la conformación de las situaciones de trabajo. Esto se debe a que las características físicas del vehículo pueden generar las condiciones para que el escenario de interacción se construya de cierta forma; por ejemplo, si la unidad de taxi se encuentra en condiciones óptimas de higiene y con una presentación pulcra, es probable que el comportamiento del cliente-usuario hacia el conductor sea distinta a que si ésta se encuentra descuidada. Así mismo, puede darse el caso en que el interior de la unidad de taxi haya sido transformado de acuerdo a los gustos del conductor, o respondiendo a ciertas expectativas del servicio que se propone ofrecer.

Por otro lado, existen flujos presentes en el espacio en que se desarrolla el trabajo del taxista. Como se mencionó antes, éste puede darse en dos dimensiones: el interior y el exterior de la unidad. En la dimensión interior, los flujos o espacios

vividos se construyen a partir de la interacción *cara a cara* entre el conductor con sus clientes-usuarios. Dicha interacción permite la configuración de un espacio social que, en un primer momento posibilita la situación de trabajo y, en un segundo momento define las condiciones de la misma, pues se pueden desarrollar acuerdos o conflictos que deben resolverse en el mismo escenario de interacción.

La importancia de estudiar los flujos presentes en el interior de la unidad de taxi, no sólo radica en conocer las formas en que se construyen los escenarios de interacción, sino en que a partir de la construcción de estos escenarios, se conforma el proceso de trabajo de los taxistas. Con ello, también se evidencian las necesidades en conocimientos y saberes de cada conductor para resolver los conflictos o para guiar la situación de trabajo hasta su culminación.

Pausas y situaciones de trabajo

Los conductores de taxi no cuentan con horarios establecidos, lo que suele interpretarse como “libertad en el desempeño de su actividad”. Sin embargo, los otros actores que forman parte de este trabajo, las situaciones y las condiciones, algunas ya mencionadas, indican que esa supuesta libertad pertenece más al ámbito de la fantasía.

Si se piensa a las interrupciones en el trabajo de los taxistas como circunstancias adversas al idóneo desempeño de la actividad, debido a la falta de ingresos monetarios, se podría llegar a determinismos que limitan la concepción de este proceso de trabajo; dado que no se toma en cuenta que estas pausas son necesarias para el desarrollo de situaciones de trabajo. El primer tipo de interrupciones, referido a los momentos en que el taxista busca nuevos clientes-usuarios, evidentemente responde a los comentarios anteriores. Sin embargo podrían existir cuestionamientos con respecto a aquellas pausas en que el taxista deja de estar disponible para ofrecer sus servicios; para aclarar estos cuestionamientos es necesario identificar las causas de dichas interrupciones.

Los momentos de la jornada laboral en que el conductor no ofrece servicio de transportación, pueden producirse en los niveles interiores o exteriores, y

responder a situaciones laborales que son necesarias para el desempeño de la actividad, como cargar gasolina, llevar el vehículo al taller, realizar trámites relacionados con el vehículo, entre otras. Este tipo de interrupciones pueden darse también para satisfacer las necesidades personales del trabajador, como descansar, ir al baño, ingerir alimentos o realizar actividades familiares o personales.

Si se observa con detalle, las interrupciones que se llevan a cabo en la jornada laboral de los taxistas son parte necesaria del desarrollo de la actividad y, al formar parte de la jornada laboral deben ser consideradas para el estudio de este proceso de trabajo. En el caso de esta investigación, se ha rescatado la importancia de aquellas pausas que se llevan a cabo en el interior de la unidad, es decir, a los momentos en que no se ofrece el servicio de transportación, ya sea por búsqueda de nuevos pasajeros o por la realización de otras actividades al interior del taxi.

En las interrupciones, los trabajadores pueden participar en escenarios de interacción constituidos por otros sujetos en el espacio urbano; y que se llevan a cabo como respuesta a un *ritmo interior*, es decir, a un ritmo de trabajo del taxista. Así mismo, los sujetos trabajadores tienen la posibilidad de permanecer en el vehículo en situación de inactividad, deteniendo completamente el vehículo y permaneciendo en él, o bien, haciendo uso de éste para actividades de transportación, pero que no están relacionadas con el trabajo, como pueden ser actividades familiares o personales de otro tipo.

Por tanto, para conocer el proceso de trabajo de los taxistas en su conjunto, es necesario indagar sobre la construcción de los escenarios de interacción en los que participa al realizar pausas y, la forma en que éstas pueden influir en la configuración del trabajo del taxista.

Conocimientos técnicos y saberes de la vida cotidiana en el trabajo del taxista

Para el desempeño de un trabajo la calificación siempre ha sido un factor relevante, a pesar de que los procesos de producción han ocasionado una transformación en la organización de trabajo que, simultáneamente, ha impulsado una tendencia hacia la descalificación de la mano de obra, a causa de la transformación de los modelos productivos, así como por el impulso a la gran industria y su mecanización por medio del uso de nuevas tecnologías (Carrillo & Irazo, 2000).

La tendencia a la descalificación de la mano de obra ha generado diversas investigaciones que evidencian que los trabajadores no han sido completamente descalificados, sino que existe una recalificación del saber obrero. Los acercamientos empíricos, que se llevaron a cabo en las investigaciones mencionadas, mostraron la existencia de un conocimiento tácito no reconocido que permite el funcionamiento de los sistemas productivos (Carrillo & Irazo, 2000).

Es a partir de los postulados anteriores que se abordó el trabajo de los taxistas como una conjunción de conocimientos técnicos, es decir, la sapiencia en cuanto al manejo del vehículo y su funcionamiento, y los saberes tácitos necesarios para la ejecución del trabajo de los taxistas. Adentrarse a dicha conjunción es necesario para así comprender la forma en que estos trabajadores desempeñan su actividad.

Los conocimientos tácitos del trabajador taxista pueden identificarse a partir del desempeño de éste en los procesos de interacción presentes en su entorno de trabajo. Esto demuestra que, a partir del análisis del contexto del espacio de trabajo, los conductores adquieren y reproducen sus conocimientos en la vida cotidiana.

En el desarrollo de la vida cotidiana, los conductores taxistas deben poseer ciertos conocimientos que le permitan desenvolverse e interactuar con los *otros*. Dado que en la cotidianidad se presenta un sujeto que cuenta con conciencia de las múltiples realidades del mundo y que transita en ellas de manera constante, dicho sujeto debe permanecer en vigilia para responder adecuadamente a cada transición, pues es un mundo intersubjetivo y compartido con otros (Berger & Luckmann, 2003). En el desenvolvimiento del trabajo de los taxistas, es necesario que éstos se encuentren en estado de alerta constante para guiar sus comportamientos o reacciones, de acuerdo a la interacción que se construye continuamente en las situaciones de trabajo, mismas que pueden ser influenciadas por las materialidades fijas y los flujos presentes en el espacio donde se lleva a cabo su actividad.

En la vida cotidiana, la realidad se presenta “como una realidad ordenada: sus fenómenos se presentan dispuestos de antemano en pautas que parecen independientes de [la] aprehensión de ellos mismos y que [le son impuestas]” (Berger & Luckmann, 2003:37). En este contexto, se le proporciona al sujeto un lenguaje que cuenta con una carga de objetivaciones necesarias para que los sujetos adquieran un sentido y un significado. Marcando así las coordenadas de la vida en sociedad (Berger & Luckmann, 2003).

Por lo tanto, la vigilia o alerta en que se deben situar los trabajadores taxistas, es resultado de un compendio de conocimientos previos que cada uno posee y que ha desarrollado a partir de su participación en la vida cotidiana. En este sentido, Berger y Luckmann (2003) explican cómo el sujeto se desenvuelve en la vida social, a partir de los conocimientos aprehendidos en la interacción, donde se generan situaciones que se pueden resolver gracias a la aplicación de alguno de ellos, y zonas o situaciones de difícil acceso, que pueden llegar a ser manipuladas por el interés de los sujetos de penetrar en ellas.

Los trabajadores taxistas pueden experimentar el proceso de toma de decisiones en su trabajo, a partir de su conocimiento de la vida cotidiana. Cada sujeto debe hacer uso de los conocimientos empíricos que posee sobre su trabajo para decidir

el momento y el espacio en que llevará a cabo cada una de sus acciones (éstas pueden incluir las pausas realizadas en su jornada laboral)⁵.

Las interacciones cara a cara permiten al taxista acumular experiencias y conocimientos que le dan la posibilidad de participar en su vida cotidiana, incluyendo el aspecto personal y laboral. Es a partir de estas experiencias que el conductor genera tipificaciones que facilitarán las interacciones futuras, otorgándole un organizado acervo de conocimientos, al que podrá acceder para responder ante cualquier situación de trabajo. Una de las funciones del conocimiento de la vida cotidiana en el trabajo de los taxistas, es llevar a cabo negociaciones que permitan tener el control sobre su actividad.

En apartados anteriores se ha hablado de la existencia de intercambios de control en el proceso de trabajo del taxista, configurados a través de la interacción del conductor con otros sujetos. Para entender la forma en que se llevan a cabo estos intercambios, es necesario repensarlos a la luz del conocimiento de la vida cotidiana, que permite al sujeto otorgar una significación a cada situación que se da en su entorno. Lo anterior quiere decir que son los conocimientos de la vida cotidiana los que posibilitan el intercambio de control, desarrollado mediante una negociación en la situación de trabajo.

De igual forma, se hace necesario repensar cómo se han constituido los saberes de la vida cotidiana, para ver de qué manera influyen en los intercambios de control sobre el proceso de trabajo de los taxistas. Para ello, se requiere del reconocimiento de las experiencias y situaciones que han formado el compendio de conocimientos de la vida cotidiana de cada sujeto; así como los significados que se le han otorgado. Pues a partir del reconocimiento, los sujetos participantes en la situación de trabajo lanzan mensajes cargados de significados a su interlocutor, con la finalidad de evidenciar sus intenciones sobre la situación. Cada

⁵ Para la realización de este tipo de pausas los conductores deben conocer, en primer lugar, el territorio en que se encuentran y la ubicación espacial de cada uno de los lugares en que podría satisfacer dichas necesidades. En segundo lugar, es necesario que los taxistas tengan conocimiento acerca de las dinámicas socio-espaciales de la ciudad, para así llevar a cabo la toma de decisiones acerca de su ritmo de trabajo con los fundamentos necesarios para su operatividad.

uno de los mensajes transmitidos en la interacción son resultado objetivado de la subjetividad humana (Berger y Luckmann, 2003).

Trabajo, descanso y ocio de los taxistas

Como se ha mencionado en apartados anteriores, las características de trabajo de los conductores de taxi evidencian la existencia de largas jornadas laborales que incluyen situaciones de trabajo en las que se insertan pausas, originadas por distintas situaciones que pueden o no, ser complementarias de la actividad. Para conocer aquellas pausas que se dan en contextos que no son imperativos para la actividad, pero presentes en horarios de trabajo, fue necesario abordar las formas de administrar el tiempo de trabajo y el tiempo libre, a fin de lograr un acercamiento a las características específicas del trabajo de los taxistas y explicar la forma en que cada una de esas pausas se lleva a cabo.

La medición del tiempo es un proceso importante para el trabajo, pues es a partir de ésta que se puede conocer el nivel de producción y aprovechar al máximo la mano de obra, con el propósito de obtener una mayor ganancia sobre la producción y por tanto, sobre el trabajo. El inicio de esta medición en el trabajo se relaciona con la búsqueda de una mayor ganancia y se realizó principalmente en la industria, por ejemplo, en el sector campesino donde “las relaciones sociales y el trabajo esta[ban] entremezclados –la jornada de trabajo se alarga o se contrae de acuerdo con las labores necesarias– y no existe mayor sentido de conflicto entre el trabajo y el «pasar el tiempo»” (Thompson, 2000).

A partir de la medición del tiempo en el trabajo, los salarios se transformaron para que correspondieran a los niveles de producción obtenidos, evidenciando indirectamente la explotación de los trabajadores: este reajuste condujo a “un exceso de trabajo de los obreros. [Pues] cuanto más [querían] ganar, tanto más de su tiempo deb[ían] sacrificar, [...] enajenándose de toda libertad” (Marx, 1944). De esta manera, los obreros vieron reducido su tiempo libre. Sobre ello, Marx (1865) expone que:

“El hombre que no dispone de ningún tiempo libre, cuya vida prescindiendo de las interrupciones puramente físicas del sueño, las comidas, etc., está toda ella absorbida por su trabajo para el capitalista, es menos todavía que una bestia de carga. Físicamente destrozado y espiritualmente embrutecido, es una simple máquina para producir riqueza ajena”. (Pág. 36)

La forma en que los trabajadores son explotados reduce sus posibilidades de recreación y de desarrollo pleno. Pues “para cultivarse espiritualmente con mayor libertad, un pueblo necesita estar exento de la esclavitud de sus propias necesidades corporales [...]. Se necesita, pues, que ante todo le quede tiempo para poder crear y gozar espiritualmente” (Marx, 1944).

De acuerdo a las acepciones anteriores, se puede encontrar una variación en el desempeño de distintas formas de trabajo. Existen algunas formas en las que es posible una separación entre el tiempo de trabajo y el tiempo libre; existen otras, como son las que se dan en los trabajos no clásicos, en las cuales los tiempos se ven traslapados; tal como es el caso de los taxistas, donde no se marcan líneas divisorias entre los tiempos libres y de trabajo. Incluso en los tiempos de trabajo se evidencian algunas diferencias en el uso de su tiempo, que se perciben de acuerdo a las situaciones de trabajo (transportación) y momentos de espera.

Por un lado, el tiempo libre permitiría un tiempo de ocio entre los trabajadores. El ocio, según Roger Sue puede entenderse como “el tiempo libre, independientemente de las actividades en las que se emplee ese tiempo disponible” (Sue, 1995:11). A partir de las transformaciones en los modelos económicos y productivos que han influenciado a múltiples actividades laborales, esa línea divisoria entre el tiempo de trabajo y el tiempo libre se ha desdibujado a causa del incremento en el tiempo que comprende una jornada laboral.

El incremento en el número de horas de trabajo y los cambios en las características de algunas actividades laborales, ha permitido un acercamiento entre la vida laboral y la vida privada. Cada vez es más frecuente observar actividades laborales sin horarios establecidos o cuya jornada laboral se ha ampliado. Ante esta situación, es de considerar que el tiempo libre se podría ver

muy limitado; sin embargo, los sujetos trabajadores han generado alternativas para la realización de actividades recreativas o de ocio, aún en su entorno laboral.

La necesidad de estudiar el ocio como parte del trabajo de los taxistas, se evidenció a partir del conocimiento adquirido sobre las características de su jornada laboral, pues la duración de ésta es establecida por los mismos trabajadores con base en el ingreso monetario que no es fijo ni regular, si no que se define por el número de servicios ofrecidos en un día. Situación por la que las jornadas laborales de los taxistas pueden llegar a ser muy extensas, disminuyendo así la posibilidad de que el trabajador tenga un tiempo de ocio.

A partir de la definición de Sue (1995) se plantea la interrogante sobre la existencia y la forma en que los trabajadores taxistas llevan a cabo actividades de ocio. Para resolver dichas interrogantes, es necesario reconocer el contexto espacial en que se realiza el trabajo de los taxistas, lo que implica que el automóvil debe estar en un desplazamiento constante por la ciudad. En este caso el automóvil es el lugar de trabajo y para el taxista corresponde a una situación laboral, sin embargo, también abre un panorama de posibilidades para el ocio. Pues en muchas ocasiones, el automóvil es considerado “como un objeto de culto, [...] una diversión y no como un medio. El automóvil representa más que un instrumento de enajenación, una posibilidad de liberación y esparcimiento” (Sue, 1995:36).

De acuerdo a las características no clásicas del trabajo de los taxistas, que incluyen la utilización de su tiempo, se observa cómo hay una disminución del tiempo libre del trabajador para la realización de actividades de ocio, por lo que el taxista se ve en la situación de utilizar parte del tiempo de su trabajo para realizar dichas actividades. Por lo tanto la división entre trabajo y tiempo libre se ve difuminada, provocando así una complementariedad entre el tiempo de trabajo y el tiempo de ocio.

Para conocer las situaciones de ocio en el trabajo de los taxistas fue relevante indagar sobre las actividades que realizan los conductores, estas actividades

fueron abordadas posteriormente desde diferentes aspectos: en interacción *cara a cara* con otros sujetos, o en interacción por otros medios (radio-comunicador, llamadas telefónicas, intercambio de mensajes por alguna red social virtual). La interacción con otros sujetos puede ser con:

- Aquellos sujetos que están presentes en los escenarios urbanos en que participa cuando realiza las pausas.
- Los sujetos con quien comparte actividades no laborales. Pero que se realizan en la unidad.
- Los sujetos presentes en el espacio urbano que interactúan con el conductor, a pesar de que éste no se encuentre laborando.
- Sin interacción con otros sujetos, pero realizando actividades de distracción o descanso.

Así mismo, en la jornada de trabajo formada por situaciones de trabajo, los momentos de espera son aquellos en los cuales los conductores aguardan la llegada de nuevas situaciones de trabajo, caracterizadas principalmente por su corta durabilidad. Estos momentos de espera no son los únicos que experimenta el trabajador, pues también puede haber pausas en el trabajo que surgen en relación con sus tiempos de descanso.

Por tanto, es viable retomar el análisis de las situaciones efímeras y de espera desde el estudio de las pausas en el trabajo. Ya que en este contexto, el sentido que el sujeto trabajador le da a la *espera*, podría cambiar completamente. En estas situaciones, el sujeto trabajador podría encontrar como situaciones efímeras a las pausas, y asignarle la categoría de *espera* a aquellas en que se encuentra trabajando.

En este sentido, el estudio de las situaciones mencionadas es relevante para conocer la manera en que los trabajadores taxistas llevan a cabo la construcción de su proceso de trabajo. Ya que es a partir de la dimensión temporal de esta actividad, que se configura el ritmo de trabajo y las actividades a realizar en las diferentes situaciones de trabajo.

El proceso de trabajo de los taxistas no sólo se configura por las situaciones de trabajo donde se realizan interacciones *cara a cara* entre el operador y los clientes-usuarios, otra de las situaciones relevantes del proceso, son los momentos en que los conductores interrumpen su actividad.

Las pausas en el trabajo del taxista se deben a la extensa jornada de trabajo ya que, a pesar de que no cuentan con horarios establecidos, su ingreso monetario depende del número de servicios de transportación concretados en un día. Por lo tanto, los conductores pueden verse obligados a laborar durante largos periodos de tiempo. Aunado a ello, se encuentra una de las características principales de su trabajo, que es, el desarrollo de éste en el espacio público circulatorio; por lo que se encuentran en un desplazamiento constante por la ciudad, sin contar con rutas establecidas, pues son los clientes-usuarios los que definirán el punto final de los recorridos.

Las interrupciones de las situaciones de trabajo de los taxistas pueden deberse a dos razones: la primera es a la terminación de un servicio de transportación, donde el conductor se encuentra disponible para iniciar otra situación de trabajo y ésta se reanuda en el momento en que otro cliente-usuario aborde la unidad. Y la segunda se lleva a cabo en momentos en que el conductor no se encuentra disponible para el inicio de una nueva situación de trabajo; en este tipo de interrupciones cabe marcar una diferencia entre éstas y el momento en que el conductor termina su jornada laboral diaria. Sin embargo todas se consideran parte de la jornada de trabajo. Pues a pesar de que son momentos en que el conductor no genera ingresos monetarios, como al cumplir su función de transportar a otras personas, se encuentran dentro de su jornada laboral.

El trabajo del taxista y su ritmo de trabajo: temporalidades e interacciones en la unidad de taxi

A lo largo de este capítulo se ha descrito el proceso de trabajo de los taxistas desde diferentes aristas que lo exponen como la conjunción de situaciones y

pausas de trabajo. También se ha abordado la manera en la que el tiempo y el espacio donde se desarrolla esta actividad, puede influir sobre esa conjunción.

La dinámica que se encuentra alrededor del tiempo de trabajo y las actividades realizadas por los trabajadores, se entiende como la respuesta a un *ritmo interior*, que incluye el ritmo de trabajo del taxista. Para entender el concepto de *ritmo*, Lefebvre (2004) hace una compleja descripción donde diferencia los ritmos biológicos de los ritmos educados. Los ritmos biológicos son aquellos que se llevan a cabo por organismos vivos. El ritmo de trabajo es, entonces, parte de los ritmos *educados*, es decir, sociales. Es fácil

“[to] confuse rhythm with movement [mouvement], speed, a sequence of movements [gestes] or objects (machines, for example). Following this we tend to attribute to rhythms a mechanical overtone, brushing aside the organic aspect of rhythmic movements [...]. No rhythm returns, in short without measure [measure]. But there is no identical absolute repetition, indefinitely. [...] Whence the relation between repetition and difference. When it concerns the everyday, rites, ceremonies, fêtes, rules and laws, there is always some things new and unforeseen that introduces itself into the repetitive: difference”. (Lefebvre, 2004:6)

El ritmo es un proceso en el cual se lleva a cabo una repetición que no es absoluta, donde se presentan diferencias que interfieren constantemente. Esto nos permite distinguir dos tipos de repetición: cíclica y lineal. En el caso de las repeticiones cíclicas, Lefebvre (2004) hace referencia a ritmos biológicos como el día, la noche, las olas o las mareas que, a pesar de presentar algunas interferencias, mantienen de manera cíclica el inicio y final de su ritmo de repetición. Las repeticiones lineales, son aquellas que se llevan a cabo en las prácticas sociales, que al ser prácticas humanas, incluyen diferencias constantes en las repeticiones.

Así pues, pensar en una definición de ritmo implica incluir la definición de *medida*; aunque ésta no se encuentra necesariamente en donde hay ritmo. Lefebvre (2004) explica que

“[the rhythm] reunites quantitative aspects and elements, which mark time and distinguish moments in it and qualitative aspects and elements, which link them together, found the unities and result from them. Rhythm appears as regulated time, governed by rational laws, but in contact with what is least rational in human being: the lived, the carnal, the body. Rational, numerical, quantitative and qualitative rhythms of the body, though not without changing them”. (Lefebvre, 2004:9)

Lo anterior nos permite pensar al ritmo a partir de una dualidad entre la medida, el uso de leyes racionales y el uso de leyes menos racionales, ligadas a la corporeidad, formando así una interacción

“que envuelve lugares, pero no es un lugar; no es tampoco una cosa ni un agregado de cosas ni un simple flujo. Porta en él su ley, su regularidad; esta ley proviene del espacio, del suyo propio, y de una relación entre el espacio y el tiempo. Todo ritmo contiene y ocupa una realidad espacio-temporal”. (Lefebvre, 2013:250)

Para estudiar el ritmo de trabajo del taxista, es necesario recuperar la propuesta que hace Lefebvre entorno al estudio del ritmo y traspasarlo a dos niveles que se encuentran presentes en el proceso de trabajo de los taxistas, esto es: el *ritmo interior* de trabajo y, la forma en que éste se inserta en la dinámica urbana, con un *ritmo exterior*. Sin embargo, como se ha mencionado a lo largo del texto, en esta investigación se ha decidido desarrollar un especial interés en el nivel interior, por lo que el estudio del ritmo, se abocará al ritmo interior del trabajo del taxista.

Si se entiende al ritmo como una interacción dual entre medición y corporeidad, se puede explicar entonces al ritmo interior del taxista como el conjunto de múltiples situaciones de trabajo con características repetitivas, envueltas en un determinado tiempo y espacio, que presenta diferencias y discontinuidades debido a que se encuentra enmarcado en un ritmo *educado*, lineal.

El ritmo interior del trabajo del taxista es determinado por la construcción de situaciones de trabajo y por las pausas que se llevan a cabo durante la jornada laboral. Las situaciones de trabajo, que forman parte del ritmo interior del taxista, se llevan a cabo al dar un servicio de transportación. Durante una jornada de

trabajo, la finalidad del conductor es ofrecer el mayor número de servicios de transportación para obtener mayores ingresos. Sin embargo, aunque éstos son repetitivos, la medición de sus intervalos de ocurrencia no es simétrica, por lo cual, se habla de un ritmo de trabajo lineal con discontinuidades.

Como se mencionó previamente, las situaciones de trabajo se ven interrumpidas por pausas que realizan los conductores taxistas. Las pausas realizadas, aunque se originan por distintas razones, casi siempre se relacionan con satisfacer necesidades básicas del sujeto trabajador, que pueden ser orgánicas (alimentación, baño, entre otras), o relacionadas con el trabajo (cargar gasolina, ir al taller, etcétera). En este sentido, la importancia de estudiar los ritmos en relación con las pausas y las situaciones de trabajo radica en que, a partir de éstos, se puede determinar la dinámica de constitución del proceso de trabajo.

Capitulo II

Abordajes teóricos para el conocimiento del proceso de trabajo de los taxistas

Para la realización del estudio del trabajo de los taxistas, es necesario desarrollar conceptos teóricos que permitan plantear y poner a discusión el caso empírico, con la finalidad de conocer con mayor certeza su proceso de trabajo. Para ello, en este capítulo se presenta en primer lugar un apartado que expone la necesidad de ampliar el concepto de trabajo. Esa necesidad se evidenció a partir del proceso de reestructuración productiva, que en México dio inicio en la década de los 70, y que significó una transformación en el mundo de trabajo.

La propuesta de ampliar el concepto se retoma de Enrique De la Garza quien como respuesta a diversas investigaciones sobre la industria y la reestructuración productiva en México, propuso abrir los parámetros de los estudios del trabajo mediante el uso del concepto *trabajo no clásico*. El concepto de trabajo no clásico permite realizar investigaciones con el propósito de conocer aquellas actividades laborales que no se enmarcan en los lineamientos y características del trabajo industrial, en el que existe un patrón y su trabajador, además, permite cuestionar las teorías del fin del trabajo (Offe, 1985; Sennet, 1994; Rifkin, 1995; Bauman, 2005), que surgieron con el inicio de la reestructuración productiva y que expusieron que el trabajo había llegado a su fin, con lo que perdía su centralidad como eje articulador de la sociedad y como fuente de identidad (De la Garza, 1998).

