



Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA  
UNIDAD IZTAPALAPA  
DIVISION DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES  
DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGIA**

“ LAS CULTURAS DEL VOLANTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO :  
(Un viaje entre choferes, espacio y antropología) ”

TRABAJO TERMINAL

que para acreditar las unidades de enseñanza-aprendizaje de  
*Seminario de Investigación e Investigación de Campo*  
y obtener el título de  
LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

p r e s e n t a

JESÚS | AGUILAR NERY

COMITE DE INVESTIGACIÓN

Director(-a): Mtro. Raúl Nieto Calleja

Asesores(-as): Dr. Rodrigo Díaz Cruz

Mtro. Eduardo Nivón B.

México, D.F., a 14 de junio de 1996.

Jesús Aguilar Nery.<sup>1</sup>

A mis padres y hermanos .

## INTRODUCCIÓN

¿Cómo se hace antropología de la ciudad?, ¿Cómo se hace trabajo de campo en la ciudad?, ¿Cómo realizar un análisis cultural en un entorno complejo y dinámico como es la ciudad de México?, ¿Qué hace un antropólogo urbano?. Estas y otras preguntas son el antecedente del presente ensayo. En éste, presento mis experiencias estudiando conductores -choferes- del transporte público de pasajeros en la periferia Oriente de la ciudad de México<sup>2</sup>.

Los viajes son movimiento, cambio, distancia, acercamiento, asombro, conocimiento, experiencia vital, etc. Como anota Krotz (1991:52), "El viaje es un movimiento espaciotemporal [que] tiene que ver con [una] meta, es parte de ella". Desde otro registro, M. Aguilar señala que "las ganas de no estar aquí y la sensación de flotar entre cosas nuevas son indiscutiblemente las marcas del viaje" (1993:22).<sup>3</sup>

Pretendo hacer la exposición a la manera de un relato de viaje. Entiendo éste como la acción de viajar, con su itinerario de ida y vuelta; también como la expresión metafórica -discursiva- para abordar y adquirir nuevos conocimientos.

El viaje aquí propuesto es un viaje antropológico, que como señala E. Krotz "tiene el propósito de conocer algún aspecto de la realidad sociocultural, una problemática, un sector poblacional, una cultura, o como se le desee llamar" (1991:54). En él se reúne información empírica (suficiente en cantidad y calidad) que permita sostener

---

<sup>1</sup>Departamento de Antropología Social de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.

<sup>2</sup>Este trabajo es producto de 6 meses de trabajo de campo. Las siguientes notas se desprenden de los últimos tres meses, y tienen como referencia a conductores de autobuses (*chimecos*) de transporte de pasajeros.

<sup>3</sup>Los viajes se suelen considerar como desplazamientos de ida y vuelta. Sin embargo, no todos cumplen con regresar. Según el regreso, suponiendo que cada viaje es único, éste sigue un continuum que va del viaje marginal, del viaje con retorno, o con retorno diferido, al viaje sin retorno.

argumentos sobre causas y perspectivas del asunto o situación abordada. Asimismo, este tipo de viaje implica experimentar, por parte del viajero, la alteridad cultural, el asombro que ésta provoca, por lo que se propone que el antropólogo se mantenga presente -y de manera explícita- en su estudio como parte del mismo; "el viajero es, por tanto, parte del viaje" cuyo objetivo debería ser aspirar a convertirse en interlocutor de aquellos en cuya realidad sociocultural se interesa (ibid: 54-55). En otras palabras, se puede decir que el motor del viaje antropológico es la tensión entre el viaje como experiencia personal y como una forma científica de reunir información acerca de otros: de hacer antropología. Entonces, la presentación que hago puede verse como una superposición de una serie de recorridos, que entre ires y venires -traslados y residencias- vienen a confluir en un solo relato que sirve para pensar como homologables la investigación antropológica y la experiencia del viaje.