Al ampliarse el concepto de trabajo fue indispensable replantear otros conceptos relacionados con éste, como el de *relación laboral* y el de *control del trabajo*, pues al modificarse las características de trabajo, la misma relación laboral y el proceso de control se modificaron también. El uso de estos conceptos *ampliados* permitió enmarcar, en los estudios laborales, a los conductores taxistas de la Cd. de México, como trabajadores no clásicos. Y con ello, cuestionar los procesos de control que se dan en dicha actividad. Este planteamiento se construyó tomando como techo teórico al interaccionismo simbólico, pues se adecuó a las características del trabajo de los taxistas que incluyen relaciones laborales y espaciales con una diversidad de sujetos y situaciones.

Con la definición de la perspectiva teórica utilizada, se desplegó un apartado encaminado a justificar teóricamente el contexto socio-espacial en que se desenvuelven los conductores de taxi, por medio de escenarios de interacción contruidos a partir del desempeño de su actividad, que se desarrollan en el espacio urbano y son influidos por sus condiciones y características.

Una vez que se plantearon los conceptos que posibilitaron una contextualización y descripción de la actividad, se prosiguió a desarrollar un apartado sobre el ritmo. La relevancia que tiene el ritmo en el estudio de trabajo del taxista se debe a que, de acuerdo a las situaciones de trabajo contruidas en los escenarios de interacción, se define la temporalidad de la actividad estudiada. Es decir, que el ritmo en que se desempeña el trabajo de los taxistas es definido por agentes externos al sujeto trabajador, ya que éste se encuentra inserto en la dinámica espacial de la ciudad.

La ampliación del concepto de trabajo

Durante la transición del modelo económico proteccionista a uno neoliberal, ocurrida en la década de los 70, se produjeron transformaciones en ámbitos relacionados con la economía y la política. Como respuesta a estas modificaciones se inició un proceso de reestructuración productiva que fue percibida a partir de cambios tecnológicos y organizacionales en las empresas y centros de trabajo, quienes comenzaron a buscar nuevas formas en los modelos de producción, a fin de aumentar su productividad, y culminaron en un proceso de flexibilización de las relaciones laborales e industriales (De la Garza, 1993 & 2004). Al incrementar la flexibilidad de las características del proceso de trabajo, la población que se ocupaba en la industria disminuyó debido a la ausencia de una oferta laboral y a la búsqueda de nuevas formas de empleo.

Ante la búsqueda de nuevas formas de empleo, las opciones que presentaron mayor facilidad fueron, en su mayoría, actividades por cuenta propia. Este proceso tuvo un importante incremento en la década de los ochenta (De Oliveira & García,

1998) y se concibió como un conjunto de estrategias de subsistencia para los sujetos que se encontraron ante circunstancias de desempleo.

Las condiciones laborales de estos trabajadores con frecuencia son precarias pues, aunque existe la posibilidad de obtener ingresos superiores al salario mínimo, no cuentan con ninguna protección social, lo cual precariza su situación (Cuellar, 1996; De Oliveira & García, 1998), además de que los ubica dentro del sector informal de la economía.

Las transformaciones en el proceso productivo y de trabajo, resultado de la reestructuración productiva, causaron polémica en torno a las formas de estudiar el trabajo, pues se cuestionó la vigencia de la centralidad del trabajo como concepto explicativo y eje articulador de la sociedad (De la Garza, 1998). Estos cuestionamientos plantean que cada vez habrá menos trabajo y dan cuenta de la fragmentación de los mundos de vida, del yo y de las identidades obreras, que imposibilita el surgimiento de movimientos colectivos, esto conlleva “la imposibilidad de formación de organizaciones, ideologías [y] proyectos de cambio social que partan de los trabajadores” (De la Garza, 1998:5).

Como respuesta a lo expuesto en las teorías del fin del trabajo, Enrique De la Garza explica que dichos postulados carecen de “una investigación sistemática empírica de las tendencias del trabajo” (De la Garza, 1998:6) ya que, a pesar de contar con datos e información sobre las dinámicas laborales, no logran un análisis conjunto de los mismos. Además expone que el trabajo es una categoría vigente en las sociedades actuales, pues “se considera trabajo no sólo al asalariado, sino a toda actividad humana que produce bienes o servicios para satisfacer necesidades humanas” (De la Garza, 2011).

Entender el trabajo como el resultado de la actividad humana que produce bienes o servicios, permite ampliar la concepción clásica que se tiene de éste, ya que la producción que resulta de dicha actividad puede ser de tipo material o inmaterial, por tanto el trabajo no depende de las características físicas del producto, sino el valor histórico y social que se le da (De la Garza, 2011).

Lo expuesto en líneas anteriores demuestra la necesidad de ampliar el concepto clásico de trabajo para incluir –a los estudios y a la discusión– a aquellos trabajos que sufrieron cambios en las formas de producción, de desempeño o, cuyo número aumentó a raíz de la reestructuración productiva.

Una de las características que puede ser estudiada desde la ampliación del concepto de trabajo, además de las formas de producción material o inmaterial, es el espacio en que se llevan a cabo las actividades laborales. Tomar en cuenta el espacio en que se realizan las actividades que resultaron de la reestructuración productiva es fundamental, debido a que éste también se transformó.

Hablar de la transformación de los espacios de trabajo no implica pensar en absolutos en cuanto a la aparición o desaparición de espacios de trabajo, sino en la apertura de posibilidades para la creación de estos espacios. Por tanto, la ampliación del concepto de trabajo otorga la posibilidad de estudiar actividades realizadas en el espacio urbano circulatorio. Para entender la ampliación del concepto de trabajo, Enrique De la Garza (2010) ha desarrollado el concepto de trabajo no clásico.

Trabajo no clásico y control sobre el proceso de trabajo

El trabajo no clásico puede definirse a partir de la inclusión de características y situaciones realizadas o fijadas en torno a los sujetos participantes y a la actividad aludida. En este tipo de trabajo, las relaciones entre los sujetos superan la subordinación al patrón por parte del trabajador, o la integración de este último sola empresa. Así mismo, la relación contractual no es definida ni generalizada y no existen medidas de seguridad social para el trabajador (De la Garza, 2010).

Las relaciones laborales que se dan en los trabajos no clásicos, se modificaron al incluir a otros sujetos como agentes importantes en la relación laboral. La importancia de estos sujetos radica en la misma realización del trabajo, pues sin su participación, la actividad no podría realizarse. Otro elemento que adquiere relevancia en los trabajos no clásicos es el espacio en que se realiza, ya que las

interacciones entre los trabajadores y sujetos participantes pueden variar según el espacio donde se lleve a cabo la relación laboral.

En este sentido, Enrique de la Garza (2010) ubica tres tipos de trabajo no clásico:

- El trabajo no clásico tipo I es aquel que se realiza en lugares cerrados y sin relación directa con los consumidores, aunque éstos pueden ejercer cierta presión sobre el trabajador. Un ejemplo de esto, sería el trabajo en alguna cadena de comida rápida como McDonald's (Garabito & Hernández, 2010), donde los trabajadores no tienen contacto con los consumidores, sin embargo, deben realizar sus actividades en función de los pedidos y en tiempos determinados.
- El tipo II del trabajo no clásico se lleva a cabo en espacios abiertos a las interacciones entre sujetos diversos y, el trabajador puede contar o no con un salario fijo. Por ejemplo, los empleados que están encargados de atender a los clientes de un almacén, teniendo un salario fijo, o en el caso de los taxistas, que se encuentran en constante interacción con los clientes y no cuentan con un salario fijo.
- El tipo III de trabajo no clásico se lleva a cabo “en espacios fijos y cerrados privados de reproducción, como en el trabajo a domicilio, con interacciones precisas con patrones, proveedores y clientes.” (De la Garza, 2010:6). En este trabajo se considera como ejemplo al trabajo doméstico pues hay exigencias de diversos tipos mientras se lleva a cabo.

Los tipos de trabajo no clásico, planteados por Enrique De la Garza, permiten estudiar la transformación de las relaciones laborales y sus formas de control sobre el proceso de trabajo. Además, evidencian la importancia de la participación de otros sujetos en tales relaciones; pues estos sujetos son los que conducen a la ampliación del concepto de relación laboral y de control sobre el proceso de trabajo. Lo anterior, debido a que “la relación laboral bilateral entre asalariados y empresario se convierte en una relación triádica entre trabajador, cliente y empresario o bien en el de trabajador autoempleado y cliente” (De la Garza,

2010:16), sin dejar fuera la participación de otros sujetos presentes y las características del espacio en que se lleva a cabo la actividad.

De acuerdo a los tipos de trabajo no clásico, los espacios en que es posible el desarrollo de sus actividades, pueden ser espacio fijos y cerrados (tipo I), espacios abiertos a la interacción de sujetos diversos (tipo II) y espacio fijo y cerrado, privado de reproducción (Tipo III). Las diferentes características de los espacios en que se realiza el trabajo no clásico marcan una diferencia con relación a las formas de control que se efectúan en cada caso.

El control sobre el proceso de trabajo realizado en espacios fijos y cerrados puede ser ejercido por el empleador, el cliente y la comunidad de trabajadores. En este caso, hay situaciones que ocupan un papel fundamental en las formas de control, como pueden ser: las reglas organizacionales, legislativas o éticas. Para el caso del trabajo realizado en espacios abiertos a las interacciones de diversos sujetos, las formas de control adquieren una mayor complejidad, consecuencia de la ruptura de cada sujeto participante como proveedor-trabajador-cliente que, a su vez, abre un extenso panorama de posibilidades de participación. Por tanto, en estas interacciones se encuentran presentes “las reglas generales de derecho civil, comercial, penal, del reglamento de policía o de salubridad.” (Rodríguez & De la Garza, 2011:211).

En el tipo III de trabajo no clásico, que se lleva a cabo en espacios fijos y cerrados privados de reproducción, las interacciones se dan con sujetos muy específicos, como pueden ser los patrones, proveedores, clientes o familiares. En estas interacciones, el control se presenta por medio de presiones directas, efectuadas por los actores presentes en el espacio que, aunque poseen una externalidad al proceso de trabajo, cohabitan ese espacio y exigen atenciones particulares distintas a la actividad laboral (De la garza, 2010:6).

Cada una de las expresiones de control que se describieron previamente, se pueden entender como presiones simbólicas que determinan una influencia en las formas y tiempos en que se lleva a cabo el proceso de trabajo. Dichas presiones

simbólicas son ejecutadas por diferentes sujetos de acuerdo al tipo de actividad y el espacio donde se realice.

Para entender la capacidad de los sujetos, de ejercer presiones entre sí, que pueden marcar influencias en el proceso de trabajo, es necesario pensarlos como sujetos poseedores de capacidad de acción pero restringidos por las estructuras establecidas de la sociedad. Con ello es posible retomar la triada que propone Enrique De la Garza (2010), en la cual expone que “si bien las estructuras pueden ser derivadas de la praxis, su eficacia analítica tiene que ser resultado de un proceso de abstracción de las múltiples prácticas, una estilización de las mismas y su conceptualización en términos de grandes entramados” (De la Garza, 2010:12).

Al expresar la necesidad de realizar una abstracción y estilización de múltiples prácticas, con relación a las estructuras y su conceptualización en grandes entramados, el autor intenta explicar que las estructuras no están sujetas únicamente a las prácticas, sino que las presionan. Es decir que, tanto las prácticas como las estructuras son generadas y generadoras de sí mismas y, paralelamente, se encuentran ligadas a procesos subjetivos en los que puede existir o no conciencia por parte de los actores participantes. La relación existente entre las prácticas y los procesos subjetivos indican también que la subjetividad antecede a la práctica, pero también la acompaña en su proceso de realización y en sus resultados (De la Garza, 2010).

Intercambios de control en el proceso de trabajo: entre la limitación y la agencia del sujeto

Hablar de control sobre el proceso de trabajo desde la perspectiva de los nuevos estudios laborales, alude a la participación de otros sujetos en la realización del proceso de 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 triada indica –como se mencionó previamente– que no se puede tomar a ninguna de sus partes como determinantes e independientes; al contrario, las dota

de posibilidades y limitaciones para su mutua influencia. En este sentido se puede entender que tanto los sujetos como las estructuras cuentan con una capacidad de adaptarse y modificarse entre sí, generando significados de manera consciente o inconsciente. Si se observa detenidamente el papel del sujeto en relación con las estructuras y las acciones, se comprueba que éste participa activamente como agente de cambio.

Otra propuesta que recupera la participación del sujeto como agente posibilitador de transformaciones en la sociedad, es la teoría de la estructuración social de Anthony Giddens. Dicha teoría tiene como premisa la “existencia de agentes humanos reflexivos que a través de prácticas sociales rutinizadas en el espacio y el tiempo, reproducen con su acción cotidiana una estructura que no les es externa, sino interna, ya que es generada por su propia actividad” (Salazar, 2010:123).

La forma en que los agentes construyen la estructura social no es mediante “un conjunto de fenómenos dados independientemente, [pues] no forman un dualismo sino que representan una dualidad” (Giddens, 2006:61). En consecuencia, las propiedades estructurales son consolidadas como medio y resultado de las prácticas y se realizan de manera continua y recursiva. En este sentido, Giddens explica que “las estructuras no son externas a los individuos; [...] no se debe asimilar a constreñimiento sino que es a la vez constrictiva y habilitante” (Giddens, 2006:61).

Giddens explica que, los agentes que participan en la sociedad son competentes y capaces de explicar sus propias acciones; esta capacidad se genera por medio de la rutina que experimentan en su cotidianidad. Además, añade el autor, los agentes son reflexivos en el momento de marcar diferencias según las acciones producidas en su rutina, mismas que responden a razones y motivos. En este sentido, los agentes son capaces de explicar mediante “un informe discursivo [o conciencia práctica] las intenciones y razones de su actuar, [mientras que] no necesariamente podrán aducirlo sobre sus motivos” (Giddens, 2006:44).

La razón por la que no es posible articular una explicación sobre la motivación para ejecutar ciertas acciones, se debe a que ésta es, en ocasiones, una motivación inconsciente que genera en los agentes una conciencia práctica, en la que responden a otras acciones mediante el conocimiento y razonamiento adquirido en su vida cotidiana, sin poder explicar los motivos fundamentales de dicha realización.

Hablar entonces de los sujetos como parte fundamental de la estructura social, cuyas acciones son guiadas de acuerdo a las pautas establecidas por la misma sociedad, y que paralelamente permiten su configuración y reconfiguración, posibilita entablar una discusión en torno a las formas de control que se llevan a cabo en la sociedad. Pensar en el control, refiere a la capacidad de uno o varios sujetos de obtener el manejo de la situación y con ello, la delimitación de las prácticas a realizar.

Ha sido desde las perspectivas teóricas planteadas anteriormente que se construyó el abordaje teórico para la investigación aquí presentada, puesto que con ellas se otorga a todos los sujetos que forman parte de la sociedad una capacidad de ejercer relaciones de poder o de marcar influencia sobre el comportamiento de los otros, en tanto que forman parte de un grupo social.

A partir de las líneas enunciadas en los párrafos anteriores, se enmarca la discusión sobre el ejercicio del control en el proceso de trabajo de actividades no clásicas, donde se propone estudiar dicho ejercicio de control a la luz de la tríada estructura-subjetividad-acción, propuesta por Enrique De la Garza (2010) y de la dualidad de las estructuras, de Anthony Giddens. Se planteó abordar de tal forma el concepto de control sobre el proceso de trabajo debido a que, tal como lo explica Enrique De la Garza (2010; 2011), en las relaciones laborales de las actividades no clásicas, 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.

Pensar el control en el proceso de trabajo desde la perspectiva de los nuevos estudios laborales, postura teórica que reconoce que los sujetos y las estructuras sociales son producto y productoras de sí mismas, implica abrir el concepto hacia los intercambios de control. En los intercambios de control sobre el proceso de trabajo es posible que cada uno de los sujetos que participan en la relación laboral posea, en determinadas situaciones y momentos, el control sobre el proceso de trabajo.

Los intercambios de control acreditan las propuestas teóricas suscritas para su estudio pues, en cada caso, los sujetos participantes son capaces de modificar la actividad laboral, pero al mismo tiempo se encuentran limitados por las mismas condiciones estructurales de la relación laboral. Entonces, 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. Aunado a ello, cada una de las prácticas realizadas por cada sujeto participante está cargada de sentido y subjetividad, por lo que la relación laboral y el control del proceso de trabajo se configuran a través de ellos.

Escenarios de interacción en el Proceso de trabajo

La realización de una actividad laboral siempre está situada en un espacio material y social. La construcción de estos espacios es definida por las estructuras sociales que marcan influencias sobre los sujetos para la determinación de los espacios laborales, pero a su vez, por la misma interacción de los sujetos que construyen el espacio social y material que habitan.

El espacio social y material que habita un sujeto cobra relevancia a partir de los procesos de apropiación que en él se dan. Al respecto, Sergio Tamayo (2006) explica que un proceso de apropiación del espacio está relacionado al reconocimiento del *ser* y el *estar*. En primer lugar, el *ser* es lo que una persona es mientras que el *estar*, se encuentra asociado a la pertenencia; es decir, lo que una persona posee (Tamayo & Wildner, 2005). O sea, que los procesos de apropiación de un espacio se concretan cuando una persona *está* y de alguna manera

permanece en él. Y se efectúa a partir del reconocimiento —primero de manera individual— de “objetos, arquitecturas, regiones, redes de ciudades y personas físicas que califican ese espacio y [que] denotan el tipo de interacción social” (Tamayo, 2006:32).

En consecuencia, que para explicar la conformación de los espacios sociales y en nuestro caso, laborales, es importante recuperar el *ser* y el *estar* de un sujeto en relación con los *otros*. Una propuesta teórica que permite explicar esas relaciones es el interaccionismo simbólico, a partir de uno de sus principales conceptos: el de escenarios de interacción.

Goffman establece una analogía entre la vida cotidiana y la puesta en escena de una obra de teatro aunque, añade, “el escenario teatral presenta hechos ficticios; [en cambio] la vida muestra, presumiblemente, hechos reales, que a veces no están bien ensayados” (Goffman, 1997:11). En la obra teatral se identifican tres sujetos o grupos de sujetos participantes en la escenificación, el primero de ellos, es el actor (que se presenta bajo la máscara de un personaje), los personajes proyectados por otros actores y el público, que no estaría allí si la representación escénica fuera real. En el caso de la vida real, estos tres participes se constituyen en dos grupos; “el papel que desempeña un individuo se ajusta a los papeles representados por los otros individuos presentes, [que también] constituyen el público” (Goffman, 1997:11).

Un escenario de interacción puede entenderse como aquel espacio real y físico, donde se “representa el teatro de la vida cotidiana” (Caballero, 1998); se conforma por los elementos físicos y materiales del transfondo escénico necesario para la acción humana. Al permanecer fijo, el escenario limita a los actores a ciertos espacios geográficos; tal como pasa en ciertas actividades del mundo de trabajo ya sea clásico o no clásico. De acuerdo a las características del mismo es que se construyen los escenarios de interacción, pues, por ejemplo, en el caso de los trabajos clásicos, existen escenarios fijos con ciertas cualidades que permiten su realización. En el caso de los trabajos no clásicos, los escenarios de interacción pueden variar dependiendo del tipo de actividad que se realice.

Los trabajos no clásicos pueden desarrollarse en diferentes espacios, en los que participan otros sujetos que podrían considerarse ajenos a la actividad laboral; sin embargo, repensar estas situaciones desde una perspectiva interaccionista, permite puntualizar la participación de cada uno de los actores sociales en la construcción de los escenarios de interacción laboral. En este caso, es posible situar a los sujetos participantes de acuerdo al papel que representan para dicha construcción.

La forma en que se construyen los escenarios de interacción depende entonces del papel interpretado por cada uno de los sujetos participantes. Cada papel será definido de acuerdo a los intereses de cada sujeto que, al mismo tiempo, se conducirá por los medios que le permitan llegar al fin esperado; sin embargo, también se verá condicionado por las relaciones y normas sociales establecidas con anterioridad. Para lograr la construcción de un escenario, los sujetos participantes deben construir una fachada que no se limita a las características físicas del lugar, sino que incluye “insignias del cargo o rango, el vestido, el sexo, la edad y las características raciales, el tamaño y aspecto, el porte, las pautas de lenguaje, las expresiones faciales, los gestos corporales y otras características” (Goffman, 1997:35).

Las fachadas pueden ser relativamente fijas en el tiempo en que se lleva a cabo la interacción o pueden variar entre una situación y otra, tal como sucede con las expresiones faciales o las pautas de lenguaje. En este caso es posible que, las motivaciones de cada sujeto, para cambiar las fachadas entre situaciones, se den a partir de la misma interacción, fungiendo como respuestas inmediatas a las situaciones enfrentadas (Goffman, 1970).

Para los cambios en las dinámicas interaccionales, cada uno de los sujetos implementa un trabajo de cara, que consiste en la adopción de ciertas máscaras para controlar las expresiones y que así sea posible la transmisión de información seleccionada para guiar la interacción (Goffman, 1997).

Con base en lo expuesto en torno a los escenarios de interacción y la importancia de los actores sociales en su construcción, es posible puntualizar que, dichos escenarios son espacios construidos socialmente por las interacciones sociales y las condiciones espaciales del lugar en que se lleven a cabo. Entender las condiciones espaciales y sociales como formadores de los escenarios de interacción, remite a cuestionar y profundizar las formas en que las materialidades fijas y los flujos sociales, presentes en dichos espacios, influyen directamente en la configuración de los escenarios de interacción social.

En el caso de los escenarios de interacción en contextos laborales, especialmente sobre la actividad presentada en este texto, se evidencia de manera amplia la implementación de fachadas y máscaras por parte de los sujetos presentes en el proceso de trabajo.

Materialidades fijas y flujos en los escenarios de interacción laboral

Los escenarios de interacción, que se dan en situaciones laborales, son construidos a partir de las características socio-espaciales que se lleven a cabo en dichas situaciones. La forma de comprender la construcción de los escenarios de interacción no debe limitarse a la observación de las materialidades fijas en que se construyen, también debe realizarse a través del estudio de la dinámica generada por los sujetos participantes, es decir, de los flujos. De esta manera se puede establecer una estrecha relación entre la teoría social y la teoría espacial pues, “[e]n tal perspectiva, el espacio no es un contenedor. El espacio no es un hecho, ni es estable. Más bien, está constituido por las relaciones sociales que se transforman en conjunto”⁶(Stalder, 2006:141).

Estudiar los escenarios laborales desde una propuesta que integre la perspectiva interaccionista y la espacial, admite la identificación de las características materiales y los flujos presentes en ellos. Por un lado, se puede entender a las materialidades fijas como aquellos lugares donde se efectúa la interacción; los

⁶ Traducción propia. Texto original: “In such a perspective, space is not a container. Space is not a given, nor is it stable. Rather, space is constituted by social relations and transformed along with them”.

espacios objetivos o territorios que refieren al medio físico en que se configuran las relaciones sociales (Lindón, 2012). Mientras que los flujos son aquellos que se configuran mediante las acciones y condiciones sociales presentes en el lugar. Los flujos sociales permiten la construcción de espacios y lugares (Martin, 2000; Santos, 2000).

Los espacios y lugares construidos por la sociedad, en sus dimensiones materiales e inmateriales, resultan en situaciones de interacción que pueden ser fijas o móviles, permanentes en el tiempo o efímeras. Pero siempre cargadas de significados. En este sentido, Ibarra (1998) define a los lugares como:

“Una clase especial de objeto cargado de significados que existe en diferentes escalas; un rincón, la casa, una esquina, el barrio, la región, el país o el planeta, son lugares en donde se materializa el acto de vivir en el mundo [...] una entidad geométrica abstracta definida por lugares y objetos; una red de lugares y objetos que las personas pueden experimentar directamente a través del movimiento y el desplazamiento, del sentido de dirección, de la localización relativa de objetos y lugares, y de la distancia y la expansión que los separa y los relaciona”. (Ibarra, 1998:43)

Tal como menciona Ibarra (1998), la construcción de lugares –que en este caso se relacionan con los escenarios de interacción– se puede dar en una diversidad de espacios con la participación de sujetos que dotan de significados cada una de las relaciones sociales constituidas. Estas relaciones se construyen en diferentes escalas; esto significa que no existe un único escenario social, al contrario, hay múltiples escenarios que permiten a los sujetos relacionarse.

En el mundo del trabajo, la construcción de escenarios de interacción se da de distintas maneras, en las que se observa la existencia de materialidades fijas y flujos para su conformación. Por ejemplo, en el trabajo clásico, las materialidades fijas pueden observarse en cuanto al lugar en que se lleva a cabo la actividad y los flujos pueden ser medianamente regulares, pues los sujetos participantes lo son.

En el caso del trabajo no clásico, la construcción de escenarios de interacción tiende a ser más irregular, sin embargo, es un proceso que sí sucede. En las actividades con características no clásicas, las materialidades fijas pueden ser constantes o variantes en el tiempo, ya que hay actividades no clásicas que se llevan a cabo en espacios fijos y cerrados que permiten la regularidad del espacio físico. Existen algunas actividades no clásicas que se encuentran en constantes desplazamientos, como es el caso de los vendedores ambulantes y taxistas, entre otros, en las que se podría contar con una constante material pero que no es perenne.

Las materialidades fijas que se construyen con las características mencionadas previamente pueden encontrarse en escalas como: el espacio local donde se realiza el trabajo; el escenario de interacción mayor, es decir, el lugar donde se encuentra el escenario local (cómo puede ser una plaza comercial, el barrio donde se encuentra) y algunos escenarios superiores, como la ciudad. Por otro lado, los flujos presentes en estas actividades pueden ser medianamente regulares a causa de la rotación continua de los trabajadores.

Las distintas escalas en que se configuran los escenarios de interacción laboral, pueden tomarse como una guía para las relaciones laborales que se construyen, pues en cada una de éstas puede aumentar o disminuir el grado de complejidad en la interacción social. Por ejemplo, el resultado obtenido en un escenario pequeño donde se encuentra un reducido número de personas, nunca será el mismo que el obtenido en un espacio material pequeño pero con un gran número de personas.

De acuerdo con las perspectivas teóricas retomadas a lo largo de este capítulo, que sirvieron de base para el estudio realizado, se pueden diferenciar dos principales escalas en la realización del trabajo de los taxistas: la dimensión interior y exterior del taxi.

Escalas en la construcción de escenarios de interacción laboral

La diferenciación de los escenarios de interacción según ciertas escalas, permite lograr una apreciación más detallada de las formas en que cada uno se construye, además de sus dinámicas de funcionamiento. Hasta ahora se ha mencionado cómo es que dichas escalas dependen de las dimensiones, locales o globales, en que éstos se encuentren. No obstante, es necesario pensar a cada escenario como un conjunto que coexiste y se traslapa entre sí. De esta manera, es posible trasladar a este caso, algunas situaciones descritas por el interaccionismo simbólico, en las que se evidencia escenarios de la vida cotidiana en mutua interacción.

La coexistencia de los escenarios de interacción se debe principalmente a los sujetos participantes, pues cada uno es portador de roles sociales que desempeña de acuerdo al contexto en que se encuentra. Así, es posible que un solo sujeto participe en múltiples escenarios a la vez. Un ejemplo de la múltiple participación en escenarios de interacción puede ser el caso de un adolescente, que ejerce el rol de hijo, estudiante, amigo, novio, trabajador, etc. En cada uno de los escenarios en que dicho adolescente participa, debe implementar máscaras adecuadas para el buen desempeño de la interacción.

Es necesario puntualizar que las materialidades fijas en que se constituyen los escenarios nunca serán completamente independientes unas de otras, sino que es posible que una esté inserta en otra de mayor tamaño o prioridad. Retomando el ejemplo citado previamente, se puede encontrar que el adolescente trabaje como vendedor en una tienda fija que se encuentra al interior de una plaza comercial.

En la cotidianidad del trabajo del adolescente se construyen diversos escenarios de interacción, que se dan incluso en el mismo espacio. La escala más pequeña de los escenarios de interacción puede ser con sus compañeros de trabajo; otra escala, que se encuentra en el mismo lugar, pero con flujos sociales distintos, es aquella que se da con los clientes que entran a la tienda. De esa manera es posible que el adolescente participe en múltiples escenarios de interacción sólo en

su actividad laboral. Misma que se está inserta en un gran flujo de interacciones, como es el centro comercial en que se encuentra su trabajo. De tal forma que es real y viable la coexistencia de escenarios de interacción, que se configuran de acuerdo a las relaciones sociales entabladas.

Las características de la conformación de los escenarios de interacción en sus diferentes escalas, permiten considerar los espacios de interacción laboral como escenarios que existen simultáneamente, y en espacios en los que se desarrollan otros. Primero, pensándolos como escenarios que forman parte de la sociedad, que están formados por sujetos activos y participantes de grupos sociales más allá del trabajo. En consecuencia, se muestra una complejidad en los distintos niveles y escalas de interacción.

Al trasladar dichos postulados al estudio de trabajos no clásicos, cuya realización puede ser mediante desplazamientos –como es el caso de los taxistas–, la complejidad en la delimitación de fronteras entre cada uno de los escenarios se difumina. Permitiendo la conformación de una multiplicidad de situaciones de trabajo que se insertan en los distintos niveles espaciales e interaccionales.

Cada una de las situaciones de trabajo puede estar circunscrita al proceso productivo o a otras relaciones, que el sujeto trabajador debe entablar mientras lleva a cabo su proceso de trabajo. Estas situaciones son determinadas por el espacio y tiempo en el que se llevan a cabo. En su conformación, los sujetos participantes difícilmente contarán con la capacidad de controlar completamente la ruta que seguirá el proceso de interacción, o su duración temporal.

La versatilidad de la construcción de situaciones de trabajo implica la sentencia de la nula posibilidad de que dos situaciones de trabajo sean idénticas en cuanto a las relaciones sociales entabladas y a su duración en el tiempo. Sin embargo podría haber algunas pautas iniciales que fungen como guías a seguir.

La temporalidad en que se realizan las situaciones de trabajo define la dinámica en que se llevan a cabo dichas situaciones, es decir, marca un ritmo de trabajo que también se diferencia de acuerdo a las diferentes escalas de interacción.

Razón por la que es necesario reconocer su proceso de trabajo como el conjunto articulado de múltiples escenarios de interacción que definen el ritmo y las situaciones de trabajo.

El ritmo de trabajo

El ritmo es un concepto que aparece con frecuencia en el habla común ya que forma parte del mundo de la vida cotidiana y de los espacios urbanos. “La naturaleza, las personas y el espacio son, en sí mismos, elementos rítmicos y su relación toma la forma de ritmos. [...] Los ritmos de la vida cotidiana son sociales, naturales y con regularidades fisiológicas/biológicas” (Wunderlich, 2008:91). Este concepto hace referencia a ciertas periodicidades cíclicas que permiten la continuidad de un suceso, ya sea biológico o social, y que condicionan el comportamiento social e individual en el espacio (Wunderlich, 2008). Para entender la concepción de ritmo desde el aspecto social, se puede utilizar como ejemplo a las artes, como la música o la danza.

La forma en que el ritmo permite el desenvolvimiento de un sujeto en la sociedad, se afirma a partir de la dinámica social, es decir, en los procesos de reproducción de la vida social que se dan por medio de la educación, del trabajo, de los intercambios mercantiles, entre otras formas de interacción social. Desde la perspectiva de Lefebvre (2004; 2013), el ritmo se define como las repeticiones cíclicas o lineales que se separan de la comprensión del tiempo y que escapan de la lógica, y sin embargo “contienen un cálculo lógico y posible de números y relaciones numéricas” (Lefebvre, 2004:11).

El autor establece la diferencia entre repeticiones cíclicas y lineales. Las primeras son aquellas que tienen un inicio y un final, como el día y la noche; mientras que las repeticiones lineales son continuas. A estas últimas pertenecen las que se realizan en las prácticas sociales. En el espacio, el ritmo ofrece a la sociedad generar sensaciones de movimiento constante, debido a estos procesos de repetición, lineales o cíclicos, que se dan en diferentes procesos con ciertas duraciones (Wunderlich, 2008).

En las dinámicas de funcionamiento del espacio: en la vida urbana y en el movimiento, es posible identificar ritmos lineales y cíclicos que se pueden diferenciar de acuerdo a micro espacios o temporalidades específicas, pero que coexisten y pueden ser mutuamente influyentes –ello debido al funcionamiento de los escenarios de interacción construidos en el espacio urbano–. A esa coexistencia, Lefebvre la llamó «Polyrhythmic» o poli-ritmos (Lefebvre, 2004; Wunderlich, 2008).

El poli-ritmo “es la superposición de varios ritmos que se mezclan e interactúan entre sí, y que resultan en campos rítmicos complejos” (Wunderlich, 2008:97), que se mueven en relaciones antagónicas y que propician interferencias o perturbaciones en su reproducción. En este sentido, Lefebvre definió a las interferencias que se presentan en el ritmo y que generan interrupciones o pausas en el funcionamiento de su periodicidad, como arritmias.

El estudio del ritmo es fundamental para generar un acercamiento a los estudios de la vida cotidiana y del espacio, pues es en ellos donde los sujetos se desenvuelven continuamente y reproducen prácticas del *vivir*. Esto le confiere a los ritmos urbanos cierta complejidad que se vuelve relevante dentro del estudio del ritmo ya que los sujetos son, en sí mismos, organizaciones rítmicas. Reflexionar sobre el ritmo vinculado al mundo laboral no se aleja en absoluto de las líneas escritas por Lefebvre, pues el trabajo es una de las convenciones de la reproducción social, que se efectúa de acuerdo a los ritmos de la vida cotidiana y espaciales (Wunderlich, 2008).

En el trabajo, el ritmo es una constante permanente. Desde las particularidades del trabajo clásico y no clásico es factible pensar en un ritmo lineal y cíclico. En primer lugar, se suscribe al ritmo lineal por la misma pertenencia del sujeto trabajador a la sociedad que, en cierto momento y situación, debe buscar alternativas de subsistencia e incorporarse a alguna actividad laboral. Desde los trabajos clásicos, es permisible suscribirlo al ritmo cíclico, pues la actividad se realiza en función de un inicio y final de la jornada de trabajo que se repite posteriormente.

Adentrarse al estudio del ritmo de trabajo desde la perspectiva de los trabajos no clásicos añade a la relación cierta complejidad, que está suscrita directamente a las características de la actividad. Dicha complejidad se evidencia de acuerdo a la forma en que se desarrollan esas actividades, pues la manera en que se llevan a cabo no es la misma en cada trabajo, sin embargo, hay repeticiones que se efectúan cada vez que el trabajador se desenvuelve.

En algunos trabajos no clásicos que se llevan a cabo en el espacio público circulatorio, como el de los vendedores ambulantes o los taxistas, el ritmo de trabajo depende de la interacción de múltiples sujetos que pueden o no, estar laborando en el espacio común; remitiéndonos a una constante interacción y mezcla de los ritmos que genera campos poli-rítmicos.

En el espacio urbano, “los ritmos se pueden distinguir dentro de tres categorías: ritmos socio-culturales, ritmos naturales y ritmos espaciales”⁷ (Wunderlich, 2008:104), que, al estar interrelacionadas, se influyen entre sí para generar las dinámicas espaciales. Esto se hace patente a la hora de desarrollar alguna actividad laboral en el espacio urbano, pues cada uno de los ritmos que fluyen como resultado de los sujetos y dinámicas en interacción, permiten definir la construcción del ritmo urbano en un sentido más amplio. A su vez, la diferenciación de las categorías que conforman el espacio urbano, permite lograr un conocimiento más general de la manera en que éste se configura (Wunderlich, 2008).

En las actividades laborales realizadas dentro del espacio urbano, se puede diferenciar el ritmo en dos niveles en los que de igual manera participan para su configuración las categorías socio-culturales, naturales y espaciales. En primer lugar se puede identificar el ritmo en un nivel interior de la actividad (el que define

⁷ Se entiende por ritmos socio-culturales a aquellas prácticas sociales y espaciales, los gestos, códigos o rituales que se efectúan cotidianamente; como el uso de uniformes para asistir a una escuela o la asistencia misma a una escuela. Los ritmos naturales son aquellos que se llevan a cabo más allá de la intervención humana, como la salida y puesta de sol, el clima en un día, etc. Finalmente, los ritmos espaciales se dividen en dos grupos: a) los ritmos dinámicos, que son los movimientos o intensidades de los flujos de personas o vehículos y, b) los ritmos estáticos, que incluyen las repeticiones de elementos o formas en las construcciones (Wunderlich, 2008:105).

cada trabajador en cuanto al tiempo que dedicará a trabajar; el espacio a donde acudirá o las personas a las que puede ofrecer el resultado de su trabajo); en segundo lugar se reconoce el ritmo exterior a su actividad, que es determinado por el ritmo del espacio/tiempo de la multiplicidad de sujetos y escenarios en que el trabajador se encuentra.

Ubicar el desarrollo de los ritmos interiores o exteriores con sus tres categorías, en la complejidad del ritmo urbano, aumenta las probabilidades de que haya arritmia. La presencia de arritmias supone amplias variaciones en la realización del trabajo y en el desarrollo personal de cada individuo. Estas variaciones son el resultado de la influencia que ejercen los ritmos urbanos en cada sujeto que se encuentra en el espacio, por lo tanto, las constantes variaciones en su ritmo de trabajo pueden representar transformaciones en su desempeño.

Las interferencias que se presentan en el ritmo de trabajo de las actividades con características no clásicas, refuerzan la idea de la construcción de diversos escenarios de interacción en las jornadas de trabajo. Pues además de que la interacción se construye con sujetos diversos, su temporalidad es limitada, por lo que hay pausas dentro de la misma jornada de trabajo. Por ejemplo, en el caso de los vendedores ambulantes, el pleno desarrollo de su trabajo se da sólo en aquellos momentos en que se concreta una venta. Lo mismo sucede al hablar de los taxistas; su trabajo cumple la función de transportar sólo en algunos momentos. No obstante aquellos momentos en que el vendedor o el taxista se encuentran en constante búsqueda de su objetivo, son parte fundamental de su proceso de trabajo. En este tenor, se observa que las interferencias presentadas pueden propiciar pausas e interrupciones en el desempeño de la actividad que aceleran positiva o negativamente el ritmo de trabajo, pues el ritmo espacial es tanto dinámica como estática (Wunderlich, 2008).

La interioridad del taxi como espacio de trabajo: sujetos y objetos en relación

En el lenguaje cotidiano es muy común hablar de espacio para referirse a áreas que se identifican de manera objetiva y visible. Estas áreas están relacionadas con

estudios de la geografía clásica, en la que se plantea al espacio como un absoluto, al que se incluye el estudio del espacio cartográfico o cosmográfico. Sin embargo, se han entablado amplias discusiones que cuestionan esos planteamientos y sugieren una apertura en su definición. En este sentido se ha propuesto incorporar a la definición, el concepto de espacio relativo, que incluye propiedades ligadas a la *sustancia*, es decir, a los contenidos que existen en aquellos espacios cartográficos. Con ello se sitúa al espacio como el centro de las prácticas humanas. Como un contenedor, soporte o receptáculo de los fenómenos (Baily & Beguin, 2000; Lindón, *et al.*, 2006a; 2006b).

Establecer una relación cercana entre las prácticas humanas y el espacio permite entender a este último como un “conjunto de formas representativas de las relaciones sociales del pasado y del presente y, por una estructura representada por las relaciones sociales que ocurren ante nuestros ojos y que se manifiestan por medio de los procesos y las funciones” (Santos, 1990:138). Lo que significa que, el espacio es más que una localización cartográfica y se construye y toma sentido, sólo por medio de la representación que los sujetos hacen en él.

Para comprender el espacio es necesario observarlo siempre en relación con las estructuras y dinámicas que existen en la sociedad; a través de un sistema relacional hombre-sociedad-espacio-tiempo que permita marcar vínculos sociales como la fuerza de trabajo, el mercado de trabajo, la producción, el intercambio y el consumo (Baily & Beguin, 2000).

El sistema relacional ayuda a desentrañar el proceso de constitución de un espacio o de un lugar pues, al mostrar los vínculos sociales construidos en el espacio, facilita la identificación de los vínculos que se generan a partir del significado que las personas le otorgan o bien, de la forma en que éste se organiza, es decir, cómo es que las relaciones hombre-sociedad-espacio-tiempo permiten configurar espacios y lugares cargados de significados (Baily & Beguin, 2000; Tuan, 2001).

La construcción de espacios, por medio de las relaciones interpersonales y sus significados, también propicia la generación de experiencias. Cada una de estas experiencias “puede ser directa e íntima o puede ser indirecta y conceptual, mediada por símbolos” (Tuan, 2001:4); y han de constituirse como un acervo de conocimientos para el sujeto que se reflejaran en sus comportamientos futuros.

En la experiencia íntima pueden verse aquellos espacios particulares en los que el sujeto se desenvuelve cotidianamente, los que ha *conocido* por algún tiempo y con los que se encuentra familiarizado. Este tipo de espacios pueden ser el hogar, el barrio, el lugar de trabajo, la ciudad, etcétera. La experiencia conceptual, por otro lado, es aquella que se adquiere mediante símbolos; en el caso de la experiencia espacial-cartográfica, puede ser adquirida por el estudio o análisis de un mapa o documentos. Por ejemplo, un chofer de taxi conoce y aprende a andar por la ciudad, pues se desplaza constantemente en ella (experiencia indirecta); mientras que un geógrafo la conoce conceptualmente a través de los estudios que realice (experiencia conceptual).

La experiencia juega un papel fundamental en la conformación de los espacios de trabajo, ya que se constituyen por medio de relaciones sociales que a su vez, se conforman de las experiencias vividas por cada sujeto. Por ello es necesario, para hablar del espacio experiencial, incluir objetos y lugares que definan el espacio. Como el caso de los trabajadores taxistas, que el espacio de trabajo se construye con relación a la ciudad (que es donde realizan desplazamientos para ofrecer su servicio de transportación); empero también se construye en cuanto a la unidad de taxi que conduce, es decir, a la interioridad del automóvil. De tal forma que tanto la experiencia íntima como conceptual rebasan las condiciones físicas del espacio; ambas pueden construirse tanto en recintos abiertos o cerrados, pues cada una responde a las acciones y percepciones de los sujetos.

Además de las experiencias espaciales, en los espacios se pueden distinguir dimensiones. Dos dimensiones espaciales importantes, que se relacionan con la transformación de los espacios mediante la experiencia, son la dimensión interior y

la exterior. Éstas se identifican comúnmente con la intimidad y con la exposición, es decir, la vida privada y la pública.

Las características privadas o públicas de los escenarios espaciales e interaccionales pueden ser construidas en diferentes contextos y con la participación de sujetos diversos. El espacio domestico puede ser útil para marcar la diferenciación entre lo público y lo privado pues, dentro de éste existen diferencias importantes entre el uso y la división del propio espacio. Ejemplo de ello es la separación entre la sala o comedor con respecto al dormitorio o cocina, no todos los visitantes tienen acceso total a las habitaciones o espacios (Relph, 1976; Tuan, 2001).

Lo anterior permite determinar una línea divisoria que, si bien no es única, es relevante en el desarrollo de la vida social. Dicha línea separa a la interioridad de la exterioridad. Las principales características que podrían diferenciar a la interioridad y exterioridad, pueden definirse como el *dentro* o *fuera*. Todo ello a partir de un punto de “medición” neutral y físico que puede ser un *recinto*, a partir del cual se marca una diferencia del “estar dentro” o “estar fuera”.

De Castro (1997) se refiere a la diferenciación dentro/fuera, como *Indoor/Outdoor*. Desde esta propuesta, para la conformación de un *dentro* o *indoor*, sería necesario establecer límites físicos. Al marcar los límites –como puertas o ventanas– y cerrarlos, se interrumpiría el flujo entre el dentro y fuera, convirtiendo ese espacio en un lugar restringido para otros. Es posible entonces, gracias a una delimitación, marcar una diferencia entre lo público y lo privado o íntimo.

A partir de los postulados sobre lo público y lo privado respecto a la separación dentro/fuera, es pertinente profundizar en los cuestionamientos acerca de la necesidad de existencia de límites físicos para determinar una interioridad. Ello responde a los planteamientos sobre la activa participación de los sujetos en la conformación de los espacios, a través de sistemas interaccionales. De tal manera que podría pensarse la dimensión interior únicamente al espacio cerrado, como el hogar; sin embargo, al retomar la presentación en torno a la transformación de

espacios en lugares a causa de la experiencia, es permisible que haya una transformación en espacios públicos, en los cuales, los sujetos crean experiencias, relaciones sociales y con objetos que dotan de significados. Así, la ciudad natal de una persona, se convierte en un lugar íntimo (Tuan, 2001).

La posibilidad de transformar *espacios públicos* en lugares íntimos se da en el caso de los taxistas, pues lo que importa es la relación que se construye entre el espacio y la persona. Al experimentar diversas situaciones en el automóvil que conducen y en la ciudad por la que se desplazan, los taxistas establecen relaciones que convierten a la ciudad y al automóvil en *su espacio de trabajo*; generando vínculos, apropiándose de él y construyendo una memoria ahí.

Capitulo III

El trabajo de los taxistas de la ciudad de México, una investigación especializada

El objeto central de la investigación planteada fue comprender el proceso de trabajo de los taxistas de la Cd. de México, a través del estudio de las *situaciones de trabajo*, las *pausas en el trabajo* y el *ritmo de trabajo*. Se han propuesto y estudiado estos aspectos, ya que se considera que son los ejes sobre los cuales se construye dicha actividad.

La metodología utilizada para la realización del estudio planteado se enfocó en el conocimiento de la actividad, desde una perspectiva interaccional, con la finalidad de conocer el proceso de trabajo desde la subjetividad del trabajador y desde los sujetos externos que participan en el proceso de trabajo. La propuesta planteada para tal efecto es desarrollada en los siguientes apartados, en los que se abordan las estrategias metodológicas implementadas, así como las perspectivas teóricas que se encuentran detrás de cada una de ellas. Es decir, en este capítulo se presenta, a manera de justificación, la metodología empleada en el estudio.

El primer apartado expone de manera general la forma en que se produjo la información empírica necesaria para el análisis del proceso de trabajo de los taxistas. La necesidad de producir la información sobre el tema aludido responde a la falta de recursos informativos para cumplir con el objetivo principal de la investigación, pues no existen bases de datos o referencias bibliográficas específicas sobre el trabajo del taxista, enfocadas a sus situaciones, pausas y ritmo de trabajo.

A partir de la producción de información se decidió el enfoque metodológico a utilizar, encauzándolo hacia una metodología cualitativa, que se describe a detalle en el apartado dos. Este tipo de metodología hace referencia a un enfoque interpretativo del objeto de estudio, que posibilita el análisis de un sistema interaccional –sistema que se construye con base en las relaciones sociales–, lo cual está relacionado a la subjetividad de los sujetos. Estudiar la subjetividad de los participantes en los sistemas interaccionales que experimenta el trabajador taxista, viabilizó la posterior reconstrucción del proceso de trabajo de los taxistas tomando en cuenta la forma en que construyen su actividad.

En el segundo apartado se presenta también la forma en que se llevó a cabo la inmersión al campo, mediante un trabajo de campo experiencial. Este trabajo de campo se utilizó como única opción, por la pertinencia de sus características con relación a la complejidad de los sistemas interaccionales que se presentan en el trabajo de los taxistas⁸.

El apartado titulado “Herramientas para la producción de información” confiere a este capítulo la definición y descripción del enfoque autobiográfico. Explica su importancia metodológica para la recuperación de narrativas de vida. Así mismo, sienta las bases para su realización mediante la formulación de contratos narrativos que especifican las responsabilidades del relator y del interlocutor. La importancia de retomar el enfoque autobiográfico en este capítulo, se debe a que fue la principal herramienta metodológica utilizada para la producción y recolección de información en la investigación.

Asimismo se presenta el proceso de construcción del marco muestral. Para lograrlo, en primer lugar se hace una introducción a los sujetos de estudio y sus características; inmediatamente después se expone que, dadas las características heterogéneas de los sujetos participantes, se eligieron sujetos que contaran con las diferentes características reconocidas. También se describe la metodología bola de nieve utilizada para la selección de la muestra y se exhibe una tabla que contiene a los sujetos entrevistados, además de la descripción de cada una de las entrevistas autobiográficas realizadas en el trabajo de campo.

Los dos últimos apartados de este capítulo hacen referencia al análisis del trabajo de campo efectuado: se habla de las transcripciones hechas de cada entrevista. Ahí se manifiesta la importancia de la transcripción, pues es un proceso que supone la transformación de la narración o discurso oral, a un texto escrito. Otro punto importante que se trata es la elaboración de las transcripciones completas de cada entrevista, con la finalidad de garantizar una información apegada a la

⁸ La complejidad de los sistemas interaccionales está directamente relacionada con las características de su trabajo, es decir, en el trabajo del taxista se construyen escenarios de interacción con una multiplicidad de sujetos: clientes-usuarios, otros conductores, otros trabajadores del espacio urbano, autoridades de vialidad y peatones.

subjetividad de cada entrevistado, pues la construcción discursiva de cada sujeto expresa fragmentos de su subjetividad; misma que es relevante para la investigación, pues a partir de ella se configura su trabajo.

En el último apartado se trabaja lo relacionado al análisis cualitativo de cada texto, resultado de las entrevistas autobiográficas; así como de las observaciones flotantes realizadas. Se hace una descripción de cómo es que se intentó reconstruir las tramas de significación en cada caso, a través de sucesivas interpretaciones que se presentarán el capítulo cuatro.

Finalmente, este apartado cierra con la matriz de análisis utilizada para la interpretación de las observaciones flotantes y los discursos autobiográficos escritos.

El trabajo de los taxistas como sistema interaccional y la producción de información para su estudio

El trabajo del taxista, en primer lugar, se conforma por situaciones de trabajo que constituyen escenarios de interacción entre sujetos diversos, dichas situaciones se efectúan en el momento que se concreta un servicio de transportación. Antes de concretar el servicio de transportación y después de concluirlo, se llevan a cabo pausas o interrupciones que no pueden ser consideradas como un *no trabajo*, pues éstas se generan, para cumplir con necesidades físicas/biológicas o laborales del conductor o bien como una búsqueda constante de nuevos clientes-usuarios.

Las situaciones y las pausas del trabajo del taxista se consideran complementarias. En virtud de esto se estimó necesario el estudio del ritmo como un aspecto central en la realización del trabajo de los taxistas. Debido a las características del objeto de estudio construido, fue necesario considerar la necesidad de producir información adecuada para conocer cada aspecto propuesto en la investigación. La producción de información, al ser una actividad que “se rige por un modelo que representa una síntesis teórica en proceso permanente, que el investigador va desarrollando en su tránsito a través del

momento empírico” (González, 2006:150), requiere de una participación activa por parte del investigador.