#### **PUNTO DE PARTIDA (Apertura del circuito)**

Es sabido que la problemática relacionada con el sector transportes se ha analizado, últimamente, enlazando dos procesos crónicos que padece el conglomerado metropolitano, a saber, la contaminación ambiental -su contribución o excusa para su agudización- y lo que se ha llamado "anarquía sobre ruedas" (Padilla 1993), es decir, la escasa planeación y nulo control del crecimiento del autotransporte urbano. Ambos problemas derivados de viejas prácticas de corrupción (extorsión de las autoridades, nulo respeto a los reglamentos de tránsito, centralización de oficinas de trámites, competencias desleales, etc.) e intereses particulares en constante conflicto (autoridades, líderes concesionarios, transportistas y usuarios).

Ante la complejidad de la problemática, desde la antropología, yo apuntaría la necesidad de ampliar el horizonte de la misma, no sólo atendiendo a las causas y explicaciones estructurales sino en ahondar la mirada sobre los diversos sujetos sociales (en sus sentidos y prácticas), que contribuyan a sostener visiones más claras que permitan análisis más completos y, en su caso, propuestas resolutivas más acertadas.

Este trabajo se ubica en la corriente iniciada por la Escuela de Chicago que hacía relevante el análisis de la modelación de "estilos de vida" urbana. Reconozco la importancia del factor trabajo como modelador de un determinado estilo, no exclusivo por supuesto, de habitar y relacionarse en los diversos circuitos en que interactúan los sujetos (individuales y colectivos). Por supuesto, he tomado en cuenta las críticas más obvias a los precursores (Cfr. Hannerz 1986; Lezama 1993), en especial, la relación, poco importante entonces, entre los sujetos y el espacio. Porque es ahí donde me parece factible hablar de la configuración de estilos de vida urbana. En las relaciones y conjugaciones entre sujeto-habitación (espacio habitado(ble), sujeto-trabajo (espacio laboral), sujeto-tránsito (espacio recorrido/usado/evocado), sujeto-aprovisionamiento (espacios de consumo y recreación), y en las relaciones intersubjetivas, podemos hablar de un sujeto que construye su ciudad, al mismo tiempo que es construido por ella.

La ciudad no está constituida por individuos aislados, sino por grupos heterogéneos, dispersos, en una especie de "collage" cultural que resulta muy difícil de abordar. Para aproximarse a esa complejidad, yo propondría recuperar empíricamente los procesos de constitución de representaciones colectivas que norman los modos de

vivir, pensar y sentir en un escenario de múltiples rostros, desniveladas competencias y poderes diversos para manifestarse.

Por otro lado, la prensa ha exaltado el sentido común construido sobre los choferes que impide otra calificación para ellos que no sea por medio de un estigma. Un estigma que es en parte merecido, pues los propios choferes se encargan de recrearlo, aunque en otro extremo, están quienes buscan cambiarlo o quienes simplemente lo rechazan. Este estigma los considera homogéneos y prescindibles en cualquier estudio sobre transportes. A lo sumo, se hace referencia a su escasa o nula educación, su trato grosero e irrespetuoso o a su irresponsabilidad y maltrato en la prestación del servicio. Dicen los usuarios de los choferes -leemos en una revista: "son abusivos, prepotentes, groseros e imprudentes (...) son sujetos de poca educación, son vulgares..." Dicen los inspectores: "Los choferes piensan que la ciudad es de ellos. Hacen base en cualquier lugar, suben y bajan pasaje en el arroyo, hacen cortes de circuito, alteran la tarifa y además se quejan de todo".<sup>4</sup> (Padilla 1993)

Frente al estigma poco o nada se ha dicho de sus motivaciones, significaciones y expectativas, por tanto, en este trabajo me propongo un acercamiento al mundo de los choferes del transporte público de pasajeros<sup>5</sup>(tpp) aportando elementos para caracterizar su habitar, trabajar, relacionarse, proveerse, trasladarse y recrearse, como un