La síntesis teórica que rige el proceso de producción de información debe estar comprometida con las representaciones teóricas, pero al mismo tiempo, debe estar abierta al momento empírico del trabajo y al surgimiento de nuevas ideas que pueden aparecer a lo largo del proceso (González, 2006), que incluye la inmersión al trabajo de campo⁹.

Lo anterior es indispensable, ya que la propuesta de estudiar los ritmos, las situaciones y pausas de trabajo, a través de sistemas interaccionales que recuperen la subjetividad de los sujetos participantes, no es viable mediante cuestionarios con preguntas cerradas.

La inviabilidad de producir información a través de cuestionarios cerrados se debe a que la subjetividad representa una realidad compleja “imposible de ser conocida por categorías universales *a priori*, que frecuentemente representan mucho más principios de fe que construcciones científicas” (González, 2006:151). Por tanto, para el conocimiento de la subjetividad de los taxistas es necesario priorizar estudios interaccionales que recuperen las múltiples dimensiones presentes en la subjetividad, “que son simultáneas y se superponen entre sí, desdoblándose de diferentes maneras en sus propias relaciones” (González, 2006:152).

Hacer énfasis en los sistemas de interacción, significa priorizar y observar las tensiones y contradicciones de la vida social, y el movimiento entre las relaciones estructurales y los sujetos que éstas producen (Reguillo, 1998). La evasión del estudio de sistemas interaccionales, como se plantea, traería como consecuencia una limitación al descubrimiento de situaciones de interacción realizadas por los sujetos de estudio, que son desconocidas para el investigador y que podrían llevar una investigación a resultados que no reflejen la realidad estudiada.

⁹ Se considera como trabajo de campo al acercamiento al caso empírico del cual se pretende hacer una investigación. Para llevarlo a cabo es necesario hacer una inmersión en el espacio social, geográfico y temporal en que ésta se realizará; para lo cual, el investigador debe delimitar las características que incluirá en su investigación y por tanto, excluye otras tantas que no serán tomadas en cuenta para su análisis (Katz, 1994).

La metodología cualitativa y el trabajo de campo experiencial en el estudio de los taxistas

Para concretar un estudio con las características establecidas en esta propuesta, fue necesario optar por una metodología que resultara adecuada, es decir, que permitiera un acercamiento al objeto de estudio y posibilitara el reflejo de la realidad en cuanto a la conformación del proceso de trabajo de los taxistas. En consecuencia se implementaron metodologías cualitativas, pues facilitaron la ejecución de los objetivos planteados inicialmente.

La metodología cualitativa reconoce un panorama de investigación que ofrece oportunidades para el descubrimiento de lo inesperado; busca la comprensión e interpretación de sucesos de la realidad, desde la observación de las propias interacciones sociales y de los sucesos ocurridos anteriormente (Ruiz, 1996). Por tanto, 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 la metodología cualitativa es necesario comprender los supuestos filosóficos que la sustentan. Uno de los supuestos más importantes para entender la metodología cualitativa, 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 son únicos y centrados en lo humano, 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 estilo de investigación, en este caso, es imaginativo suave, real y abundante; y las teorías utilizadas, son inductivas y concretas (Ruiz, 1996). Al contrario de los postulados humanistas, que se utilizan en la metodología cualitativa, se encuentran aquellos positivistas, que construyen sus focos de estudio mediante planteamientos generales, centrados en las estructuras y observando cosas o

sucesos específicos. Su tarea es de medición y el estilo de investigación que se utiliza es sistemático, replicable, fiable, deductivo y abstracto (Ruiz, 1996).

De acuerdo a los postulados que se presentan desde el enfoque cualitativo, es permisible construir una relación directa con el interaccionismo simbólico, “cuyo foco central no es otro que la comprensión subjetiva, así como las percepciones de y a propósito de la gente, de los símbolos y de los objetos” (Ruíz, 1996:15). Retomar al interaccionismo simbólico en el enfoque metodológico cualitativo, permite reforzar sus postulados en función de la necesidad de profundizar el estudio en las relaciones sociales, siempre y cuando no se establezcan generalidades entre los sujetos.

Para lograr la interpretación y comprensión en un estudio cualitativo, es necesario realizar “acercamientos interdisciplinarios, donde no solamente entr[e]n en diálogo constructos y marcos conceptuales diferentes, sino propuestas que sirv[a]n de herramientas y construcciones metodológicas que provengan de diversas disciplinas” (Reguillo, 1998:20). 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).

El enfoque que se siguió para realizar el trabajo de campo dentro de la metodología cualitativa fue el trabajo de campo experiencial, cuyo objetivo 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). 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”.

La mejor vía para abordar la cotidianidad y la subjetividad de los taxistas –mediante el estudio de sus interacciones– evitando sesgos en la investigación es

desde una apertura metodológica hacia un trabajo de campo experiencial que permita al investigador percatarse de la subjetividad presente en los sujetos de estudio y, en función de ello, renovar o reformular los planteamientos iniciales. Lo cual se refleja en el descubrimiento mutuo que señala Rowles (1978).

El enfoque autobiográfico como herramienta para la producción de información en el estudio del proceso de trabajo de los taxistas

Las herramientas utilizadas para la producción de información requerida en el estudio de las situaciones, pausas y ritmo de trabajo de los taxistas, y que se efectuaron mediante el trabajo de campo experiencial, fueron las entrevistas narrativas con enfoque biográfico y observaciones participantes en el espacio interior del trabajo. Cada una de éstas, confirió al estudio de los trabajadores taxistas posibilidades para comprender –además de las pautas principales que se mencionan como objetivo principal– la subjetividad de los trabajadores, conjuntando situaciones, pausas y ritmos.

La herramienta de investigación que fungió como eje principal en la producción y recolección de información, fue la entrevista narrativa. Este tipo de entrevistas posibilitan la formulación de relatos autobiográficos. Dichos relatos tienen la característica de “un discurso particular de carácter interpretativo, y no la reconstrucción verbal de acontecimientos pasados [...] [y] provienen de un hablante que en determinadas condiciones, construye, proyecta y sostiene una imagen particular de «sí mismo» que el narrador construye en términos de un personaje” (Piña, 1989:132).

La concepción de un *personaje* en el relato autobiográfico se genera a partir de la ubicación del relator en una situación biográfica y explicativa, que lo capacita según las condiciones materiales y simbólicas en que se encuentre. En ese sentido, la información proporcionada es seleccionada por él mismo; lo que implica una diferenciación entre relato autobiográfico y testimonio, pues en este último se cuestiona al entrevistado sobre un acontecimiento o entorno específico (Piña:1989).

La principal justificación del enfoque autobiográfico para la validez del material que con él se produce es que, en la reconstrucción de la vida del relator –en este caso, los conductores taxistas–, cada fragmento es seleccionado a consideración de éste. Puesto que en la búsqueda por conocer o comprender una situación planteada como objeto de investigación, “toda narración autobiográfica está muy distante de parecerse a un monólogo desinteresado que realiza una persona frente a sí. Al contrario, cualquier relato cuya motivación inicial es una supuesta reconstrucción de la propia vida, es en realidad un determinado tipo de construcción discursiva de carácter interpretativo, confeccionada para un público particular” (Piña, 1989:135).

El carácter interpretativo, al que hace referencia Piña, describe la recapitulación que hace el relator y los comentarios u opiniones en torno a ellos. Este proceso “asume 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).

El enfoque autobiográfico se articula con base en un orden lógico y cronológico pero esto no supone que sean dictados estrictamente por su ocurrencia en el tiempo a mediano o largo plazo, sino que es organizado como una sucesión ordenada cronológicamente y de acuerdo a relaciones inteligibles (Piña, 1989).

La narración autobiográfica es un proceso lingüístico que se inicia con un contrato narrativo entre los interlocutores, y se da por medio del uso del lenguaje, como un preámbulo al relato autobiográfico. Dicho contrato se efectúa mediante una fórmula inicial que define el *status* y la *función de la interacción*. El sello de este contrato significa “la aceptación [por parte del entrevistado] del hecho de que su relato será objeto 1) de un análisis (y por consecuencia, dejará de pertenecerle) y 2) de una eventual publicación” (Chanfrault, 1988:8).

La fórmula inicial que funge como contrato narrativo tiene que ver con el modo en que se transmite la información y la manera en que se solicita al relator. En las distintas entrevistas realizadas durante la investigación, el contrato narrativo se

llevó a cabo con la pregunta inicial «¿podría contarme la historia de su vida como taxista/conductor de Uber?». Dicha fórmula es una exhortación al relator, que se conforma por el sello narrativo (*plátiqueme/cuénteme*) y autobiográfico (*su vida*). Al solicitar al relator que platique *su vida* queda expresa la aclaración de que él mismo se hará cargo del relato de su experiencia (Chanfrault-Duchet, 1988).

En el desarrollo de las entrevistas, y como respuesta a los contratos enunciados previamente, se otorgó a los entrevistados la posibilidad de narrar la historia de su vida como taxista a partir de un relato construido por ellos, confiriéndoles el poder de decisión, en cuanto a la forma de construir su narrativa. Sin embargo en algunos momentos (principalmente al terminar una línea argumental sobre un tema en específico decidido por el entrevistado), se presentaron situaciones en las que los entrevistados trataban de devolver dicho status al entrevistador, pues consideraban que «no tenía nada más que contar» y pedía que se le preguntara sobre un tema en específico para poder continuar con la construcción de su relato.

Las respuestas a los intentos de devolución del status fueron algunas “*preguntas*” que trataban de evitar marcar cualquier guía a la temática de la entrevista; esto se hizo posible con respuestas que recuperaban comentarios previos (realizados en la misma entrevista, o en las charlas que se dieron en el preámbulo a ésta).

Una estrategia que funcionó adecuadamente para evitar la dirección de la entrevista fue comentar a los entrevistados que no era necesario realizar preguntas específicas, pues se buscaba comprender su trabajo a partir del conocimiento que ellos mismos poseían. En algunas ocasiones, la respuesta a estos comentarios fue la recuperación de nuevas experiencias; pero en otras, los que los entrevistados decidieron no continuar con su relato y dar por terminada la entrevista. La forma en que los entrevistados construyeron sus narraciones se pueden ubicar en la esfera de lo personal, pero enfocadas a su trabajo.

Al observar el panorama general de las entrevistas realizadas en el trabajo de campo, se pudo concluir que el discurso autobiográfico fue una herramienta útil en la inmersión al campo, dado que la propuesta de abordaje incluye el estudio del

trabajo de los taxistas a partir de su desempeño en el espacio urbano. Por lo cual, la utilización de este recurso permitió obtener información (situaciones, relaciones sociales, motivos de trabajo, etcétera) que en un principio no había sido considerada como parte del estudio.

Construcción del marco muestral

Para la realización de las entrevistas con enfoque autobiográfico se seleccionó una muestra de sujetos participantes en el proceso de trabajo de los taxistas. Los sujetos considerados son trabajadores taxistas, pasajeros-clientes, conductores de vehículos particulares y *otros sujetos*¹⁰ presentes en el espacio urbano, como vendedores ambulantes y peatones. Desde esta consideración, se evidencia una heterogeneidad de sujetos a tomar en cuenta para la investigación aquí enmarcada. Sin embargo se da relevancia a los sujetos trabajadores. En primer lugar, para la construcción del marco muestral, se reconocieron las características de los trabajadores taxistas de acuerdo al tipo de servicio que ofrecen, como: taxi libre, de sitio, servicio por aplicación¹¹, servicio ejecutivo, servicios especiales, y de montaña; además de su situación como concesionario¹², no concesionario o arrendatario (de las placas).

Posterior al reconocimiento de las diferentes características y situaciones de trabajo de los conductores taxistas se indagó, mediante la realización del trabajo de campo exploratorio, sobre la existencia potencial de límites definidos entre cada característica o una posible yuxtaposición de ellas. Como resultado de esta fase de exploración, se encontró que debido a la complejidad presente en el trabajo de los taxistas en el espacio urbano, no existen límites o fronteras específicas entre algunas de sus características. En consecuencia, se refleja una mezcla entre las diferentes categorías reconocidas y el trabajo libre.

¹⁰ En adelante se utiliza esta expresión para referir a los sujetos que no son los conductores taxistas pero que están presentes en el proceso de trabajo: pasajeros-clientes, conductores de vehículos particulares, vendedores ambulantes y peatones.

¹¹ Se toma como taxis de servicio por aplicación a Yaxi, Easytaxi, Uber y Cabify.

¹² Se llama concesionario a aquellas personas que poseen la concesión de las placas de taxi. La concesión es otorgada por el Estado.

A partir de este hallazgo, se decidió construir la muestra desde una heterogeneidad de sujetos trabajadores, agregando la multiplicidad de *otros sujetos* participantes (pasajero-cliente, conductores de vehículos particulares, vendedores ambulantes y peatones). Para la aplicación de entrevistas autobiográficas, se pretendió cubrir el mayor número posible de las características de trabajadores y de *otros sujetos* identificados.

Reconocer la heterogeneidad de sujetos participantes en el proceso de trabajo a estudiar, no trae consigo una aspiración de lograr una representatividad completa ni exhaustiva de los conductores de taxi o de *otros sujetos*; sino de conocer la mayor cantidad posible de tipos de sujetos trabajadores y de situaciones de trabajo, tomando en cuenta que es posible que existan otras situaciones de trabajo que pudieron no ser abordadas en esta investigación.

Posterior a la definición de las características de los sujetos que serían incluidos en la muestra, se llevó a cabo un proceso de selección. La elección de los sujetos que participarían en la investigación se generó a través de la metodología de *bola de nieve*. Esta metodología consiste en localizar “un caso perteneciente al grupo objeto de investigación [que] lleva al siguiente y al próximo y así sucesivamente hasta alcanzar el nivel de información suficiente para dar por terminada la investigación” (Quintana, 2006:58).

La selección de los sujetos trabajadores que participaron en esta investigación –bajo la metodología de bola de nieve– implicó la ubicación de un conductor taxista, a partir del cual se logró contactar a otros conductores, conocidos o amigos suyos. Las características de los trabajadores con que se buscó establecer un contacto, respondieron al reconocimiento de la heterogeneidad de sujetos trabajadores.

En el caso de los contactos realizados con los *otros sujetos* la metodología de bola de nieve también surtió efecto, pero en este caso se llevó a cabo mediante conocidos propios. Es decir, se lanzó una convocatoria informal a conocidos y amigos para contactar a personas con las características requeridas (pasajeros-

clientes regulares de taxi, conductores de vehículos particulares, vendedores ambulantes y peatones). La respuesta obtenida mediante esa convocatoria informal, permitió contactar sólo a algunos de los sujetos buscados, como fueron clientes-usuarios.

Sujetos del marco muestral

Número de entrevista	Fecha de realización	Perfil del entrevistado	Duración de la entrevista	Estado de la transcripción
1	26/06/2015	Nombre: Antonio Martínez Edad: 50 años (aprox.) Años de experiencia: 28 años Características de trabajo: Chofer Taxista libre Yaxi (intermitente)	3' 54"	Completa
1.1	10/01/2016	ibíd.	1, 34'	Completa
2	13/02/2016	Nombre: Fernando Edad: 60 años (aprox.) Años de experiencia: 19 años Características de trabajo: Chofer Taxista libre Banda civil	57'21"	Completa
3	09/02/2016	Nombre: --- sobrenombre: Zafiro edad: 50 años (aprox.) Años de experiencia: 6 años Características de trabajo: Dueña de vehículo Arrendataria de placas Taxi de sitio Banda civil	38'02"	Completa
4	20/02/2016	Nombre: --- sobrenombre: Salsero Años de experiencia: 15 años Concesionario dueño de vehículo Banda civil	1, 36'20"	Completa

El trabajo de los taxistas de la ciudad de México, una investigación espacializada

Número de entrevista	Fecha de realización	Perfil del entrevistado	Duración de la entrevista	Estado de la transcripción
5	23/02/2016	Nombre: --- Sobrenombre: Rumbero Años de experiencia: 5 años Concesionario dueño de vehículo Taxi de sitio Banda civil	45'19"	Completa
6	16/04/2016	Nombre: Fidel Edad: 60 años (aprox.) Años de experiencia: 13 años Características de trabajo: Chofer taxi libre y sitio irregular por las noches	1, 10'	Completa
8	10/03/2016	Nombre: Ledín Edad: 33 años Tiempo de experiencia: 8 meses Características de trabajo: Conductor de Uber Propietario del vehículo Fue miembro de grupo de Whatsapp	40'22"	Completa
9	11/03/2016	Nombre: Diego Edad: 30 años Tiempo de experiencia: 2 meses Características de trabajo: Conductor de Uber Socio conductor	45'50"	Completa
10	01/06/2010	Nombre: Miguel Ángel Edad: 30 años (aprox.) Tiempo de experiencia: Menos de 1 mes. Características de trabajo: Conductor Uber Socio conductor	20'00"	Completa
11	19/03/2016	Nombre: Juan Carlos Edad: 45 años (aprox.) Conductor particular automóvil y usuario ocasional de taxi	1, 20'	Completa
12	27/02/2016	Nombre: Daniel Landero Edad: 27 años Usuario regular de taxi	38' 00"	Completa

Transcripción de entrevistas: de la palabra oral al discurso escrito

Una etapa relevante en el desarrollo del proceso de investigación, posterior a la realización del trabajo de campo y que suele ser minimizado, es el momento de la transcripción de entrevistas. “Resulta tentador concebir a la transcripción en el modo más objetivista posible. Es decir, como el paso de registros en audio a registros escritos” (Farías & Montero, 2005:3). Sin embargo es probable que concebir las transcripciones de manera tan simplista, sea contraproducente para el eventual análisis a realizar.

Las complicaciones de la transcripción como registro escrito pueden encontrarse en el momento del análisis, pues “las inflexiones de la voz, el ritmo del habla, la acentuación, las anécdotas dentro del relato, la pronunciación, las palabras usadas y los nombres citados, además del contenido en sí, seguirán exigiendo un esfuerzo interpretativo” (Farías & Montero, 2005:3). Es por ello que realizar una transcripción implica “traducir de un lenguaje oral, con sus propias reglas, a un lenguaje escrito con otro conjunto de reglas” (Kvale, 1996:165)

Para transcribir una entrevista se debe tener en cuenta que no existe una *traducción* del lenguaje oral al escrito que sea “correcta”. Para lograr una *adecuada* transcripción, es necesario que ésta se realice tomando como base los objetivos de la investigación, pues esto permitirá identificar en el análisis posterior la subjetividad plasmada en el discurso del entrevistado. Una de las propuestas y recomendaciones que debe considerarse en la transcripción de entrevistas es, que de manera paralela a la entrevista, el investigador realice una serie de anotaciones que permitan recuperar el contexto en que se dan algunos comentarios (Farías & Montero, 2005).

Valles (2002) expone que para contrarrestar las limitaciones de la transcripción, es necesario escuchar las grabaciones originales, pues eso permitirá evaluar la adecuación de una interpretación. Las propuestas hechas por Farías, Montero y por Valles, están enfocadas a disminuir, en medida de lo posible, la pérdida de información que se efectúa al *teclear* el discurso oral. Lo cual puede relacionarse

con la propuesta de Atkinson (1998) de pensar cada grabación como *el documento primario*, y como *documento secundario* a las transcripciones.

Considerar como documento secundario el texto escrito, refleja la enorme relevancia que debe otorgársele a la construcción discursiva del hablante, por lo tanto, la realización de una transcripción, debe ser de manera completa (transcribiendo absolutamente todas las expresiones del entrevistado) para no tergiversar la construcción discursiva de los sujetos entrevistados. Además, debe realizarse en el plazo inmediato a la realización de la entrevista. De este modo se facilitará y enriquecerá el proceso de análisis, ya que el investigador tendrá presente algunos detalles de la dinámica interaccional que pueden detonar pautas de significados (Farías & Montero, 2005; Valles, 2002).

Debido a la importancia de la transcripción, se decidió trabajar las entrevistas que resultaron del trabajo de campo de manera que fuera posible su interpretación, a partir de la recuperación de la construcción discursiva de cada sujeto taxista. Para ello fue necesario identificar cada entrevista (en audio) como primer documento y fuente de información, ya que es en la forma en que cada taxista llevó a cabo la construcción de su discurso y donde expresan fragmentos de su subjetividad, y es a partir de esta subjetividad que se configura su trabajo. La recuperación de la subjetividad del taxista, en esta investigación, posibilitó el conocimiento y análisis de la construcción de su proceso de trabajo.

Análisis de información: Trabajo y cotidianidad de los conductores de taxi

La producción de información durante el trabajo de campo no es el fin del recorrido metodológico. Al contrario, es a partir de dicha información que se hace posible conocer una realidad, mediante la conceptualización de datos y de su recapitulación, a la luz de “teoría[s] preexistente[s] a manera de permitir su redefinición en cada investigación” (De la Garza, 1983:25) y con ello, dar sentido a dicha realidad. Por tanto, el análisis de la información producida es una etapa primordial del proceso de investigación.

Para el conocimiento del trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, se buscó comprender la subjetividad de los sujetos entrevistados con el fin de reconstruir tramas de significación, y, a través de sucesivas interpretaciones, lograr la reconstrucción del proceso de trabajo de los taxistas, para después determinar la manera en que las dimensiones espaciales y laborales se intersectan en la configuración de dicho proceso, identificando paralelamente cómo estas dos dimensiones influyen o modifican el trabajo de los taxistas de acuerdo a las situaciones, pausas y ritmos de su trabajo.

El análisis del proceso se realizó desde los aspectos *temporal, espacial e interaccional*, esenciales para la investigación, pues permitieron la conformación de tramas de significados presentes en la subjetividad de los conductores taxistas. Además se hizo uso de un concepto que está presente de manera transversal en cada uno de ellos: el *ritmo*.

El estudio del ritmo permitió entablar un diálogo entre la temporalidad, la espacialidad y las interacciones que conforman el trabajo de los taxistas. En este sentido, el ritmo, en las diferentes formas que se puede presentar¹³, se evidenció en las situaciones de trabajo y las pausas en la actividad. Para el análisis de este elemento, se utilizó la propuesta de Lefebvre (2004) sobre el *ritmo-análisis*, que permite conocer la cotidianidad de manera amplia, pensando en conjunto al espacio y al tiempo dentro de la vida cotidiana. Para lograr un ritmo-análisis es necesario observar el espacio de manera horizontal.

La vía adecuada para la realización de un ritmo-análisis, desde la propuesta de Lefebvre (2004), es observar y estar atento “no sólo a las palabras o fragmentos de información, las confesiones y confidencias [...], [hay que] escuchar el mundo, y sobre todo a lo que se llama con desdén ruido, que son dichos sin sentido, y los murmullos, llenos de significado y, finalmente, escuchar los silencios” (Lefebvre, 2004:17). De tal forma que para el análisis de las narrativas construidas por los

¹³ El ritmo puede ser lineal o cíclico y a la vez, es posible que se presenten, dentro de cada ritmo, interferencias llamadas arritmias, o poli-ritmos que hacen referencia a la presencia y superposición de dos o más ritmos.

conductores taxistas, se crearon matrices de análisis que permitieran recuperar la totalidad de sus narrativas y traslucirlas con su actividad laboral.

La observación de las narrativas construidas por los taxistas, como una totalidad articulada y repensada a la luz de su trabajo, permitió la recuperación y la reconstrucción horizontal del ritmo¹⁴. Desde la propuesta hecha por Lefebvre, para lograr una reconstrucción horizontal del ritmo, es fundamental el reconocimiento de la experiencia previa del investigador; pues la apreciación del espacio se da desde el cuerpo del observador. Por lo tanto, el observador “debe dar cuenta de esta relación entre el presente y la presencia: entre sus ritmos. Una relación dialéctica: ni incompatibilidad, ni identidad–ni exclusión ni inclusión” (Lefebvre, 2004:18).

En concordancia con la propuesta lefebvriana, la experiencia previa encausó un análisis del trabajo de los taxistas que incluyó situaciones y conocimientos, que en apariencia se encuentran completamente externos al trabajo, pero que en ciertos contextos funcionan como pistas detonadoras de la subjetividad de los conductores y se encuentran presentes en la conformación de su trabajo. Con ello se reconoce que incluso los silencios pueden tener un importante significado en ciertas circunstancias (Lefebvre, 2004).

¹⁴ La importancia de realizar un análisis horizontal y completo de las narrativas realizadas por los conductores, se debe a que “el discurso autobiográfico está compuesto por construcciones de primer nivel: elaboraciones propias del sentido común, plagadas de elementos subjetivos que refleja el punto de vista del actor” (Piña, 1989:138).

Capitulo IV

El trabajo del taxista: una articulación de situaciones y ritmos de trabajo

El objetivo central de este capítulo es presentar los hallazgos del análisis de la información producida en el trabajo de campo, con base en un debate establecido entre las propuestas teóricas utilizadas y el caso empírico presentado en la investigación.

De manera inicial se hace un desglose analítico del proceso de trabajo de los taxistas, conformado por la articulación de diferentes situaciones y pausas en el trabajo. El desglose analítico que se propone, es con la intención de disgregar cada una de las partes que conforman el trabajo estudiado, lo cual corresponde al objetivo central de la presente investigación: reconstruir el proceso de trabajo de los taxistas a partir de una conjunción articulada de situaciones y pausas que se encuentran mediadas por diversos sistemas interaccionales y que definen ritmos de trabajo.

El primer aspecto presentado se refiere a las materialidades fijas y los flujos presentes en la interioridad del trabajo del taxista. La interioridad del vehículo es importante, pues es ahí donde se ejecuta el trabajo de manera evidente. Es decir, que los servicios de transportación no existen si no es en la interioridad del automóvil.

En este apartado se hace una descripción y análisis de las materialidades intrínsecamente asociadas al trabajo de los taxistas, donde explora su influencia. Posteriormente se analizan los sistemas interaccionales que se construyen en el taxi y se indagan las formas en que tales sistemas, posibilitan o limitan la construcción de la actividad.

Conocer los sistemas interaccionales permitió profundizar en la manera en que cada uno de los trabajadores ha construido una estrecha relación con su actividad y con los objetos que ahí se encuentran, también visibilizó cómo el modo en que se conforma cierto *“orgullo por su actividad laboral”*. Además de evidenciar algunas dificultades que se presentan entre compañeros o patrones.

El abordaje de dichos sistemas, posibilitó la construcción de un planteamiento sobre los objetos integrados en el espacio de trabajo del taxista y el sentido que se

les atribuye. La relevancia de analizar los objetos presentes en el espacio de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México, corresponde a que éstos suelen contener conexiones con otros ámbitos de la vida del taxista y de este modo, esas conexiones transfieren significados de otros ámbitos al del trabajo.

Para analizar los objetos que existen en el espacio de trabajo, se ha recurrido a la propuesta de Anne Muxel (1996), quien diferencia a los objetos en aquellos que tienen una función útil y los que están más ligados a las emociones o a los significados personales que se les da. La diferenciación de estos objetos permite conocer la manera en que cada trabajador se apropia de su espacio de trabajo y la extensión del espacio doméstico que cada uno de los trabajadores improvisa en su vehículo y su espacio de trabajo.

El apartado dedicado al análisis de los sistemas interaccionales permitió identificar las siguientes categorías analíticas: las interacciones entre el cliente-usuario, los otros sujetos participantes en la interioridad y el conductor; los tiempos de duración aproximada de los servicios de transportación; el tiempo de búsqueda de clientes-usuarios; la experiencia de los conductores en su trabajo, sus condiciones laborales, los saberes técnicos y empíricos que cada uno posee y la forma en que éstos son aplicados para tomar decisiones sobre su movilidad en la ciudad y la duración de sus jornadas de trabajo.

EL último apartado de este capítulo, presenta una descripción articulada del proceso de trabajo, que comprende a las situaciones y pausas en el trabajo de los taxistas. Tanto unas como otras son consideradas en esta investigación aspectos integrales del proceso de trabajo. La articulación de situaciones, pausas y ritmos, —con sus propios sistemas interaccionales— en esta propuesta, es lo que hace emerger la densidad del proceso de trabajo del taxista.

En el apartado dedicado a las pausas en el trabajo de los taxistas, se comenta de manera detallada cada una de las características que éstas presentan: su duración, las actividades que se realizan y los espacios en que éstas se ejecutan, los sujetos participantes, los procesos de toma de decisiones y las consecuencias

laborales de cada una de las decisiones que toma el conductor. En consecuencia, el abordaje de las pausas en conjunto con la descripción de las situaciones de trabajo permite conocer el ritmo de trabajo de los taxistas, por lo que, se dedica un apartado a la articulación de los ritmos en que labora el conductor.

En el apartado sobre el ritmo de trabajo se hace una descripción de las dinámicas en que se desenvuelve ésta actividad. Mismas que pueden llevarse a cabo de manera regular y ser parte de circunstancias distintas pero simultáneas, con características cíclicas, lineales o presentar interferencias.

Materialidades fijas y flujos en la interioridad del trabajo del taxista

Tal como se indicó en el capítulo teórico, en esta investigación se propone estudiar la interioridad como una construcción hecha a partir de las características físicas de los recintos y de la participación de los sujetos; de esta forma, es posible replantear los límites de dicha construcción, mismos que responden a elementos que superan las fronteras físicas o territoriales, ya que las fronteras pueden ser construidas de manera simbólica, alrededor de uno o más sujetos que limitan el acceso de otro u otros a la interioridad construida.

La construcción simultánea de fronteras físicas y subjetivas determina que la interioridad y la exterioridad no son aspectos contrarios, son características que se representan de acuerdo a múltiples situaciones. Es posible hablar de interioridad/exterioridad construida dentro de un recinto limitado o en un espacio abierto.

La participación de los sujetos en la conformación de la vida social y en consecuencia, del espacio es activa y muy relevante; por eso al momento de plantear la construcción de espacios interiores o exteriores, es necesario incluir las acciones ejercidas por los sujetos participantes. En el caso del taxi, las acciones efectuadas por cada uno de los sujetos presentes definen la construcción del espacio interior del automóvil.

La construcción del espacio en un taxi no es necesariamente una construcción de interioridad, pues si bien, al hablar de la interioridad del trabajo del taxista es posible tomar como referencia aquello que constituye el *dentro* del vehículo¹⁵, a la luz de los planteamientos realizados a lo largo de este documento, esa concepción del *dentro*, debe ser traspuesta a las distintas materialidades fijas y flujos que se encuentran presentes en esa situación.

Por tanto, la dimensión interior del trabajo de los taxistas incluye las características materiales fijas y los flujos que se encuentran presentes en ella. La recuperación de dichas características posibilita la reconstrucción de las dinámicas interaccionales que se llevan a cabo en ese espacio.

En esta investigación fue posible entablar comunicación con taxistas que poseen diferentes características y condiciones laborales. Dicha comunicación no sólo permitió la recuperación de narraciones sobre los conductores taxistas, también, facilitó el re-conocimiento de los vehículos en que llevan a cabo su actividad. Asimismo, el trabajo de campo realizado permitió conocer las materialidades fijas y los flujos a los que se hace referencia en el párrafo anterior.

El taxi: materialidades del vehículo y su relación con el desempeño de la actividad

Las materialidades fijas en el trabajo del taxista se refieren a las características físicas del vehículo en cuestión; tienen la capacidad de determinar la direccionalidad de la interacción entre los sujetos participantes, otorgando indicios acerca de una conexión intrínseca con los flujos presentes en la interioridad del automóvil, mismos que son construidos de manera constante en la interacción.

Las materialidades fijas de un vehículo destinado al trabajo taxista, pueden ser muy diversas. En primer lugar, éstas se pueden determinar de acuerdo a la marca, el modelo o diseño del automóvil. Generalmente, los automóviles destinados a

¹⁵ El espacio *dentro del vehículo* se considera como el recinto que permite identificar los límites impuestos en la construcción de una interioridad.

este trabajo son vehículos del segmento B¹⁶ como el modelo Nissan Tsuru. Las razones por las que son elegidos los automóviles de este segmento corresponden a su consumo económico.

En los últimos años, se ha incrementado el uso de automóviles sedan del segmento C¹⁷, como el modelo Nissan Tiida. La elección de automóviles de este segmento puede deberse a que, a pesar de que es un segmento más alto, mantiene un consumo económico y permite posicionar el trabajo de transportación como un servicio de mayor calidad.

En el caso de los automóviles afiliados a la empresa Uber, se observa una mayor variedad de vehículos. El principal requisito para ingresar un automóvil a Uber es que pertenezca a los segmentos C, D¹⁸ o superiores.

La importancia de recuperar el tipo y modelo de automóvil utilizado como taxi/Uber, se evidenció en las entrevistas realizadas, pues la apariencia externa del vehículo, en muchas ocasiones, es una variable que influye en la decisión de un cliente-usuario sobre abordar o no la unidad. Un ejemplo de este tipo de comentarios en entrevistas es el que hace un usuario:

“Pues uno ve cuando el taxi está bien. Digo, porque a veces hay taxis que son viejísimos. Entonces, antes de hacerle la parada a uno, pues hay que ver que no esté destartalado”.¹⁹

En este punto en que se toma en cuenta el tipo de automóvil y la toma de decisiones de los clientes-usuarios para abordar un automóvil, se marca una

¹⁶ Los automóviles de este segmento cuentan generalmente con espacio para cuatro adultos y un niño. Actualmente sus medidas rondan los 4 metros. Su motor es regularmente de cuatro cilindros y sus cilindradas se encuentran entre 1.0 y 2.0 litros, por lo que su consumo de combustible es bajo.

¹⁷ El segmento C, incluye a aquellos automóviles con carrocería hatchback (5 puertas), monovolumen (7 plazas) o compacto grande. El utilizado para el servicio de taxi generalmente tiene espacio para cinco pasajeros. Sus medidas se encuentran entre los 4.30 metros de largo y cuentan con un motor de cuatro cilindros, con cilindradas de entre 1.4 y 2.0 litros.

¹⁸ Los automóviles del segmento D tiene una capacidad para 5 adultos o 7 u 8 en el caso de las carrocerías monovolumen (carrocerías con espacio de pasajeros y baúl integrados). Sus medidas se encuentran entre 4.50 y 4.85 metros de largo. El motor de estos automóviles puede ser de 4, 6 u 8 cilindros, por lo que su cilindrada va de los 1.6 hasta los 6.2 litros.

¹⁹ Entrevista con Daniel (27 años), usuario de taxi, realizada el día 27 de febrero de 2016.

diferencia entre taxis y Uber. Pues en el caso de Uber, los usuarios tienen la certeza de que el automóvil que abordarán está en buenas condiciones. En este sentido, Ledín, un conductor –y dueño– de automóvil Uber, comenta que:

“El negocio [de los taxis] no está regulado por alguien que diga qué modelos de coche deben de estar. Bueno, en teoría sí, o por la revista y esto, pero te encuentras con toda una gama de automóviles: unos que son modelos nuevos y modelos muy viejos que se están cayendo a pedazos, así que como usuario es más conveniente agarrar un Uber.

Ahí [con Uber] tienes cierta garantía. Vas agarrar un coche de buen estado. Creo que a los dos años te dicen que tienes que cambiar de modelo. No sé si lo manejan por años o por kilometraje, pero cualquiera de las dos te asegura subir a buen coche.²⁰

Los aspectos relevantes a analizar, en cuanto a las materialidades fijas de los taxis, son las condiciones en que se encuentra su interior. La limpieza de la unidad, el estado de las vestiduras o las modificaciones que el conductor haya realizado, son las características observadas por el cliente-usuario, ya que funcionan como indicadores de confort.

La importancia de construir un espacio de confort para el pasajero no se centra únicamente en el momento en que se efectúa el servicio de transportación pues, como se indicó, este servicio tiene una temporalidad limitada que puede considerarse como efímera. La búsqueda por ofrecer un servicio cómodo para los clientes-usuarios está basada en generar una “imagen” agradable sobre el servicio para asegurar la continuación de su uso.

Las condiciones higiénicas varían ampliamente entre los vehículos, pese a que una práctica de trabajo del taxista sea limpiar el automóvil por lo menos una vez al día. Esta variación se debe a que, mientras algunos conductores mantienen una constante preocupación por la limpieza de su automóvil, otros no toman en cuenta este aspecto. Por ejemplo, se observó que quienes se preocupan más son los conductores de taxis de sitio y de radio taxis; lo cual puede deberse a los

²⁰ Entrevista con Ledín (33 años), realizada el día 10 de marzo de 2016.

requerimientos que se instauran en cada una de sus *bases*²¹. La situación de los conductores de radio taxi es similar a la que experimentan los conductores de Uber, pues entre las pautas establecidas por la empresa, se indica que todos los conductores tienen que hacer una revisión del automóvil cada vez que se termina un servicio.

En el caso de taxistas libres, se halló a trabajadores que tienen un mayor apego a su actividad y buscan la manera de mantener su unidad limpia, pues consideran que es su responsabilidad ofrecer un servicio de calidad, y parte de esa calidad se encuentra en la presentación de su automóvil. Sin embargo, también se presentan los casos en que los vehículos se encuentran en condiciones poco higiénicas.

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.²²

Hasta ahora se ha visto cómo la higiene del vehículo depende principalmente de las responsabilidades que se imponga a los conductores, o del apego que puede existir entre el conductor y su actividad. No obstante, hablar de apego o arraigo del conductor con su trabajo requiere de un abordaje profundo y para ello es importante exponer las múltiples aristas que conforman el trabajo del taxista. Por otro lado, la posibilidad de concretar un servicio de transportación está determinada por las características físicas del automóvil. Esto indica que la percepción de los clientes-usuarios respecto al automóvil puede aumentar o disminuir las oportunidades de construir una situación de trabajo y con ello, definir los ingresos monetarios del taxista.

²¹ Se denomina *base* o *sitio* a aquellos establecimientos que agrupan a conductores de taxi, con la finalidad de facilitar a los usuarios su ubicación.

²² Entrevista con el Sr. Fidel (60 años aproximadamente), realizada el día 16 de abril de 2016.

Los *Objets Utilitaires* y *Animistes* en la cotidianidad del trabajador taxista

Las materialidades físicas del taxi también pueden definirse de acuerdo a las modificaciones realizadas al automóvil. Dichas modificaciones no son una norma, pues en algunos casos no se evidenciaron, y las que se acreditaron durante las observaciones en campo responden principalmente a la inclusión de objetos ajenos al automóvil.

La manera en que se agregan objetos ajenos al vehículo responde a una cuestión cultural, cada uno de los conductores decide qué tipo y cuántos objetos añadirá. En algunos casos esos objetos no resultan agradables para los pasajeros mientras que en otros, esas modificaciones les brindan mayor confort.

Las características de los objetos identificados en los vehículos se pueden diferenciar en las dos categorías que propone Anne Muxel, en su texto *Individu et mémoire familiale* (1996). Éstas son: *Objets utilitaires* y *Objets animistes*²³. La primera, hace referencia a aquellos objetos que no cuentan con ninguna transferencia de emociones, pues su función es únicamente utilitaria. Mientras que los segundos, son aquellos que cuentan con una fuerte carga espiritual, por lo que están asociados con las emociones y con la memoria. Su función es evitar el olvido o mantener presente a personas o situaciones que no se encuentran.

Los objetos utilitarios incorporados a los taxis observados son elementos que se relacionan principalmente con su actividad, por ejemplo, la adaptación de dispositivos GPS para el uso de aplicaciones de geolocalización, o de equipamiento para incrementar la comodidad de los usuarios²⁴. Estas modificaciones se ubican en aquello que Anne Muxel, denomina objetos utilitarios, puesto que están totalmente desvinculados de lo emocional. La presencia de estos objetos podría apuntar hacia una profesionalización de la actividad.

²³ En el desarrollo del texto se hace referencia a los objetos utilitaires como “objetos utilitarios” y a los objetos animistes, como “objetos con fuerte carga espiritual”.

²⁴ Las modificaciones o insumos adaptados, se presentaron en vehículos concesionados (taxis) y no concesionados (Uber). Algunas de ellas fueron: barra de bebidas, cigarros y chocolates; control de audio (taxi); cables de carga USB (Taxi y Uber); revistas o periódicos (taxi y Uber); agua y caramelos (Uber).

En el caso de los objetos con fuerte carga espiritual, fue posible la identificación de una amplia gama de objetos personales o aparentemente ajenos a la actividad laboral. La colocación de dichos objetos puede responder a la intención de mejorar la apariencia del vehículo o acondicionarlo para la comodidad del conductor. Los objetos utilizados son diversos, lo que imposibilita establecer una lista que enuncie a cada uno de ellos, no obstante en líneas subsecuentes se ejemplifica y detalla esta peculiaridad.

Aunque estos objetos pueden ser insignificantes para las personas externas, tienen un valor simbólico del recuerdo al que representa, o en ocasiones una evidente presencia material.

Los objetos con fuerte carga espiritual localizados en los taxis de la Ciudad de México están enfocados a ofrecer cierto confort (físico o emocional) a los conductores taxistas. Algunos de los objetos de este tipo son: bocinas y equipo de sonido sofisticado, artículos religiosos, zapatos de bebé; fundas o recubrimientos en asientos, volante, palanca de velocidades o tablero del automóvil; espejos retrovisores más grandes o con decoraciones diversas; iluminación de diferentes colores al interior del taxi; “*baterías*”²⁵ para monedas, tapetes decorados, bates de béisbol²⁶, así como rótulos en el vehículo con imágenes o mensajes alusivos al conductor, a su familia o su religión.

La diversidad de objetos que los conductores incorporaron a su espacio de trabajo, “revelan el posicionamiento de un desarrollo simbólico, emocional y social de cada sujeto, con relación a su historia”²⁷ (Muxel, 1996:149). Así, por ejemplo, la instalación de un equipo de sonido sofisticado, puede señalar un interés por mostrar que se cuenta con un mejor automóvil, que está más equipado. No obstante, esto no siempre es interpretado de la misma forma por el pasajero.

²⁵ Se llama *Batería*, a los artefactos diseñados para guardar monedas de distintas denominaciones y que permite sacarlas con facilidad.

²⁶ La portación de Bates de béisbol, se da como respuesta a las condiciones de inseguridad en que se encuentra su trabajo, pues son utilizados como objetos de defensa personal en caso de ser agredidos o asaltados.

²⁷ Traducción propia. Texto original: “*révèlent le positionnement à la fois symbolique, affectif et social de chacun par rapport à sa propre histoire*” (Muxel, 1996:149)

El uso de artículos religiosos u objetos que han pertenecido a familiares o amigos refleja la finalidad de los objetos con fuerte carga espiritual, pues fungen como objetos de recuerdo o ritual. La función de los objetos de recuerdo en el espacio de trabajo, retoma la discusión planteada en capítulos previos, sobre la construcción de los espacios a cargo de los sujetos participantes y su proceso de apropiación espacial.

Los objetos y su disposición como proceso de apropiación del espacio

Es posible hablar de una apropiación del espacio interior por parte de los conductores de taxi a través de los objetos. Esto se debe a los significados atribuidos a los objetos en la memoria familiar y al lugar que ocupan en las interacciones cotidianas. Las modificaciones físicas –resultado de la incorporación de objetos– y la carga simbólica que traen consigo, expresan el vínculo entre el taxista y el espacio interior del automóvil y ello influye en los procesos cognitivos, afectivos, de identidad y relacionales (Vidal Moranta & Pol Urrútia, 2005; Ursino, 2012).

Un ejemplo de la expresión de vínculos entre los conductores taxistas y su vehículo por medio de objetos o inscripciones, fue una conductora que ha trabajado durante 7 años y que recientemente tuvo la posibilidad de adquirir su propio automóvil. Zafiro es el sobrenombre –o 10-28²⁸– que utiliza en su trabajo. En este caso, la mujer taxista ha recurrido a rotular el vehículo con la imagen de la gema que alude a su nombre y las letras del mismo.

Esta estrategia indica que es *su automóvil* y por tanto, tiene la facultad de modificarlo y adecuarlo a sus intereses y gustos. Situación que no sería posible si el auto no fuera propio. De modo tal, que la estrategia que aparentemente se refiere a una modificación física por inclusión de inscripciones, está directamente relacionada con la configuración de su identidad como mujer taxista.

²⁸ Se llama “10-28” a los sobrenombres que utilizan los conductores taxistas que participan en la radio de banda civil o radio taxi.

Otra forma en que los objetos expresan un vínculo importante entre el conductor y su espacio de trabajo, es la utilización de artefactos cuya finalidad está centrada en la comodidad del taxista. Aunque no es generalizado, se trata principalmente de objetos propios del espacio doméstico.

La incorporación de objetos que regularmente se utilizan en el espacio doméstico se asocia directamente con el tiempo cotidiano prolongado, del día o de la noche que los conductores *permanecen* en su automóvil. Esta permanencia es la causa de que el vehículo se constituya como el principal espacio de vida del conductor. La existencia de estos centros determina ese *estar* o *permanecer* en el taxi en términos semejantes a lo que se ha identificado como la experiencia de estar en casa, o sentirse cómodo y familiarizado con el mundo y el espacio en que se encuentra el conductor (Seamon, 1979). Por lo tanto para el taxista, estar en su vehículo es una variante del estar en casa.

La concepción del automóvil como un sitio en el que el sujeto permanece y con el que genera comodidad, familiaridad y apego, indica que el interior del taxi se configura como un espacio fuerte en la vida del conductor; en el cual éste prolonga y refleja su espacio doméstico. Los siguientes casos lo ejemplifican.

Uno de los informantes que se desempeña como taxista libre, subrayó que debido a que su trabajo es muy absorbente y a que su casa se encuentra alejada de su zona de trabajo, ha generado una dinámica cotidiana de tipo doméstica con su taxi; pues es en el vehículo o por medio de él, donde reproduce y resuelve casi todas sus necesidades, convirtiéndolo en el eje de sus actividades cotidianas. En consecuencia, ya no necesita ir a su casa con frecuencia. Algunas de sus actividades cotidianas que desarrolla en el taxi son las siguientes:

- 1) Dormir en la unidad. Para ello ha seleccionado algunos parques o gasolineras en distintas zonas de la ciudad, a los que él se refiere como *sus departamentos*. La selección de estas zonas es de acuerdo a la seguridad que él percibe en cada una y también a los conocimientos cotidianos que poseen los conductores con respecto de la ciudad, pues explica que son

lugares a los que suelen asistir varios taxistas a descansar. Y que, aunque no se conocen entre sí y no siempre interactúan, hay un sentimiento de “no estar solos mientras descansan”.

- 2) Rara vez come en casa. Aunque procura asistir a su casa a comer «de vez en cuando» para que «sepan que ahí sigue», la mayoría de las veces come en la calle. Esto se debe a que su vivienda está en el oriente de la ciudad, en la zona de Los Reyes, La Paz. Y aunque trabaja en la zona del centro-oriente, él considera que es más conveniente aprovechar el tiempo y evitar el traslado hasta su casa. Además, ha construido relaciones de amistad con personas que se dedican a la venta de alimentos y con quienes comparte un tiempo agradable en ese contexto.
- 3) Dado que no va con frecuencia a su casa, utiliza el vehículo para recoger a su hija menor del bachillerato en sus horas de salida. Y emplea el tiempo del trayecto a casa para establecer comunicación con ella y generar espacios de confianza.
- 4) Uno de sus pasatiempos es leer. En su automóvil siempre guarda el libro que se encuentre leyendo, además de su libro favorito, que leyó una vez y que, al traerle recuerdos de su infancia y juventud, ha decidido dejar en la guantera del vehículo en que trabaja.
- 5) La organización de festejos o reuniones improvisadas con sus amigos, también se da en torno de su trabajo. En el pasado, durante la década de los 90 (previo a la introducción del alcoholímetro), algunas de las reuniones que incluían bebidas alcohólicas se llevaban a cabo en los sitios de taxi o en talleres de hojalatería de conocidos o familiares.

Otro de nuestros informantes que ha significado su trabajo como un eje importante de su vida cotidiana es Don Fernando. En su inicio como trabajador taxista, hace 19 años, no conocía nada de la actividad, le parecía que era un trabajo sobrevalorado pues consideraba que para ser taxista «sólo era necesario saber

manejar en primera y segunda velocidad de un automóvil». No obstante, con el paso de los años y la creación de experiencias en su actividad, reconoce a su trabajo como un parteaguas en su vida.

Me gustó el ambiente del trabajo porque conocí gente y porque soy otra persona al que era antes. Ahora soy otra persona por este trabajo. Yo, en los trabajos de obrero o en los camiones, tomaba mucho, tomaba diario. Sin en cambio nomás entré en el taxi y aquí cambia tu vida. Ahí dejé mi tomadera. No te voy a decir que *de a tiro* la dejé, pero sí; a lo mejor ya nada más tomaba cada 15 o 20 días en mi casa y tranquilo. Ahora llevo ya 7 u 8 años que dejé *de a tiro* la tomadera. Eso [pasó] de que entró el alcoholímetro y ahí dije «ya no», y dejé mi tomadera, porque vivo más en la calle, con el carro. Por eso es que le doy muchas gracias a este trabajo. Con el taxi cambio mi vida, cambió todo.

Don Fernando regresa todos los días a su casa a dormir y sale al día siguiente después de su desayuno y permanece todo el día en el taxi. Ha decidido pasar el mayor tiempo en su trabajo, en el taxi y en la calle, porque su esposa falleció recientemente. El taxi y el trabajo han sido la forma de sustituir a su esposa. En este caso, el taxista asiste con regularidad a un comedor comunitario, ubicado en la Colonia Renovación de la Delegación Iztapalapa²⁹. No importa el lugar de la ciudad donde se encuentre, cuando se acerca la hora de la comida, él busca la manera de acercarse a la zona de Iztapalapa para ir a comer al mismo lugar. Posteriormente, suele frecuentar uno de los parques mencionados anteriormente, y después regresa a su casa aproximadamente a la media noche.

Empiezo como a las 8 o 9 de la mañana de Valle de Chalco. Trabajo, me salgo desayunado de la casa, ando trabajando. Ya como a la 1 o 2 de la tarde me voy a comer. Hay un comedor aquí en la Renovación que es comunitario. [...] [Después] vuelvo a mi rutina, a trabajar unas 2 horitas más y me paso a caminar un ratito en un parque y a relajarme un poquito del estrés, del calorón y ya como a las 5 empiezo otra vez a trabajar, hasta como las 10 u 11 de la noche. Vengo llegando a mi casa a

²⁹ El comedor comunitario a que hace referencia Don Fernando, es un sitio al que asisten, por lo general, trabajadores del espacio urbano. De acuerdo con el entrevistado, su menú es variado, completo y con un precio muy accesible.

las 11 o a las 12. Por lo mismo de lo de mi esposa, prefiero mejor andar en la calle. Agarré mi vicio mejor de estar trabajando que tomar³⁰.

En el caso de un conductor que trabaja de manera libre durante el día y en un sitio irregular por las noches, se evidenció que igualmente permanece mucho tiempo en el automóvil. Desde su perspectiva, el automóvil además de trabajo, le brinda la posibilidad de movilizarse fácilmente por la ciudad. Eso se debe a que su lugar de residencia se encuentra en el Municipio de Ecatepec, Estado de México. Para él, tener la posibilidad de manejar un taxi le abre las puertas para la movilidad propia o familiar; por lo que en su caso, el espacio no es construido solamente por los objetos que dispone, sino por otros sujetos que se presentan regularmente en su espacio de trabajo, es decir: su familia.