<sup>4</sup>Por supuesto no pretendo eliminar las cifras que apoyan en gran medida la proyección estigmatizada de estos sujetos. Por ejemplo, tan sólo en noviembre y diciembre de 1992 la Dirección General de Autotransporte Urbano (DGUAU) recibió 1092 quejas de usuarios. De ellas (46%) fueron por alteración de tarifa; (36%) por maltrato de los choferes; (12%) por exceso de velocidad, cortar circuito y conducir en estado de ebriedad; y (5%) por negar el servicio. En ese mismo período fueron detenidos 200 conductores por cometer graves infracciones (Padilla 1993: 34)

<sup>5</sup>De entrada reconozco que no es homogéneo el "mundo del volante". Es casi seguro que hay diferencias entre conducir un auto particular, un vehículo de carga, un transporte eléctrico (metro) o un bicitaxi. Por tanto, algunas apreciaciones tendrán que ser tomadas como provisionales, en tanto que el conocimiento de los subgrupos que podrían distinguirse en el universo de choferes y automotores no sea estudiado

estilo de vida urbano que prolifera y se expande, y al hacerlo, incide en la vida pública de la ciudad.<sup>6</sup>

### RECORRIDOS... (de ida)

Lo primero que hice fue realizar una serie de exploraciones donde acudí a la mayoría de paraderos o bases importantes en los alrededores de la ciudad de México.<sup>7</sup> Aunque por la propia zona donde vivo -Oriente- ésta me resultó más accesible para establecer contactos. Asimismo, visité un paradero del Norponiente (el Rosario) para comparar sus características con las del paradero La Paz.<sup>8</sup>

Aunque mi contacto con coferes del tpp es cotidiano, en términos de la investigación implicaba rebasar la "cercanía" y dejarse llevar por la aleatoriedad que presentaba el universo de estudio. Hubo que decidir durante la investigación los sujetos para desarrollarla, siendo elegidos aquellos con los que pude establecer comunicación más continua guiado por la empatía de los sujetos para conmigo. Así es que di con los choferes de la "Línea de Autobuses México-Los Reyes-Chimalhuacán y Anexas. S.A. de C.V."<sup>9</sup>. Al momento de acercarme mi presencia no pasa desapercibida, es más, por momentos es promovida.

<sup>6</sup>Desafortunadamente no hay datos precisos sobre la situación del autotransporte para el Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM). Regularmente, los datos, aún se presentan según la división administrativa tradicional. Para poner un ejemplo, según un informe censal para el D. F., en 1994, hay 2' 608 500 vehículos registrados. De los cuales 4893 son oficiales, 138 507 públicos y 2' 465, 100 particulares. También se registran 109 931 vehículos públicos (incluidos microbuses y combis); camiones de pasajeros: 12 614 en total (INEGI 1995a). Por supuesto el AMCM abarca algunos municipios alrededor del D.F., principalmente del Estado de México. Los cuales aportan, aproximadamente, 17 mil vehículos de transporte de pasajeros diariamente (Padilla 1991:31). De todo lo anterior, queremos destacar que, en un promedio general, podríamos estar hablando de un ejército de, aproximadamente, 150 mil choferes y, más o menos, el mismo número de familias que dependen de esta actividad. Y para el caso de los choferes de camiones, según nuestras fuentes, podrían ser 15 mil conductores en toda el AMCM.

<sup>7</sup>Las exploraciones tenían la intención de comparar los referentes (imágenes urbanas) que tenían dos generaciones diferentes de choferes en la ciudad, se buscaba presentar una evolución de un "imaginario sobre ruedas", usando las expresiones escritas e iconográficas que se colocan en los vehículos. Lo cual significa que hubo un viraje en el transcurso de la investigación. El cambio tuvo que ver, entre otras cosas, por la falta de registros para comparar, la flexibilidad del programa para la elección personal del tema y la influyente lectura de G. Devereux (1977).