El taxi deviene así, un medio para concretar una forma de habitar la ciudad multilocalizada. Algunos autores contemporáneos, como Mathis Stock, han planteado que en las sociedades actuales se desarrollan formas de habitar politópicas. Esta forma de habitar implica la ejecución de prácticas en constantes desplazamientos, y contribuye al diseño de “una forma de vida basada en la movilidad [que] parece corolario de la capacidad de las personas para hacer frente a lugares extranjeros y hacerlos familiares”³¹ (Stock, 2004:7).

El tipo de taxista que representa nuestro informante parece constituir una forma singular de habitar politópico, predisponiéndolo espacialmente de acuerdo a sus desplazamientos, a sus prácticas sociales, a la naturaleza y, en este caso, a la Ciudad de México.

Como se observó en el caso de estos tres conductores, la incorporación de diferentes objetos en el vehículo en que trabajan, conduce a una apropiación del espacio que llega a generar una sensación de comodidad y seguridad para el trabajador, y le permite evocar al espacio doméstico. Esta no es una condición generalizada en el trabajo de los taxistas, pues también existen aquellos que no

³⁰ Entrevista con Don Fernando (60 años, aprox.), realizada el día 13 de febrero de 2016.

³¹ (Traducción propia) Texto original: Un mode d'habiter fondé sur la mobilité semble avoir pour corollaire la capacité des individus à affronter les lieux étrangers et à rendre ceux-ci familiers.(Stock, 2004:7)

han generado vínculos tan estrechos con su actividad y su espacio de trabajo, más allá del uso de objetos utilitarios.

En el contexto del marco muestral, se observa como otro tipo de taxista a quienes llegan a generar una extensión del espacio doméstico en su vehículo. Éstos se diferencian del habitar politópico porque a pesar de mantenerse en constantes desplazamientos, hay una construcción de esa interioridad que no se asocia al movimiento, más aún cuando ese interior se usa para dormir (como es el caso de Don Antonio y Don Fernando).

Es posible que ello se asocie con la extensión de la jornada de trabajo que suelen realizar este tipo de taxistas a fin de incrementar sus ingresos. Esta prolongación del espacio doméstico en el interior del taxi tiene implicaciones en la relación del taxista y el pasajero, en términos de asimetría de poder, ya que el taxista está en su lugar, mientras que el pasajero ingresa al espacio del otro.

El trabajo del taxista como conjunto de flujos y sistemas interaccionales

El proceso de trabajo de los taxistas es construido y transformado principalmente por múltiples relaciones de interacción y a su vez, resulta influido por las condiciones materiales del automóvil. Las interacciones posibles en la interioridad del vehículo son diversas. Las más importantes son aquellas en las que participan los conductores y los clientes-usuarios sin embargo, existen otras en las que participa el conductor y otros sujetos que pueden ser familiares, amigos o conocidos del trabajador.

Las interacciones trabajadores y clientes-usuarios se configuran como respuesta a la necesidad de transporte de los clientes-usuarios y a la actividad laboral que desarrollan los taxistas. Al tratarse de un servicio de transporte ofrecido por uno y recibido por el otro se genera un intercambio monetario. En cambio, en las interacciones dadas con otros sujetos como familiares o amigos, el intercambio monetario no es consumado en la totalidad de interacciones.

Las interacciones que se generan en respuesta a la solicitud de un servicio de transporte, permiten dar cuenta de todos los elementos que conforman el proceso de trabajo. Siempre se trata de interacciones *cara a cara*, en las que cada uno de los sujetos participantes se encuentra predispuesto a desempeñar un *rol* que guiará el funcionamiento de ésta. Sin embargo, a pesar de que cada uno de los sujetos cumple con su papel en la interacción, ésta también se configura en función del trabajo de cara realizado.

De acuerdo a las narrativas de los entrevistados, el trabajo de la cara no es prediseñado, al contrario, cada una de las interacciones efectuadas en los servicios de transporte resulta singular. Estas narrativas han permitido identificar una constante en el comportamiento inicial de los conductores con sus clientes, pero ese comportamiento se reconfigura situacionalmente en cada interacción.

La constante en el comportamiento de los conductores se encuentra relacionada con una actitud servicial hacia el pasajero.³² Dicha actitud implica entonces un trabajo de la cara con el que el conductor procura mostrarse amigable que puede transformarse de acuerdo a la respuesta otorgada por su receptor.

Un ejemplo claro de la transformación de la primera disposición de los conductores taxistas, se evidenció en la entrevista realizada a Don Fidel. Él cuenta enfático que prefiere no subir a clientes-usuarios en estado de ebriedad, pues hacen destrozos en su automóvil. Sin embargo, a pesar de ello ofrece el servicio, pues *en días buenos* (como los fines de semana) hay mucho más trabajo a la salida de distintos centros nocturnos que en otros lugares de la ciudad. Ante esta situación, el señor Fidel expresó que, aunque existen muchos bares en la Zona Metropolitana del Valle de México, él prefiere trabajar en la zona centro de la Ciudad, pues es ahí donde los clientes-usuarios son más tranquilos y comprensivos.

³² Es importante mencionar que la postura amigable del conductor no es una norma generalizada, pues hay casos en los que ésta no se evidenció. Ello puede deberse a múltiples situaciones, como un desapego o inconformidad con la actividad laboral que se desempeña, o por causas personales y temporales que influyen en sus emociones cotidianas.

La decisión de Don Fidel de trabajar en el centro de la Ciudad de México cuando existen posibilidades de encontrar clientes-usuarios en otras zonas, es muy relevante al hablar de las interacciones entre el trabajador y el cliente, pues su vivienda se encuentra en el Estado de México y su desplazamiento hasta la zona centro de la ciudad es muy largo.

Otra de las diferencias marcadas por conductores en relación con los clientes-usuarios, fue exteriorizado por uno de nuestros informantes. Él dice trabajar en toda la ciudad, no se impone límites territoriales para llevar a un cliente-usuario, sin embargo, externó su preferencia por buscar clientes en la zona oriente de la ciudad. Su razón es por los tipos de clientes-usuarios que encuentra en el poniente. Ante eso, comenta:

Se trabaja en diferentes delegaciones y la gente es diferente. A mí no me lleves a Polanco [o] Las lomas. O sea si 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 ya voy avisado. No me gusta.³³

Los expresado por dos de los entrevistados revela que a partir de la narrativización de las interacciones de un conductor, se han construido ciertos perfiles entorno a los clientes-usuarios, de acuerdo a las zonas de la ciudad. Otros conductores, tanto de taxi como de Uber, también señalaron que encuentran diferencias considerables en cuanto al comportamiento de los clientes, de acuerdo a la zona de la ciudad en la cual los hallen.

Al respecto, Miguel Ángel, un conductor que recientemente ingresó a trabajar en la empresa Uber, mencionó que uno de los consejos que le hicieron antes de entrar a trabajar, es 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.

³³ Entrevista con Don Antonio (50 años, aprox.), realizada el día 10 de enero 2016.

Otra de las narraciones que toman relevancia respecto a las interacciones cara a cara entre conductores y clientes-usuarios, es recuperada de la experiencia de Don Fernando:

La verdad es que me gusta mucho porque aquí [se] conoce [a] mucha gente, le enseña a uno a expresarse, a ser más tranquilo. Yo por ejemplo, venía de una ruta de camiones y usted sabe cómo son los microbuseros, cómo son los camioneros y la verdad, pues 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 tienen la mala fama de que son muy locos para manejar, que son muy groseros. De «córrase para atrás, ¿ah, no? no entonces ten tu pasaje y bájate». 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 traía la escuela de andar en los camiones. Y aquí uno se enseña a hablar, si yo todavía cuando empecé en el taxi, se subían las muchachas o los señores y decía «¡sale, Wey!, ¡órale que te vaya bien!» y platicaba con groserías, pero poco a poco se me fue quitando. Fui conociendo más gente y ahora los trato bien amable. Pues sí, es el trato que debe dar un conductor, tanto como microbusero, como taxista, todo el transporte público. Debemos dar un servicio tratando bien a la gente. No tratándolo mal [...]. Yo vengo distrayendo a mi pasaje. Plática y plática, haciéndolo reír. Ahora yo muy bromista, ¿no? Y se baja la gente contenta.³⁴

En la descripción de Don Fernando, se advierte una reflexión sobre la importancia de las interacciones cara a cara en el trabajo de los taxistas. En su narración, el conductor reitera la relevancia de las formas de interactuar con los clientes-usuarios, que ha marcado su comportamiento cotidiano. Lo compara con el trabajo en un microbús, donde las relaciones son impersonales; en cambio, el contacto establecido en un automóvil, con un número reducido de pasajeros, exige una autoregulación en sus expresiones y en el manejo de su papel como conductor.

³⁴ Entrevista con Don Fernando (60 años, aproximadamente), realizada el día 13 de febrero de 2016 en Mercado Iztapalapa.

Otra forma en la que se hace patente la importancia de estas interacciones en el proceso de trabajo de los taxistas corresponde a la construcción de un “orgullo” por su actividad. El vínculo que existe entre este orgullo y las relaciones cara a cara se debe a la construcción de experiencias interaccionales en el trabajo. Si se retoma la reflexión expuesta previamente por Don Fernando, se hace evidente que se transforma el comportamiento y la forma de hablar, en virtud del trabajo que siempre implica ofrecer un servicio adecuado. Con ello, reivindica el trabajo del taxista y lo describe como un servicio profesional y personalizado.

Por su parte, Don Antonio cuenta que a lo largo de sus 30 años como conductor, ha vivido situaciones diversas y complejas con diferentes usuarios. Un ejemplo de ello se evidencia en servicios de transportación ofrecida a personajes “famosos”

[A mi taxi] se llegaron a subir personas que nunca pensé que subieran, por ejemplo, alguna vez se subió un señor que se llama Jorge Belmont. Él era el vocalista de un grupo de rock que se llamaba los Belmont. Cuando se subió yo ni en cuenta. Ya cuando empezamos a platicar me dijo «yo soy Jorge Belmont» y no le creía y entonces saca sus discos LP y ahí vienen los nombres y las fotos... y es bonito. También me tocó llevar al “Rudo Rivera” y al “Tirantes”, luchadores; pero como en ese tiempo no me llamaban la atención las luchas, bueno sí, pero como hay tanto luchador, no los conozco. Los llevé a la tapo, iban a algún lugar a dar una función. Hay una cantante cubana que creo que ya murió porque se veía grande. Se llamaba Olga Ríos, también me tocó llevarla. Son cosas que también en ese momento no se me ocurrió decirle por ejemplo a Jorge, «regálame o véndeme un disco, pero autografiado», pero no se me ocurrió.³⁵

Así como las interacciones cara a cara son importantes para zonificar su trabajo en la ciudad —como fue el caso expuesto por Don Fidel, Don Antonio o Miguel Ángel—; para replantear comportamientos personales o laborales —en el caso de Don Fernando—, o para construir un orgullo sobre la actividad —como Don Antonio y Don Fernando—; también son relevantes en cuanto a la forma en que deben sortear situaciones hostiles o complicadas en su trabajo. Estas últimas no

³⁵ Entrevista con Don Antonio (50 años, aprox.), realizada el día 26 de junio en UAM-I

sólo involucran interacciones entre trabajadores y clientes-usuarios, sino que incluye a aquellas que se efectúan entre los mismos trabajadores o patronos.

Un caso que expone ampliamente las interacciones hostiles entre conductor-conductor o conductor-patrón, se evidenció al entrevistar a Zafiro, una conductora con siete años de experiencia en la actividad. Zafiro se ha visto en la necesidad de construir su actividad laboral de acuerdo a situaciones que surgen espontáneamente en su trabajo.

Esta conductora tomó conocimiento del trabajo de los taxistas al desempeñarse primero como checadora, luego tuvo la oportunidad de manejar un taxi pirata. Después, al trabajar con un taxi regular tuvo dificultades pues no conocía la ciudad. Los únicos lugares y rutas que conocía eran los que la conducían a los domicilios de su familia. Esta situación le causó frustración en diversos momentos pues no sabía cómo regresar, sin embargo, aprendió y ahora se desplaza con destreza en la ciudad.

Algunas de las circunstancias específicas que comenta, es que se ha encontrado en escenarios difíciles con el pasaje, con sus compañeros y con sus patronos. Respecto a esto, explica que:

Tienes que lidiar con el pasaje. Bueno, vamos, hay gente que se sube y es bien prepotente. Quieren humillarte [...] te hacen parada y no se quieren subir por ser mujer. Otras que se sube el pasaje y me ha dicho que me dedique a otra cosa. También ha habido más gente que me dice «qué bueno que me toco una mujer, porque me siento más segura», hay gente que se baja y me dice: «muchas felicidades usted maneja muy bien»; «ay es usted muy agradable»; «usted se viste como si fuera a una oficina» y cosas así que también te ayudan y te levantan tu autoestima.

[Además] estas lidiando con compañeros. Cuando en alguna ocasión me dijeron «tú ¿qué haces aquí?, deberías estar lavando trastes», yo les respondía: «con gusto, si tú me mantienes yo me pongo a lavar los trastes en mi casa, pero así como tú tienes necesidades yo también, entonces yo hago lo mío, tú haces lo tuyo y tan tán». Estás

lidiando tanto con el pasaje, los compañeros, los que te acosan, los que no te dejan de fastidiar porque eres mujer. Porque eres mujer también te tratan como si fueras hombre y tienes que tratar de hacer las cosas como si fueras un hombre, pero somos mujeres y hay que revisarle el aceite, el agua, las llantas, todo.³⁶

Como se observa en el comentario de Zafiro, los breves en que se ha visto envuelta responden a los prejuicios que existen acerca de los conductores de taxis en general, al ser vistos como subordinados al cliente-usuario y en otras ocasiones, a que es mujer taxista. En ambos casos es importante resaltar el lugar que ocupan las interacciones para la reproducción de esas situaciones.

El rumbo que toma la situación de interacción responde a la subjetividad y al trabajo de cara que cada uno de los sujetos efectúa. Así, por ejemplo, cuando Zafiro es cuestionada por dedicarse a esa actividad, ella inmediatamente responde con un comentario a la defensiva y lo finaliza con la expresión «tan, tán». Con ello traza una frontera entre lo que está dispuesta a escuchar y lo que no va a escuchar.

Además de la necesidad de aprender a sortear los continuos cuestionamientos a su trabajo por parte de sus compañeros, Zafiro explicó que ha debido formarse en cuanto a la relación que llevó con los concesionarios con los que trabajó en el pasado, pues en múltiples ocasiones, sus “patrones” se aprovecharon de su desconocimiento de los compromisos que adquiere un chofer de taxi y le atribuyeron responsabilidades que en la práctica debían ser cubiertas por ellos. Por ejemplo la manutención del vehículo. Ella se refiere a esos patrones como “negreros” y añade:

Quería que yo le pusiera hasta llantas, como si fuera mío. En una ocasión llegué y le dije «me dijiste que le hiciera cambio de aceite, aquí está la nota». ¿Sabes qué hizo? el papel se lo metió a la boca y dijo «esto le voy a dar de comer a mis hijos» «o sea, yo no lo sé es tu carro». Y ¿sabes qué me dijo? «Ya estás sacando las uñas». [Insinuó] como que ya estoy aprendiendo. Si anteriormente lo permitía

³⁶ Entrevista con Zafiro, realizada el día 9 de febrero de 2016.

ahorita ya no. Querían agandallarse, pues novata, mujer, no pues ella que lo haga, que pague, [y...] ¡no!³⁷

Tal como se evidencia en las declaraciones de los conductores de taxi, sus interacciones con clientes-usuarios, con compañeros o patrones, no están determinadas por pautas de comportamiento; sino que cada uno de ellos debe aprender a reaccionar a ciertas situaciones, dependiendo de sus propios intereses. Y aunque se pueden suscitar conflictos, los mismos conocimientos empíricos sobre las relaciones sociales les permiten encontrar soluciones, que si bien pueden no terminar con el conflicto, los ayudan a librarse de él.

En el caso de los conductores de Uber³⁸ las interacciones no suelen ser muy distintas a las expuestas por los conductores de taxi. Un ejemplo de ello es la constante en el comportamiento inicial de los taxistas entorno a la actitud servicial, que es reproducida por estos trabajadores. La diferencia que se encuentra en ambos tipos de trabajadores es que para el caso Uber, la empresa es la que establece las normas de comportamiento del conductor. En esas normas se especifica que éste debe hacer el viaje del cliente-usuario lo más placentero posible.³⁹

La imposición de pautas de comportamiento por parte de la empresa Uber resulta relevante. Debido a que desde la aplicación que administra la empresa, se asignan los viajes a cada conductor. Y en caso de que éste sea reportado por un cliente-usuario, la empresa tiene la posibilidad de suspender el servicio de la aplicación a los conductores, ya sea temporal o definitivamente.

La forma que tiene la empresa Uber para la recepción de los reportes sobre sus conductores, es de acuerdo a una evaluación que cada cliente-usuario realiza al finalizar su viaje. Dicha evaluación responde a los estándares de calidad en el

³⁷ Entrevista con Zafiro, realizada el día 9 de febrero de 2016.

³⁸ A lo largo de los primeros capítulos se ha hecho mención que para efectos de esta investigación y como resultado del reconocimiento de una heterogeneidad de sujetos trabajadores, se considera a los conductores de Uber como parte de ella.

³⁹ Para ello se ofrecen bebidas, caramelos, energía eléctrica para cargar el teléfono y algunos conductores abren y cierran las puertas.

servicio que ofrece la empresa e implica la asignación de “estrellas virtuales” en la aplicación, que pueden ser entre 1 y 5; siendo 1 el nivel más bajo y 5 el más alto. Con base en el número otorgado de estrellas, la aplicación calcula un puntaje que funge como calificación del servicio que ofrece cada conductor. Sin embargo a pesar de que ésta puede encontrarse entre 1 y 5, la empresa Uber ha establecido una calificación mínima de 4.6. Si el conductor recibiera una calificación inferior a la establecida por la empresa, éste sería suspendido temporalmente.

De acuerdo a las medidas de evaluación y suspensión que efectúa Uber, es posible vislumbrar que la dinámica interaccional se construye de manera distinta a la que se efectúa en los taxis. En este caso, el conductor de Uber debe realizar un trabajo de la cara en el que logre mantener una armonía en la interacción, con la finalidad de concretar un servicio de transportación de calidad, que le ayudará a mantener o mejorar su calificación en el servicio. Lo anterior se puede apreciar en los comentarios que hace Diego, conductor de Uber.

Yo tengo un reporte. Aparece como que *hay un problema* y me dicen que es en la navegación, parece que es en eso de llegar de un destino a otro. Finalmente los usuarios califican desde su necesidad o perspectiva y hasta estado de ánimo. Me tocó una vez que no traía crédito en el TAG,⁴⁰ le dije al señor [algo] como «nos pasamos, vámonos por otro lado» y había mucho tráfico. Me equivoqué de salida, total que hicimos un viaje muy largo y le cobraron mucho. Y yo creo que se molestó la persona y me calificó como *no supo resolver una emergencia*, o algo así. Como que los usuarios califican más el servicio o la manera en cómo lo uses, o como qué tan dispuesto estas si requieren ayuda. Como que es un paquete completo. Así lo he notado.⁴¹

Tal como se pudo advertir en los párrafos anteriores, algunas de las interacciones construidas entre los conductores de Uber y sus clientes-usuarios, pueden resultar influidas por las medidas de control establecidas por la empresa. Esto puede desembocar en escenarios de interacción, en los que cada cliente-usuario dispone

⁴⁰ El TAG es un dispositivo prepago que permite transitar por la Autopista Urbana Sur y Norte, y la Supervía Poniente en la Ciudad de México.

⁴¹ Entrevista con Diego (30 años), realizada el día 11 de marzo de 2016.

de mayores libertades en su acción y el conductor se ubica como un subordinado que debe cumplir todas sus necesidades mientras se encuentra a su servicio. Sin embargo, esta forma de construir los escenarios de interacción no es la única posible, pues en algunos casos los usuarios de Uber muestran una actitud comprensiva con respecto al servicio otorgado por el conductor.

Algunos ejemplos que expresan la forma en que se llevan a cabo interacciones entre los sujetos participantes en un servicio de transportación de Uber, presentan los extractos siguientes de Diego, conductor de Uber:

[Una vez] no encontraba a la persona (Cliente-usuario). De pronto la encontré y me abre la puerta de enfrente y el chavo, era joven, abre la puerta y me dice «a ver, es sencillo... ehm vas a ir a no sé qué lugar, cerca de Santa Fé, en la plaza y vas a ir por unas donas, una de 6 y una de 12» (risas) y yo no entendía si él iba a ir conmigo porque me abrió la puerta. Y pues así fue... un servicio de mensajería o paquetería. Yo me sentí como... No sé, raro. [También] por ejemplo fui por un pastel. No me bajé a la pastelería pero ya cuando llegamos al lugar, a mí me tocó cargar el pastel, cuidándome de que no me ensuciara o que ensuciara el carro y lo llevé a la escuela porque iban a tener un cumpleaños, y entonces me tocó esa parte de cargar el pastel para llevarlo a un lugar. No nos dicen [que tenemos que hacer eso] pero como que de pronto en esos servicios, te rentan todo. El auto pero también si tu estas disponible también puedes hacer encargos.

Comentarios de Ledín:

Me ha tocado de todas, el problema es que yo no tengo los dos parámetros, ser taxista y uno de Uber. Quizás el taxista diría que es diferente el trato. Pero al menos hablando en general, son pocos los usuarios que se suben con una actitud arrogante de “tú eres mi chofer y me estas brindando este servicio”. No, casi todos son muy amables y abiertos a hacer una plática y no lo tomen como un prejuicio jerárquico.

No ha sido muy desagradable, si acaso la actitud de algunos usuarios, que se suben como si fuera suyo el coche. Empiezan a agarrar todo lo que tienes en el coche. Sí les das el servicio de aguas o dulces, pero por ejemplo, se subieron unos chavos en

la condesa, tenían uno o dos alcoholes encima y primero se suben y ponen su música, le suben mucho. [Yo] traía gotas para los ojos y también se las empiezan a poner. Ese tipo de cosas. No me ha pasado nada gacho pero estas actitudes te encuentras

Las interacciones observadas en las experiencias de los taxistas que participaron en esta investigación, abren un panorama general sobre las características de las interacciones y los flujos presentes en la interioridad del taxi. Todo ello ha permitido evidenciar con referentes empíricos, la complejidad que implica el trabajo de los taxistas. Los sistemas interaccionales que emergen en las narrativas de los conductores de taxi y de Uber, son relevantes; sin embargo resultan parciales si no se contrastan con la versión de los usuarios.

Desde la perspectiva de los clientes-usuarios, las interacciones experimentadas en un “viaje de taxi” dependen mucho de los conductores.

“De repente me encuentro con taxistas muy agradables, muy atentos y también me encuentro con taxistas desagradables, groseros, enojados. Y pues de todo, te encuentras con gente muy platicona, y por otro lado te encuentras agente que está trabajando en el taxi pero no le gusta. No es por generalizar pero te encuentras de todo. Como no piden requisitos para entrar, entonces pues hay de todo. Gente que es como de *oficio taxista* y gente que está ahí porque no tiene trabajo o no le queda de otra”.⁴²

Otro de nuestros informantes usuarios expreso que las interacciones entre él y un conductor de taxi también depende de su estado de ánimo. Por ejemplo, en ciertas ocasiones aborda un automóvil y enseguida el conductor le hace plática, pero si él se encuentra en un mal momento de su día, responde de la manera más cortante y la conversación no continúa. En cambio, otras veces, llegan a platicar de situaciones muy íntimas.

La forma en que él explica cómo llega a congeniar tanto con algún conductor de taxi, es diciendo que

⁴² Entrevista con Daniel, realizada el 27 de febrero de 2016.

“Los taxistas tienen una capacidad de hablar bien cañona. Porque luego, ni te das cuenta de cómo, pero ya le estás contando toda tu vida”⁴³

Lo anterior, permite entonces construir ciertas imágenes sobre los taxistas, y con ello, una predisposición por parte de los clientes-usuarios, para sus comportamientos en las interacciones que construyen cada vez que se lleva a cabo una situación de trabajo.

El proceso de trabajo de los taxistas como conjunto de situaciones, pausas y ritmos

Las situaciones de trabajo toman una forma singular de acuerdo al rumbo que van adquiriendo las interacciones en la interioridad del taxi; si las interacciones entre el conductor y el cliente son muy escasas, las situaciones de trabajo pasan a estar más orientadas por la dinámica de la exterioridad. Cada una de las interacciones se diferencia de otras, debido a la subjetividad de los sujetos participantes, que en este caso son los conductores/trabajadores y los clientes-usuarios, además del carácter del encuentro.

La jornada laboral de un taxista se encuentra conformada por múltiples situaciones de trabajo. Se habla de situaciones de trabajo porque, estrictamente, el servicio de transportación que ofrecen, se puede concretar sólo en aquellos momentos en que participa un cliente-usuario; sin embargo se agrega a la jornada laboral un elemento imprescindible para la concreción de una situación de trabajo: las pausas. El tiempo que dura una situación de trabajo no es regular, depende de las características del desplazamiento a realizar; de la distancia y ruta que deba recorrer; del congestionamiento vehicular y de las condiciones del espacio urbano circulatorio.

En las entrevistas realizadas durante el trabajo de campo fue posible conocer algunas formas en que se construyen las situaciones de trabajo. En un automóvil de taxi puede haber entre 1 y 5 clientes-usuarios que establecen la pauta inicial

⁴³ Entrevista con Juan Carlos, realizada el 19 de marzo de 2016.

del servicio de transportación, pues dictan el destino final a que se dirigen; una vez definido el punto final del trayecto a realizar, la decisión sobre la ruta a seguir puede ser determinada por el conductor, el cliente-usuario o en caso de Uber, por Google Maps o Waze.⁴⁴

La determinación de la ruta a seguir es un momento importante en la situación de trabajo, pues es ahí cuando alguno de los sujetos participantes ejerce un control sobre la situación. La definición de la ruta asigna un control sobre el trabajo al sujeto que la define, ya que la duración y la distancia que se recorre en el servicio de transportación impactan directamente en el costo del servicio. Lo anterior implica que si es el conductor el que determina el camino a seguir, tendrá la posibilidad de diseñar una ruta que permita al taxímetro marcar un costo más elevado.

Otras formas de ejercer el control y aumentar la tarifa para obtener mayores ingresos, es la alteración de los taxímetros. Dicha alteración puede ser realizada previamente, definiendo un aumento superior al establecido o mediante la modificación de la memoria del taxímetro, en la que un momento de distracción del cliente-usuario, el taxista activa y aumenta considerablemente el monto marcado por el taxímetro. En el caso de Uber, se ha mencionado que las rutas son establecidas por aplicación como Google Maps o Waze. Estas aplicaciones diseñan una ruta con base en la congestión vehicular y a partir de ésta se calcula el monto a pagar por el servicio de transportación.

Uno de los aspectos que más ha llamado la atención de la inserción de Uber como alternativa de transporte en la ciudad, es que al llevarse a cabo el cálculo de la ruta y costos del transporte, se dificulta al conductor ejercer un control y modificar las cantidades a cobrar. Sin embargo, durante las observaciones y charlas con conductores de Uber, se evidenció que es posible la modificación de tarifas si el trayecto se vuelve más largo. La posibilidad de modificación de las tarifas en Uber,

⁴⁴ Google Maps y Waze son aplicaciones de navegación GPS que permite la generación de mapas y rutas en tiempo real.

no implica que éstas se realicen todo el tiempo, sin embargo, al existir esa posibilidad, se abre para el conductor, un panorama de acciones a realizar.

Cada una de las formas de ejercer el control sobre el proceso de trabajo refleja la aplicación de un conjunto de conocimientos y saberes empíricos que el taxista posee y que le permiten organizar su tiempo de trabajo y adquirir el control. Las situaciones de trabajo, entonces, se convierten en aquellos momentos en los que se disputa el control sobre la actividad por medio de los saberes.

La implicación que tienen los saberes y conocimientos se vislumbra a medida de que el conductor pueda sortear con la dinámica interaccional. Esto puede ejemplificarse al determinar la ruta del trayecto a seguir, si el usuario no conoce las posibilidades con que cuenta para el desplazamiento, la definición de la ruta y por tanto, la situación de trabajo, queda a merced del conductor. De acuerdo a las formas de negociación y apropiación del control en una situación de trabajo, es plausible pensar que la definición de una tarifa es la que permite poseer el control sobre la actividad. Éste, que como respuesta a las múltiples opciones para tal definición, es intercambiable.

Otra forma de cobro por el servicio de taxi en la Ciudad de México, es de acuerdo a un trato apalabrado entre el conductor y el cliente-usuario⁴⁵. Para la definición de estos acuerdos, se genera una negociación entre el o los clientes-usuarios, y el conductor, y la definición depende de quién ceda primero. En relación a estas negociaciones, Don Antonio comentó que:

[Yo] aprendí a cobrar así como decimos, por zona o convencional basándome en las tarifas de la TAPO, porque es donde más trabajaba en la tapo. Así que ya más o menos sabía las distancias y decía «es tanto». Pero en ese tiempo, le digo, había más poder adquisitivo y la gente sí pagaba. Casi les decíamos «si quieren, ¿no?» y la gente casi siempre aceptaba. Ahora es lo contrario. La gente dice doy tanto a tal lugar y dice uno «pues ya ni modo». Sí, porque hay muchísimos taxis, muchos, muchos. Antes usted le hacia la parada y se paraba y estaba ahí un rato negociando

⁴⁵ Estos acuerdos están fuera de lo que marca la ley, excepto en los sitios como centrales de autobuses, donde el cliente-usuario paga previamente el costo del servicio.

con el usuario de a cómo y ahora se para y se da cuenta por el espejo que ya hay dos o tres [taxi] atrás, esperando si lo deja, llega el que sigue, entonces ha cambiado mucho, ha cambiado mucho.⁴⁶

Los saberes y la experiencia en el trabajo dotan a los conductores de posibilidades de acción que determinarán su jornada laboral. En ese sentido, es viable pensar en la importancia que poseen los conocimientos técnicos y empíricos en la conformación de las situaciones de trabajo, pues su actividad se construye a partir de la apropiación del espacio por medio de su experiencia de *estar* en el automóvil.

La importancia de recuperar la experiencia del *estar o permanecer* en el taxi tiene como base las diferencias entre los tipos de taxistas que se han esbozado previamente. A partir de cada una de las formas en que el conductor *habita* el espacio, es que puede hacer uso de sus conocimientos para definir una zona de trabajo que se base en la decisión de encontrar más situaciones de trabajo o pasajeros con las características que los hacen sentir más cómodos.

El complemento a las situaciones en el trabajo son las pausas, esos momentos en que el conductor no se encuentra en una situación de trabajo, es decir, ofreciendo un servicio de transportación. La principal y la más ligada a la realización del trabajo taxista, es aquella que se da antes o después de una situación de trabajo; en ésta el conductor se encuentra en un constante estado de alerta, pues busca activamente posibles clientes-usuarios. En la búsqueda constante, el conductor está consciente de que la duración de cada pausa depende de su capacidad para buscar e identificar posibles clientes-usuarios. En este sentido uno de nuestros informantes dice:

[No se sabe cuánto duran las pausas] tú le buscas, si dios te socorre, agarras tu pasaje luego, luego y si no, a lo mejor 10 minutos, 15 minutos y ya agarraste. O hay veces que tardas más pero ya es cuestión tuya, no de que vayas a una base.⁴⁷

⁴⁶ Entrevista a Don Antonio.

⁴⁷ Entrevista con Don Fidel, realizada el día 16 de abril de 2016.

Otra causa de pausar el trabajo se debe a la realización de actividades ligadas a cubrir necesidades físicas o biológicas del conductor. Éstas pueden ser la alimentación, el uso de sanitarios, el sueño, entre otras. Finalmente, durante el trabajo de campo se identificó otros motivos de las pausas en el trabajo de los taxistas: el ocio y el entretenimiento.

Desde el inicio de esta investigación se ha hecho hincapié en la importancia de entender la jornada de trabajo como una conjunción articulada de situaciones y pausas de trabajo; lo cual incluye a los momentos en que no se concretan servicios de transportación. La característica principal de las primeras pausas (búsqueda de nuevos clientes), es que los conductores mantienen un esfuerzo constante para disminuirlas al máximo, pues entre mayor sea el tiempo de duración de éstas, menor es el ingreso monetario que perciben. Ello debido a que durante estas pausas, no se genera ganancia alguna.

Las situaciones en que hay mayor duración de pausas a causa de la falta de clientes-usuarios pueden tener diversas causas como los horarios, las zonas de trabajo, el día de la semana o mes, incluso el clima. Por lo que los conocimientos adquiridos por el trabajador, le ayudarán a determinar estrategias de acción para su trabajo. Las estrategias de acción efectuadas por los conductores, son las que permiten que haya una estrecha relación entre las pausas a causa de búsqueda de clientes y pausas por descanso u ocio. Esto se debe a que, a partir del conocimiento de los conductores, cada uno podrá determinar si es redituable continuar con una búsqueda de clientes-usuarios, o si sería más conveniente utilizar esa pausa, para la realización de otras actividades como descansar.

Además de las pausas generadas por falta de condiciones para la concreción de situaciones de trabajo, hay otras que responden únicamente a las necesidades del trabajador y que se llevan a cabo existan o no condiciones de trabajo y cumplen con las necesidades del conductor. Para su realización, el conductor debe decidir los sitios de la ciudad en que descansará o a los que acudirá a satisfacer sus necesidades.

La forma en que toman estas decisiones depende, en gran medida, de los conocimientos sobre la ciudad, pues a partir de ellos los conductores eligen el lugar que es seguro o viable acudir para cubrir de manera adecuada sus necesidades. Ejemplo de esto son las experiencias de la mayoría de los entrevistados, que relataron cómo es que han definido ciertas zonas a lo largo de la ciudad para descansar, comer o realizar otras actividades. Como Don Fernando y Don Antonio, que comparten un parque en la zona de la Col. Balbuena para descansar, y comentan que a este parque asisten muchos otros taxistas que no conocen, pero que sienten la seguridad de dormir ahí pues se hacen compañía.

Además de reunirse para descansar, los taxistas también se reúnen con otros fines, como el caso de Rumbero, Zafiro y Salsero, que comparten un sitio de taxis en una plaza comercial de la Ciudad. Aunque ellos son compañeros de sitio de taxis, tienen otra área para las reuniones que se llevan a cabo con finalidades de organización y para la recaudación de una tanda diaria que les permite ahorrar. Este sitio es el estacionamiento de unas bodegas al oriente de la Ciudad, al que llegan después de un día de trabajo, a la misma hora, para entregar un pago diario que les permitirá obtener un ahorro al final de la semana.

Las reuniones con fines de recreación entre conductores pueden pensarse desde dos ángulos. En primer lugar, como un espacio de esparcimiento que permite a los conductores conocerse entre sí; pero también como una forma de organización y creación de comunidad (Seamon, 1979; Ursino, 2012). Todo ello, que genera una apropiación de los lugares y un sentido de arraigo a ciertos espacios y territorios.

La reunión entre conductores taxistas puede deberse a convocatorias gremiales o al uso de radio de banda civil, como es el caso que se expondrá a continuación. Sin embargo, también existen las posibilidades para que los conductores libres, sin radio de banda civil, se encuentren con sus compañeros en determinados espacios.

A partir de los relatos contruidos por los sujetos participantes, se pudo identificar diversos espacios, que son espacios públicos pero que se convierten en íntimos al

conformarse por su grupo de compañeros y amigos, que se ha construido para apoyarse mutuamente tal como lo comenta uno de nuestros informantes:

[Estoy en un] grupo de compañeros que hacemos el radio civil. Y sirve para tener un poquito de seguridad, no al 100 pero un poco de seguridad con el ratero. Y pues conoces amigos y para eso es, para hacer amistades. [...] Porque casi casi como vives en la calle y trabajando, es como tu familia. Porque te la pasas todo el día hable y hable con ellos. O [dicen] «nos vemos en tal lado para ir a echar un refresco» o «nos vemos en tal lado para ir a comer». Por ejemplo, diario nos vemos. Hay un compañero que hace tandas, y él lo hace para que los que llegan como nuevos, les deja el número uno pa' que se compren su radio. Ahí estamos reunidos para pagar la tanda y tomar el refresquito, una agüita, la plática. Hasta hora y media luego estamos platicando, de que «¿cómo te fue?, ¿cómo te ha ido?» Y «ay qué te crees, que me subió fulano de tal» «no pues lo vi yo así» «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. O vas a otra frecuencia a dar saludos y todo, y luego ellos regresan a darte el saludo y se comunican a alguna agrupación. Ora sí que viajamos en las frecuencias y así se conoce uno con varias agrupaciones y a lo mejor no llegan todos [cuando nos encontramos para tomar un refresco]. Por ejemplo, cuando fallece algún familiar van todas las agrupaciones, bueno, si se conocen y eso, pues los invitan o a lo mejor por pena no los invitas, pero algún compañero dice «los invito a...» por ejemplo en mi caso, dicen «falleció su esposa de la viejita⁴⁸ y queremos ver si quieren ir» y sí, llegaron varios a acompañarme. Por eso le digo, es bonito el radio.⁴⁹

Para estudiar entonces el trabajo de los taxistas más allá de las delimitaciones técnicas, fue necesario tomar en cuenta cada uno de los aspectos presentes en su jornada laboral: las situaciones y las pausas en el trabajo, quienes determinan el ritmo con el que cada uno de los conductores trabajará. Tal como se mencionó en los primeros capítulos de esta investigación, el ritmo de trabajo puede tener diversas características, entre las que se encuentra de manera amplia, su característica lineal o cíclica.

⁴⁸ “La viejita” es el sobrenombre o 1028 de Don Fernando.

⁴⁹ Entrevista Don Fernando.

Es lineal debido a que, a pesar de que hay una repetición constante en los servicios a realizar, éstos son distintos cada vez. Es decir, no hay rutas a seguir que estén establecidas y los pasajeros que deban recoger cada vez que trabajan nunca serán los mismos (este punto tiene sus excepciones, pues hay casos en los que los taxistas tienen a “sus clientes” que recogen siempre).

Se puede identificar un ritmo cíclico, pues el trabajo de los taxistas es determinado por la duración de un día. La jornada laboral vista desde una postura más amplia, está envuelta en un ritmo cíclico en el que el conductor debe iniciar su jornada, buscar clientes-usuarios para transportar, terminar la jornada, limpiar el automóvil, cargar gasolina.

La linealidad o repetición cíclica del ritmo de los taxistas no determina —en este caso— la diferencia en la construcción de los dos tipos de taxistas a que se ha referido, pues en ambos se habla de desplazamientos constantes. Por el contrario, refleja la importancia de estos desplazamientos con relación a la importancia que cada conductor atribuye a su trabajo y el sentido de libertad y autonomía que cada uno considera que posee. En este caso, uno de nuestros entrevistados comenta:

Yo ya no me hallaría en otro trabajo. Lo intenté. Tan sólo irme a trabajar una pecera, que corre de Chalco al aeropuerto. Lo intenté y nomás trabajé 8 días. Y no, [prefiero] el taxi. Porque [en la combi] hay que pararse tempranito, desde las 3 de la mañana para irse a formar. Para que vayas saliendo a las 4:30 o a las 5 y luego, para *hacerla, hacerla*, le paraba a las 10 u 11 de la noche. Y no, o sea estoy acostumbrado a andar en el taxi, pa' acá, pa' allá, en todos lados. Y en la pecera es una ruta que nomás andas en un solo lado. Y estoy acostumbrado en el taxi por eso es que mejor en el taxi. Esta más descansado en el taxi, siento yo como que a lo mejor vas a ganar un poquito menos, pero menos descansado.

Por otro lado, hablar de ritmos lineales y cíclicos permite identificar cómo es que el proceso de trabajo de los taxistas está inserto en diversos ritmos, que no están relacionados únicamente con su proceso de trabajo. Esto se debe a que, al realizar la actividad en la ciudad, donde no hay divisiones con respecto al acceso de otros sujetos, los ritmos se ven superpuestos y obligados a cohabitar.

Algunos ejemplos de los diversos ritmos en los que están insertos los conductores taxistas, pueden ser todos aquellos presentes en el espacio urbano circulatorio; donde hay una múltiple participación de sujetos que influyen la realización del proceso de trabajo de los taxistas. La manera en que la participación de todos los sujetos mencionados marca una influencia en el trabajo de los taxistas, es que determina en gran medida, la velocidad y la temporalidad que les llevará concluir un servicio de transportación. Así mismo, hay otros ritmos en los que se ven inmersos los conductores y que superan en gran medida la actividad de transportación, pero están muy relacionados a las agrupaciones y a las formas de regulación en la entrega de concesiones; como las actividades realizadas por agrupaciones gremiales de diferentes tipos.

Las actividades que plantean dichas organizaciones determinan, en muchos casos, la labor de los conductores taxistas; y aunque no son realizadas todo el tiempo, sí deben ser atendidas por los trabajadores cuando son requeridos. Un ejemplo claro de las actividades de este tipo es la que se efectúa en la organización "Panteras". Según algunos de los conductores entrevistados para esta investigación, la organización Panteras, ofrece la posibilidad de trabajar sin contar con concesiones del Estado, a cambio de apoyo a las necesidades de la misma organización, que en muchos casos, no está relacionado con la actividad de transportación, sino con la demostración del poder que ha adquirido ese grupo.

Algunas de las actividades realizadas por los entrevistados fueron: la invasión de una base de taxis en la Ciudad de México y, la culminación de esa invasión, con un enfrentamiento entre organizaciones. Además, su participación en la interrupción de unas elecciones en el estado de Puebla, fingiendo ser observadores electorales del IFE⁵⁰. En ambos casos, sin ninguna consecuencia penal.

La participación de los taxistas en diversos ritmos individuales que conforman una dinámica de poli-ritmos, no es continua, pues como se identificó, en las acciones

⁵⁰ Instituto Federal Electoral

en que participan hay ciertas situaciones que se presentan y que interrumpen activamente la realización de su trabajo. Las arritmias pueden presentarse como consecuencia de actividades cotidianas, de necesidades físicas, personales o familiares. La realización de la jornada laboral de un taxista se diferencia de otros trabajos, dado que en el trabajo de los taxistas participan diversos sujetos y la posibilidad de que se presenten arritmias, es mayor.

De acuerdo a los planteamientos previos, es posible vislumbrar la construcción del proceso de trabajo de los taxistas como una conjunción articulada de diversas situaciones, pausas y ritmos que superan por mucho la dimensión técnica de su funcionamiento. Se marcan importantes diferencias entre los conductores que trabajan y éstas se destacan en mayor medida por la construcción de su actividad que se genera a partir de sus experiencias de *estar* y de *permanecer* en el espacio interior del vehículo. Erigiendo tipos de taxistas que habitan de manera distinta el espacio en que trabajan⁵¹ y que, a partir de su forma de habitar, construyen y significan la actividad que realizan.

⁵¹ Taxistas que habitan su espacio de manera politópica, definiendo su trabajo a través de sus desplazamientos y taxistas que habitan su espacio como extensión del espacio doméstico, que aunque se encuentren en movilidad constante, de manera interior permanecen estáticos.

Capítulo V

Conclusiones entorno al trabajo de los taxistas: heterogeneidades, tipologías y zonificación de la actividad

El planteamiento central de esta investigación es el estudio del proceso de trabajo de los taxistas de la Ciudad de México a partir de una perspectiva interaccional, temporal y espacial. Estas tres dimensiones han permitido acceder a “otro conocimiento” del proceso de trabajo del taxista. Así se abrió un panorama que a primera vista podría no estar relacionado con la actividad laboral propiamente dicha, pero al observarlo con mayor detenimiento resulta que es parte intrínseca de la cotidianidad y la subjetividad laboral de los conductores, y que por lo mismo se encuentra presente en cada jornada de trabajo. En estas conclusiones se presentan de manera reflexiva los hallazgos de la investigación relacionados con la configuración del trabajo de los taxistas en la Ciudad de México. Necesariamente se trata de conclusiones parciales, ya que cada nueva inmersión en el proceso de trabajo de los conductores permite visibilizar aquello que un instante antes, había sido invisible a nuestro acercamiento.

En primer lugar se hace una presentación que intenta ser lo más ordenada posible de los primeros planteamientos de la investigación, en relación a los resultados encontrados en el trabajo de campo. A partir de la cual, se reconoce la importancia que tienen las características rotativas y heterogéneas del trabajo de los taxistas en el estudio y análisis de su actividad.

Posteriormente, se desarrolla un apartado que expone la importancia de conocer y comprender la forma en que cada uno de los sujetos taxistas habita el espacio; pues es a partir de su habitar que se dibujan elementos que hemos articulado en torno a dos tipos ideales de taxistas. La identificación de estos tipos ideales (o cuasi tipos ideales) es fundamental para comprender la actividad laboral en cuestión, pues por medio de ella es que se entretajan los fundamentos sobre los cuales se configuran los intercambios de poder que hacen al control del proceso de trabajo. Así, los sutiles mecanismos de control del proceso de trabajo resultan en medio de apropiaciones espaciales y negociaciones interaccionales del poder.

En el tercer apartado de este quinto capítulo se recupera la importancia de la heterogeneidad laboral que emerge a lo largo de toda la investigación. Sin

embargo, luego del recorrido realizado esta heterogeneidad laboral se amplía, al presentarse también entre los clientes-usuarios.

Así, en este tercer apartado se revaloriza la participación del cliente en el proceso de trabajo no clásico; donde dicha participación juega un papel importante en la conformación del proceso de trabajo, situación que se confirma en el caso de los taxistas de la Ciudad de México.

Finalmente, se presentan algunas reflexiones teóricas y metodológicas acerca de las discusiones planteadas. En el aspecto teórico, se hace una reflexión acerca de la importancia de recuperar la dimensión espacial e interaccional en los estudios laborales, al menos en el caso estudiado.

En cuanto al aspecto metodológico, se presenta la forma en que se llevó a cabo el acercamiento con los conductores de taxi y con su actividad, a través de la producción de sus narrativas que permitieron un acercamiento integral y horizontal con los sujetos participantes y con el objeto de estudio planteado para esta investigación.

El trabajo de los taxistas: sujetos y espacios en movimiento

Al inicio de la investigación, se planteó la hipótesis exploratoria acerca del proceso de trabajo de los taxistas configurado por una sucesión articulada de situaciones de trabajo y pausas, que llegan a definir un ritmo de trabajo en dos niveles: el interior y el exterior del vehículo. El planteamiento de la hipótesis surge a partir del reconocimiento de una complejidad sustancial en el desempeño de esta actividad, que se refleja en la existencia de una densidad del trabajo.

El planteamiento para visibilizar la densidad del trabajo del taxista, a partir de un trabajo de campo horizontal, ritmo-analítico y denso permitió restituir analíticamente al trabajo del taxista una serie de contextos en los que se desarrolla y, entre los cuales se produce y movilizan sentidos del trabajo mismo. Todo ello se debió a que es una actividad en la que, por un lado, se observan diversos sistemas interaccionales en los que se desarrolla el trabajo, no solo entre

taxistas y clientes-usuarios, también entre taxistas con otros actores. Y por otro, cuenta con ciertas particularidades, como la rotación de sujetos y espacios y las múltiples diferencias que estos cambios pueden ocasionar.

La rotación de sujetos y espacios, fue entonces, un elemento central en el cuestionamiento básico para realizar un estudio sobre los taxistas. La vía recorrida para el conocimiento de las características de los diferentes sujetos y espacios en que se desempeña un conductor taxista, fue mediante la identificación de una heterogeneidad de trabajadores.

La heterogeneidad de sujetos y la concepción del trabajo del taxista a partir de situaciones y pausas insertas en ritmos de trabajo, permitieron visibilizar ciertos ejes clave para este estudio. Éstos son, los sistemas interaccionales construidos entre los sujetos participantes y su relación con el espacio y el tiempo.

Sin duda la principal ventura de realizar esta investigación es el conocimiento de las diferentes aristas que conforman el trabajo de los taxistas y su problematización a partir de un posicionamiento integral, que incluye las dimensiones laborales, espaciales y temporales.

Así mismo, pensar la temporalidad a la luz de una jornada laboral, en el caso de los taxistas, evidencia un importante distintivo en la actividad, esto se refiere a la aparente fragmentación de la jornada, por las constantes interrupciones que experimentan entre la realización de una situación de trabajo y otra. No obstante ya se ha mencionado que dichas interrupciones son pausas del trabajo que por sus características, no implican un “no trabajo”.

Apropiación, negociación y control: los sujetos trabajadores y su tipología en el habitar

En la inmersión en el caso, a través del trabajo de campo por medio de la recuperación de narraciones autobiográficas articuladas por los entrevistados, existió la oportunidad de construir un acercamiento a las condiciones trabajo de

los taxistas y a la forma en que estos conductores viven y experimentan su actividad laboral.

Si bien la pluralidad de sujetos trabajadores reconocida en la base del planteamiento de esta investigación no permite encontrar características idénticas entre los conductores, para la determinación de promedios representativos estadísticamente; es posible el conocimiento de algunas características cualitativamente heterogéneas que, desde la propuesta de Max Weber (2002) {1922}, pueden ser concebidas como “construcciones típico-ideales de la acción social, [...] [que] son extrañas a la realidad” (Weber. 2002:17) {1922} que definen un instrumento conceptual construido a partir del cuestionamiento de la forma en que se procedería en el caso ideal de una racionalidad pura. Así, el instrumento conceptual funciona para la medición de la distancia entre el ideal racional del tipo planteado y la realidad empírica observada. (Weber, 2002 {1922}; Alfaro, 1990).

Esta perspectiva sociológica permite observar que en el proceso de trabajo de los taxistas se configuran, al menos, dos tipos de conductores taxistas con base en el reconocimiento y la importancia atribuida a la experiencia del *ser* y el *estar* en el espacio. El conductor taxista *es, está y permanece* en el automóvil. A partir de ello es que resignifica su experiencia y construye su habitar. La definición de los dos tipos de taxistas, se da entonces, a partir de la relación del trabajador con el espacio de vida.

Los tipos de taxistas identificados son: taxistas cuyo habitar está marcado por desplazamientos constantes y *estadía* monotópica y, por otro lado, aquellos que habitan el espacio de forma politópica. La referencia inmediata para nombrar los dos tipos de conductores de taxis identificados, es la propuesta de Stocks (2004) que versa sobre *el habitar politópico* de los espacios.

El primer tipo de taxista de desplazamientos constantes y *estadía* monotópica se ha denominado así, porque identifica a aquellos conductores que habitan su espacio de trabajo de tal manera, que erigen una extensión del espacio doméstico en el interior del taxi. Esta situación se asocia a los constantes desplazamientos

del automóvil por la ciudad, donde el conductor *permanece* en ese lugar-móvil y vive una gran parte del día y la noche en el vehículo. Es por ello que atraviesa un proceso de arraigo y apropiación con respecto al espacio habitado.

Tal como se evidenció en las observaciones e indagaciones empíricas y retomando la propuesta de Seamon (1979), este tipo de conductor taxista genera un arraigo físico/corporal con el vehículo muy intenso. La cotidianidad de su vida se construye en torno a las rutinas que experimenta en el vehículo y en su actividad laboral. Lo anterior conlleva a 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 el *estar en casa* (Seamon).