<sup>8</sup>Este paradero establecido en el municipio del mismo nombre, inició operaciones en el año de 1991, mismo año de la inauguración del metro Línea "A". Está a cargo de la Comisión de Transporte del Estado de México (COTREM). Cuenta con 9 andenes, tres escaleras de ascenso, 16 de descenso, 2 accesos y 2 salidas, 29 casetas y 16 sanitarios; con un personal de 14 personas en 2 turnos. Tiene, además, un aforo de usuarios promedio diario de 33 188; y el de vehículos es de 3487. Y cuenta con una capacidad de 1075 unidades, promedio diario. Son, actualmente, 7 organizaciones y 5 empresas que prestan el servicio, cuya diferencia entre ambas es su registro en Hacienda de parte de las empresas con sus cargas administrativas de por medio. Las rutas que cubren estas organizaciones giran en torno a los municipios de, por un lado, Texcoco, Chicoloapán y Chimalhuacán, y por otro, a Chalco e Ixtapaluca. Finalmente, quizá su rasgo más característico es que no hay comercio "callejero" en su interior. (Fuente: Cotrem 1996).

<sup>9</sup>Esta empresa inició, aproximadamente, en 1922 y recorría un circuito que iba del municipio de Chimalhuacán hacia la Plaza de la Soledad en el D.F. Por ahí de 1946 el circuito se hizo vía la carretera México- Texcoco, pues antes se realizaba por la "vía Tapo". La mayoría de fundadores de esta Línea fueron nativos del municipio que abandonaban actividades primordialmente agrícolas. Actualmente, como antaño, esta empresa cubre importantes rutas de los municipios de Chicoloapan y Chimalhuacán. Cuentan con dos bases principales en los paraderos del metro Zaragoza y La Paz. Las unidades que prestan el servicio son exclusivamente autobuses -camiones- y minibuses. En el paradero La Paz, sólo hay un microbus, el resto son camiones. (Sr. Jaime Jiménez, secretario)

Esto me permitió conseguir más informantes, y empecé a sentirme entre "mi" comunidad de choferes en el mejor estilo antropológico. Mis visitas se intercalaron con la charla de ocasionales informantes y la entrevista de algunos choferes que dispusieron de tiempo para charlar más pausado y extenso en sus casas.

Al finalizar mi temporada de campo, aproveché dos oportunidades de charla grupal improvisadas donde confronté abiertamente algunas de mis ideas con los choferes, quienes confirmaron o cuestionaron mis puntos de vista -aun entre ellos-. Finalmente, acompañé un día de trabajo completo a "El canalla" (Manuel R.), para tratar de obtener una especie de *thick description* (Geertz 1987) de las "culturas del volante", permitiéndome abusar de los términos. Estas experiencias resultaron de gran apoyo y valía para comprender sus vidas. Esto me permitiría hablar de toda una comunidad ocupacional: la comunidad laboral de choferes, susceptible de homologarse por sus similares y recurrentes condiciones sociales (formas de experimentar el tiempo, relacionarse, comunicarse, etc.) y materiales (usos del espacio, del vehículo, etc.) en las que viven cotidianamente.

Finalmente, respecto a cómo registré la información, diré que las entrevistas fueron de tipo abierto y excepcionalmente tomé notas al momento de efectuarlas; es decir, en la reconstrucción del análisis van mezcladas mis apreciaciones subjetivas, puntos de vista de los entrevistados, deducciones, inferencias, registros que buscan externalizar una forma de vida.