El segundo tipo de taxista lo identificamos por un habitar de tipo es politópico, se trata de 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. En este caso, la relación que existe con el automóvil puede tener un cierto nivel de arraigo, sin embargo, al ser concebido como una herramienta, su experiencia del *estar* y *permanecer* es distinto a aquellos trabajadores con estadía monotópica. Por ello, el tipo de taxistas monotópico se repliegan más en la interioridad del taxi, y los que identificamos con el tipo politópico, se proyectan más en la exterioridad amplia y sin límites que le permite el taxi.

Observar a los conductores de taxi a la luz de estos esbozos de tipología, es diferente a la forma en que empíricamente se atribuyen características a estos trabajadores; que generalmente se construye a partir de su condición de trabajo o a las circunstancias en que desempeña su actividad⁵².

Si bien, en la inmersión en campo se observó que regularmente los trabajadores que tienen un grado más intenso de arraigo al taxi —y por tanto se encuentran en

⁵² Por condición de trabajo se entiende a la posesión o no, de la concesión del taxi o el automóvil Uber y las circunstancias en que se desempeña la actividad, se refiere a si es taxista libre, de sitio, de montaña, servicios especiales, de Uber, entre otros

nuestro esquema, en la categoría de taxistas de habitar monotópico—, son los conductores libres no propietarios, pero con amplia experiencia en la actividad, esto no es determinante, pues también se observó que se presenta en conductores propietarios que aunque no se hayan desempeñado muchos años en la actividad, han generado una estrecha relación con ella y con su vehículo, y se pueden identificar con el mismo tipo.

Por otro lado, en el caso de los conductores con habitar politópico, la tendencia observada empíricamente demostró que los conductores que pueden identificarse como tales, son aquellos que tienen menos tiempo en el desempeño de este trabajo, o han decidido interponer una barrera entre su vida personal y laboral; razón por la cual, no han generado un acercamiento tan significativo a su trabajo.

Otra de las características observadas en los conductores que experimentan el habitar politópico, es en el caso servicios como Uber o bien, otros servicios “ejecutivos” de taxi concesionado. En este caso, una de las posibles causas del desapego con la actividad, pueden ser las restricciones impuestas por la empresa Uber o los sitios de taxi ejecutivo, que con la finalidad de ofrecer “la mejor experiencia a los clientes-usuarios”, prohíben la modificación y acondicionamientos interiores de los automóviles.

Las implicaciones de la diferenciación de conductores taxistas en los dos tipos presentados anteriormente, se ven reflejadas directamente en la relación que se establece con el cliente-usuario y los intercambios en el control sobre el proceso de trabajo.

De manera inicial, en esta investigación se planteó la posibilidad de una dinámica de intercambios del control sobre el trabajo, que se daría de acuerdo a diferentes momentos del servicio de transportación y como resultado de la capacidad de acción de cada uno de los sujetos. Sin embargo, al reconocer los dos tipos de conductores taxistas se puede vislumbrar una predisposición hacia la dinámica interaccional que define los intercambios de control a partir de la construcción de la actividad, es decir, de la subjetividad del trabajador.

La base de las diferencias entre los dos tipos de taxistas es la forma en que el conductor habita el espacio y construye y significa su trabajo. Estas diferencias se reflejan en la apropiación del control sobre la actividad, pues por ejemplo, en el caso de los conductores que habitan el espacio de manera monotópica, es posible apreciar el ejercicio de un mayor control en el proceso de trabajo, que puede ser resultado del sentimiento de comodidad y apropiación que surge de la experiencia de *estar en la casa-taxi*, que le atribuye al conductor una soltura y libertad de *ser* (Seamon, 1979).

La sensación de comodidad de un conductor en su espacio de trabajo después del proceso experiencial de apropiación, lo sitúa entonces como poseedor del control, pues al sentirse “como en casa” se le hace posible que construir una barrera para el ingreso de sujetos externos. El establecimiento de esa barrera, podría considerarse incoherente, debido a que para que el trabajo del taxista se concrete, es necesaria la participación del cliente-usuario. No obstante, se constata que el conductor taxista construye aislamientos efímeros a partir de la aplicación de estereotipos del cliente-usuario que “está dispuesto a transportar”.

La definición de estereotipos de clientes-usuarios por parte de los conductores no sólo responde a una capacidad por parte de los taxistas para adquirir el control sino que responde también a una serie de situaciones que incluye los saberes y experiencias en el trabajo que dotan al trabajador de un acervo de conocimientos que fungen un papel primordial en la definición del trabajo taxista.

Por su parte, los planteamientos relacionados con el “estar en casa-taxi” de nuestro primer tipo de conductores, no implica que los conductores que habitan un espacio politópico, decidan ceder el control al cliente-usuario; sino que al tener una concepción muy utilitaria del vehículo, la negociación del control se lleva a cabo de manera distinta. Dicha negociación e intercambio de poderes puede responder más al trabajo de la cara que se efectúa como respuesta a la dinámica interaccional.

Heterogeneidad de clientes-usuarios y la zonificación del trabajo

La heterogeneidad de sujetos no sólo debe pensarse en relación a los conductores taxistas. Como se ha señalado a lo largo de este documento, los sujetos que participan de manera directa o indirecta en el proceso de trabajo de los taxistas son muy variados.

La participación de otros sujetos es posible en diferentes dimensiones de la realización de la actividad. No obstante, los fines específicos de esta investigación se concentraron en el análisis de la dimensión interior del taxi. Por lo cual, la participación de *otros* sujetos se limita a aquellos que interactúan directamente con el conductor mientras éste permanece dentro del vehículo. Estos sujetos son: los clientes-usuarios —con quienes se efectúa un intercambio monetario— y otros pasajeros —que no necesariamente concretan el intercambio aludido—.

A partir de la penetración en el trabajo de campo se adquirió conocimiento sobre las profundas diferencias que existen en cuanto a las características de los clientes-usuarios y de los *otros* sujetos que interactúan con el conductor en la interioridad del automóvil. La disimilitud encontrada en estos sujetos no fue considerada al inicio de la investigación, por lo que fue necesario trazar una nueva línea de análisis que incluyera tal situación.

La realización de entrevistas a conductores taxistas evidenció que las diferencias existentes en los clientes-usuarios, juegan un papel importante en la configuración de su proceso de trabajo. La manera en que se esto se refleja en el trabajo de los taxistas se relaciona directamente los sistemas interaccionales construidos en cada servicio de transportación.

Tal como se mostró en el capítulo IV, a partir de la experiencia en el trabajo, los taxistas poseen un acervo de conocimientos que le permite construir estrategias y tomar decisiones para definir el rumbo de su jornada de trabajo. Los elementos que son considerados para tal definición, corresponden al objetivo central de desempeñar con éxito su actividad.

Para determinar el cumplimiento del objetivo central del desempeño de los taxistas, es importante retomar los tipos de taxistas que se han propuesto, y a partir de ello cuestionar la percepción que tienen los trabajadores de una jornada exitosa. En el caso de los conductores de habitar monotópico se pudo observar que en muchas ocasiones su principal objetivo es conseguir “tranquilidad” en el trabajo. Para ellos, dicha tranquilidad radica en la conformación de situaciones de trabajo que incluyan a clientes-usuarios que no generen hostilidad o incomodidad en *su* espacio de trabajo, que es como su casa.

Aparentemente sería complicada la selección de clientes-usuarios que cumplan con las características esperadas por los conductores. Sin embargo se pudo constatar que la relación del trabajo con los territorios recorridos es tan estrecha que las características urbanas de las diversas zonas de la ciudad, influyen de tal manera que las formas de interactuar con los pasajeros de una zona o de otra, no son iguales.

A partir de la diferenciación de pasajeros de acuerdo a las zonas de la ciudad en que se encuentran, es que los taxistas elaboran perfiles de clientes-usuarios y toman decisiones que desembocan en un sesgo en sus desplazamientos de acuerdo a las zonas seleccionadas. El sesgo por zona no implica una limitación en sus desplazamientos; pues como se evidenció en las entrevistas, los conductores con habitar monotópico, tienen la disposición a cruzar las fronteras que ellos mismos se han impuesto, pero siempre de adentro hacia fuera. Es decir, con clientes-usuarios que se encuentren dentro de su zona de trabajo.

Por otro lado, las experiencias recabadas de los conductores cuyo habitar es politópico, demostraron que aunque igualmente poseen un interés en construir situaciones de trabajo agradables, su objetivo principal es el de obtener mayores ingresos. Por tanto tienen una disposición superior para desplazarse en distancias mayores y más heterogéneas dentro de la ciudad. No obstante, también fue posible vislumbrar una relación del trabajo con el territorio que en este caso es erigida de manera más flexible.

El estudio de los taxistas: trabajo no clásico y espacialidades

La importancia de realizar un estudio académico sobre los taxistas de la Ciudad de México a partir de una perspectiva espacial, se respalda a partir del papel que éstos tienen en la reproducción de la vida social de la ciudad. Ello se debe a que la realización de cualquier interacción social —sea laboral o no— se efectúa en un espacio que es transformado por los sistemas interaccionales consumados en él. Desde esa postura es que se identifica al trabajo de los conductores taxistas como una actividad que guarda una estrecha relación con el espacio; principalmente porque no es posible su realización si no es en el espacio urbano circulatorio. Además de que su actividad se ve influida por las mismas dinámicas espaciales construidas por la multiplicidad de sujetos que se desenvuelven cotidianamente en ese entorno.

Se pudo comprender así, que el conductor taxista resignifica el espacio urbano de acuerdo a la cercanía afectiva y social con ciertos lugares, que conoce y recorre de manera habitual, frente a otros que le resultan ajenos y que frecuenta poco. Por ello sus desplazamientos y su modo de conducir, son distintos a los empleados en una y otra situación. Esas relaciones cercanas o lejanas con unos y otros lugares de la ciudad, lo hace reconfigurar su trabajo, la forma de conducir, los estereotipos de clientes que puede aplicar en un caso y otro, las estrategias interaccionales para cada uno. Incluso en ciudades muy extensas como la Cd. de México, es posible que los conductores construyan lazos más estrechos con espacios de ciertas zonas, por lo que pueden decidir establecer sus propios límites espaciales para la realización de su actividad.

Así mismo, el estudio de los taxistas no podía realizarse si no era tomada en cuenta la propuesta realizada por Enrique De la Garza (2010), sobre trabajo no clásico. Tal como se mencionó en los primeros dos capítulos de la tesis. Esta propuesta permite entender conceptualmente, las bases laborales de la actividad; tales como sus condiciones de trabajo, y la dinámica que se construye alrededor.

Para la realización de esta investigación, fue necesario plasmar de manera amplia, cada una de las aristas que conforman este trabajo tomando como base las dos perspectivas planteadas previamente. Ello puso de manifiesto la necesidad de construir una metodología adecuada a las características del trabajo en cuestión. Ésta no podía definirse de manera independiente al caso empírico.

La observación de las formas de construcción de los sistemas interaccionales, los escenarios de interacción y el trabajo de la cara que cada uno de los sujetos participantes realiza, permitió profundizar en la actividad y evidenciar las necesidades de investigación que se debían seguirse.

Con base en lo expresado previamente es que una de nuestras conclusiones en relación a la metodología utilizada para el estudio de los taxistas y más generalmente, en el estudio de los trabajadores no clásicos. Y como respuesta a las mismas características de este tipo de trabajo, es que la metodología debe construirse a la par que se construye el objeto de estudios, pues ésta debe responder a las características y situaciones particulares del objeto de estudio.

Por eso es que en esta investigación se retoma la propuesta hecha por Lefebvre, sobre el ritmo-análisis. Éste fue un eje importante en esta investigación, pues además de que está íntimamente relacionado por que el trabajo del taxista está situado en ciertos ritmos, el análisis del ritmo permite también considerar aspectos teóricos, metodológicos y empíricos que el investigador puede ignorar.

Sin duda otro de los hallazgos relevantes de esta investigación, es la propuesta de dos tipos ideales de taxistas. Esta tipología fue construida a partir del análisis cualitativo de la experiencia en el trabajo de campo, y arrojó como resultado que la base para la construcción del proceso de trabajo de los taxistas haya sido la subjetividad del conductor. Es a partir de ésta que el trabajador significa su jornada laboral y define la forma en que se desenvolverá en ella.

Las formas en que cada uno de los conductores se desempeña en su jornada de trabajo, es pertinente para recuperar los conceptos laborales centrales, como es el control sobre la actividad. Los planteamientos sobre los intercambios de poder a

partir del trabajo de la cara y las formas de habitar el espacio son muy relevantes en distintos niveles analíticos que se han abordado en esta investigación.

Desde un aspecto teórico, la realidad empírica ha evidenciado que la subjetividad de los trabajadores, construida por la densidad y complejidad de su actividad, sigue siendo un componente protagónico en la construcción del trabajo de conductor, por lo que se refuerza la idea planteada al inicio de esta investigación, que versa sobre la importancia de continuar realizando estudios laborales, incluso en actividades que se considera, han llegado a tal punto de fragmentación, que pueden estar multilocalizadas espacial y temporalmente.

La multilocalización espacial o temporal no implica la fragmentación de una actividad laboral, ni identitaria, pues con cada transformación de la realidad que constriñe a los sujetos para modificar sus prácticas, éstos generan reacciones conscientes o inconscientes que permiten su adaptación a las transformaciones y la constitución de su subjetividad; tal como ocurre en las distintas formas de habitar de los conductores taxistas a partir de desplazamientos e interacciones.

Todos estos juegos espacio-temporales e interaccionales del conductor y los *otros* sujetos, sobre todo en la interioridad del taxi, se podrían comprender de manera más profunda si se analizaran en relación con las dinámicas urbanas dentro de las cuales entra y sale el taxista. Aunque ello implica un planteamiento que extienda su análisis hacia la exterioridad del vehículo.

Bibliografía

- Auge, Marc (2009), *Los no lugares: espacios del anonimato. Antropología sobre modernidad*. Barcelona, Gedisa, España.
- Baily, Antoine y Hubert Beguin (2000) *Introducción a la geografía humana*. Salvat-Masson, Madrid.
- Zygmunt Bauman (2003), «De peregrino a turista, o una breve historia de la identidad», en: S. Hall, P. du Gay, *Cuestiones de identidad cultural*, Amorrotu, Buenos Aires, pp. 40-68.
- Berger, Peter L. & Thomas Luckmann (2003), *La construcción social de la realidad*. Amorrotu, Buenos Aires.
- Bizberg, Ilán, Enrique De la Garza y Yolanda Montiel (1993) Modernización empresarial y relaciones industriales en México, en R. Dombois y P. Ludger, *Modernización empresarial: tendencias en América Latina y Europa*. Nueva Sociedad, Caracas, Venezuela pp. 82-110.
- Blumer, Herbert (1982), *Interaccionismo simbólico. Perspectiva y método*. Ed. Hora, Barcelona, España.
- Caballero, Juan José (1998), La interacción social en Goffman. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, Issue 83, pp. 121-149.
- Chabot, George (1972), *Las ciudades*, Labor, Barcelona.
- Chanfrault-Duchet, Marie-Françoise (1988). Le système interactionnel du récit de vie. *Sociétés*, 26-31.
- Carrillo, Jorge. Y Consuelo Iranzo (2000) Calificación y competencias laborales en América Latina. En: *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*, COLMEX/FLACSO/UAM/FCE, México, D.F. pp. 179-212.
- Catani, Maurizio (1990) Algunas precisiones sobre el enfoque biográfico. *Historia y Fuente Oral*, pp. 151-164.
- Cortés, Fernando (2000) La metamorfosis de los marginados: la polémica sobre el sector informal en América Latina. En De la Garza, E., *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo*. FCE/UAM-I/COLMEX/FLACSO, México, DF, pp. 592-618.
- De la Garza, Enrique (1998) “Fin del trabajo o trabajo sin fin”, ponencia presentada en el Seminario Internacional Las Ciencias Sociales del Trabajo en el Cambio de Siglo, Universidad Complutense, Madrid 25-26 julio 1998.
- (2003) *Reestructuración Productiva, Empresas y Trabajadores en México al inicio del siglo XXI*. FCE, Ciudad de México.
- (2004a) “Reestructuración Productiva, innovación tecnológica y recursos humanos”, ponencia presentada en el IV Congreso Europeo CEISAL, Bratislava, Eslovaquia.
- (2007) “Crítica a la razón para-postmoderna (Sennet, Bauman y Beck)”, ponencia presentada en el XXVI Congreso Asociación Latinoamericana de Sociología. Guadalajara, México.

- (2008) “El trabajo no clásico y la ampliación de los conceptos de la Sociología del Trabajo”, ponencia presentada en el VI Congreso Nacional de la AMET, Querétaro, México, 22 de mayo de 2008.
 - (2010) *Hacia un concepto ampliado de trabajo. Del concepto clásico al no clásico*. Primera ed. Anthropos/UAM-I., México D.F.
 - (2011) *Trabajo no clásico y acción colectiva*. PyV/UNAM, México D.F.
- De Oliveira, Orlandina y Brígida García, (1998) Crisis, reestructuración económica y transformación de los mercados de trabajo en México. *Papeles de Población*, pp. 39-72.
- Delgado, Manuel (1999) *El animal público. Hacia una antropología de los espacios públicos* Anagrama, Barcelona, España.
- Farías, Levy y Maritza Montero,(2005). De la transcripción y otros aspectos artesanales de la investigación cualitativa. *International Journal of Qualitative Methods*, 4(1), Article 4. Consultado el día 20/03/2016 de http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/4_1/pdf/fariasmontero.pdf
- Fernandez, Jorge, (2002) *Servicios Públicos Municipales*.UNAM/INAP, Cd. de México.
- Garabito, Gustavo y Marcela Hernández (2010) Repensando el mundo de la empresa y el trabajo en los servicios: el caso de McDonalds. En Marcela Hernández (coord.), *Los estudios laborales en México*. Ciudad de México: UAM-PyV.
- Garfinkel, Harold, (2006). *Estudios en Etnometodología*. Anthropos, México D.F.
- García Néstor, (2007) *Diálogo con Néstor García Canclini ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad?* [Entrevista], Cd. de Mexico, (agosto 2007).
- Giddens, Anthony, (2006) *La constitución de la sociedad*. Primera edición ed., Amorroutu, Buenos Aires, Argentina.
- Goffman, Erving, (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. primera edición ed., Amorroutu, Buenos Aires, Argentina.
- González, Fernando, (2006) Investigación cualitativa y subjetividad. ODHAG, Cd. de Guatemala, Guatemala.
- Halbwachs, Maurice, (2004) *La memoria colectiva*, Prensas Universitarias de Zaragoza, Zaragoza.
- Katz, Cindy, (1994) Jugando en el campo: Cuestiones referidas al trabajo de campo en Geografía. *Professional Geographer*, febrero, 46(1), pp. 67-72.
- Lalive d'Epinau, Christian (1990), “Récit de vie, ethos et comportement: pour une exégèse sociologique”, en: Remy, Jean y Danielle Ruquoy (dir), *Méthodes d'analyses de contenu et sociologie*, Bruselas: Col. Sociologie, Publications des Facultés Universitaires Saint-Louis, pp. 37-68.

- Lefebvre, Henri, (2004) *Rhythmanalysis. Space, Time and Every Life*, Continuum, London.
- Lefebvre, H., 2013. *La producción del espacio*, Capitán Swing, Madrid
- Lindón, Alicia, (1999) *De la trama de la cotidianidad a los modos de vida urbano. El valle de Chalco*. El Colegio de México/ El Colegio Mexiquense A.C., México, D.F.
- (2006a) La casa bunker y la deconstrucción de la espacialidad. *Liminar. Estudios sociales y humanísticos*, IV(2), pp. 18-35.
- (2006b) La espacialidad de la vida cotidiana. Hologramas socio-territoriales de la cotidianidad urbana. En: J. (eds.), ed. *Las otras geografías*. Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 425-445.
- (2007) La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *Revista Eure*, pp. 7-16.
- (2009) La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Revista LATinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, pp. 6-20.
- y Daniel Hiernaux, (2010) *Los giros de la Geografía Humana. Desafíos y horizontes*. Anthropos, UAMI, México D.F.
- (2012) ¿Geografías de lo imaginario o la dimensión imaginaria de las geografías del Lebenswelt?. En: *Geografías de lo imaginario*. UAM-I Anthropos, Cd. de México pp. 66-87.
- Daniel Hiernaux y Miguel Ángel Aguilar, (2006) De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción. En: *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Anthropos, Cd. de México, pp. 9-25.
- Martin, Ron, (2000). Editorial: In Memory of Maps. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 25(1), pp. 3-5.
- Marx, Karl, (2013) *Manuscritos de economía y filosofía, {1944}* traducido por Rubio, F., Alianza, Ed., Madrid.
- Medina, Salvador, (2011) *Distintas latitudes*. [En línea] Available at: <http://www.distintaslatitudes.net/eltransportepublicoenlaciudaddemexicoince ntivosalaineficiencia> [Último acceso: 27 enero 2015].
- Moller, Rolf, (2006) *Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina. El ejemplo de Santiago de Cali, Colombia*. Universidad del Valle, Cali, Colombia.
- Muxel, Anne, (1996) *Individu et mémoire familiale*. Nathan, París.
- Negrete, María Eugenia y Catherine Paquette, (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.

- Novick, Marta (1999) La Transformación de la Organización del Trabajo, en De la Garza E. (coord.), Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo, FCE, Cap IV. México D.F.
- Piña R., Carlos (1989). Sobre la naturaleza del discurso autobiográfico. Argumentos, 131-160.
- Pogliaghi, Leticia, (2014) *Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de lo taxistas de la ciudad de México*, Tesis de Doctorado en Estudios Sociales, Universidad Autónoma Metropolitana, México D.F
- Pries, Ludger, (2000) Teoría sociológica del mercado de trabajo. en De la Garza, E., (coord.) *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo* CE/UAM-I/COLMEX/FLACSO, . México, DF, pp. 511-536.
- Quintana Alberto, (2006) Metodología de investigación científica cualitativa, en Quintana, A. y Montgomery, W. (Eds.) *Psicología: tópicos de actualidad*, UNMSM, Lima, pp. 48-84.
- Reguillo, Rossana, (1998) “De la pasión metodológica o la (paradójica) posibilidad de la investigación”, en: Mejía Arauz, Rebeca y Sergio Antonio Sandoval (coords.), *Tras las vetas de la investigación cualitativa, Perspectivas y acercamientos desde la práctica*, ITESO, México, pp. 17-38.
- Relph, Edward, (1976) *Place and placelessness*. Pion, Londres, Inglaterra
- Remy, Jean y Liliane Voyé, (2006) *La ciudad ¿hacia una nueva definición?*. Vitoria: Bassarai.
- Rendón, Teresa y Carlos Salas, (2000) El cambio en la estructura de la fuerza de trabajo en América Latina, en De la Garza, E., (coord.) *Tratado Latinoamericano de Sociología del Trabajo*, FCE/UAM-I/COLMEX/FLACSO, México, DF, pp. 540-565.
- Rowles, Graham, (1978) *Reflections on experiential fieldwork*”, en: *Ley, David y Marwin Samuels. Humanistic geography: Prospects and problems*, Londres.
- Ruiz José Ignacio, (1996) *Metodología de la investigación cualitativa*. Universidad de Deusto, Bilbao.
- Salas, Carlos, (2006) El sector informal: auxilio y obstáculo para el conocimiento de la realidad social en América Latina. En De la Garza, E., *Teorías sociales y estudios del trabajo: nuevos enfoques*. Anthropos/UAMI, México, DF, pp. 130-148.
- Salazar, Gabriela, (2010) Agente y sujeto: reflexiones acerca de la Teoría de la Agencia en Anthony Giddens y la de Sujeto en Alain Touraine. *Derecho en libertad*, julio-diciembre, Issue 5, pp. 121-132.
- Santos, Milton, (1990) *Por una geografía nueva*. Espasa Calpe, Madrid.
- Santos, Milton, (2000) *La Naturaleza Del Espacio: Técnica y Tiempo: Razón y Emoción* Ariel, S. A., Barcelona.

Bibliografía

- Seamon, David, (1979). *A Geography of the Lifeworld: Movement, Rest and Encounter*. Illustrated, California.
- Stalder, Felix, (2006) *Manuel Castells and the Theory of the Network Society*. s.l.:Polity Press.
- Stock, Mathis, (2004) *L'habiter comme pratique des lieux géographiques*. *Espaces Temps*, pp. 1-17.
- Sue, Roger, (1995) *El ocio*, FCE, México, D.F.
- Tamayo, Sergio, (2006) *Espacios de ciudadanía, espacios de conflicto*. *Sociológica*, Issue 61, pp. 11-40.
- Tamayo, Sergio. & Wildner, Kathrin, (2005) *Identidades urbanas*.UAM-A, Ciudad de México.
- Thompson, Edward Paul, (2000) *Costumbres en común*, CRITICA, Barcelona.
- Tuan, Yi-Fu, (2001) *Space and place. The perspective of experience*.The University of Minnesota Press, Minnesota.
- Ursino, Sandra Valeria, (2012) "Docke mon amour": apropiación simbólica del espacio y sentidos de lugar del paisaje industrial de comienzo del siglo XX. *Aletheia*, 2.
- Valles, Miguel, (2002) *Cuadernos metodológicos. Entrevistas cualitativas*, CIS, Madrid.
- Vidal Moranta y E. Pol Urrútia, (2005) *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares*. *Anuario de Psicología*, 36(3), pp. 281-297.
- Weber, Max, (2002) *Economía y sociedad. Esbozo de sociología comprensiva, {1922}*, traducido por Medina, J., Roura, J., Ímaz, E., García, E., y Ferrater, J., 2da. ed.,FCE-España, Madrid.
- Wunderlich, Filipa, (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.