## **UN ALTO.**

El marco explicativo que puede articular y explicar la forma de vida de los choferes es la relación sujeto-espacio-cultura. Esta relación posee mayor alcance comprensivo y/o explicativo de los

comportamientos, interacciones y dinámicas múltiples -tanto a nivel temporal como espacial- que suceden en la experiencia humana y urbana.<sup>10</sup>

Después de percibir la importancia en la relación espacio-sujeto en una trama simbólica compartida, se ha puesto en evidencia, en diferentes estudios, que el espacio, así como es construido socialmente, va construyendo históricamente formas de interacción, usos y sentidos diferenciados que nos hablan de una realidad múltiple en dimensiones y actores (individuales y colectivos), donde el espacio interviene, organiza, induce, impide o limita, además de que comunica la vida de sus habitantes. Así, se ha llamado a recuperar en forma empírica las diversas experiencias del habitar como "experiencia cultural" (Safa 1993:287-90). También se presupone que es al interior de la relación espacio-sujeto donde se construye la vivencia y su sentido (Nateras 1995:30). Donde se construyen ámbitos de interacción con diversos grados de intensidad y competencia entre los sujetos. Y en la medida en que esta relación se ha complejizado en el medio urbano, se ha dificultado su análisis, y ha surgido un perfil que lo caracteriza como confuso e híbrido, donde se tiende a buscar cierto marco general de explicación y a invocar a la heterogeneidad, como coartada de explicación del conjunto. Asimismo, la pregunta de cómo se configura lo diverso: la producción y (re)producción, tanto de las diferencias como de las desigualdades socioculturales, es tema común en las actuales investigaciones antropológicas.<sup>11</sup> Muchos de estos estudios ponen en evidencia que es en la esfera del espacio público<sup>12</sup>, es decir la calle como lugar público, donde se hacen más evidentes los

<sup>10</sup> Véase, por ejemplo, desde diversas perspectivas y abordando diferentes temáticas: Hamnerz 1986; Altman 1989; Lezama 1993; Safa 1993; Amerlinck y Bontempo 1994; Ramírez 1994; Aguilar 1993, 1995; García Canclini 1995, etc.

<sup>11</sup> Véase, por ejemplo, *Antropología y ciudad* (1993), García Canclini 1990, 1995. Y el número 27 de la revista *Ciudades*.

<sup>12</sup> Este puede ser definido como "el entorno común donde las personas llevan a cabo actividades funcionales y rituales que cohesionan a la comunidad tanto en rutinas cotidianas como en festividades periódicas. Donde se reconoce que se puede usar o se usa con propósitos privados. Además, por ser significativo para los usuarios va cambiando como cambia la vida pública". (Carr y Rivlin 1992: i)



cruces e interconexiones; donde las diferencias tienden a exhibirse, a pasearse y a chocar unas con otras. Es escenario de estrategias y tácticas<sup>13</sup> donde se negocia lo propio y lo ajeno; lo deseable, lo reprobable: es territorio intermedio entre un afuera y un adentro, por demás abigarradamente mezclado, pero necesariamente distinguible, para poder operar en la casa, el barrio, la ciudad, en el mundo.

### YA EN SIGA...

En el espacio público urbano el transporte ha venido ganando terreno respecto a otros usos (jardines, plazas, parques, etc. Appleyard 1981)<sup>14</sup>. Los medios de transporte son parte del paisaje urbano contemporáneo. Actualmente, en una megaciudad como la de México, podríamos decir que las formas de la ciudad son aquellas que adquiere al recorrerla (tanto por vías massmediáticas como por vías directas). De hecho, intentando un rápido recorrido histórico, tendríamos que es indudable que el transporte contribuyó a consolidar y dar celeridad al proceso de crecimiento de la mancha urbana. Esto se debe, según Ibarra (1991), a los procesos de dinámica interna que la propia ciudad de México estaba experimentando en el ámbito económico, social y político a principios de este siglo.<sup>15</sup>

Creo que es pertinente detenernos un poco en el impacto de este medio en la vida de la ciudad, pues nos ayudará a entender el impacto del autotransporte en nuestros días. El tranvía fue "antes de su declinación, un elemento estructurante del espacio urbano [...] porque contribuyó a la consolidación de aquellas zonas urbanas que en un principio no mantenían una continuidad física con el núcleo central"

<sup>13</sup> En el sentido de De Certau 1984

<sup>14</sup> Para 1982 la Dirección General de Planificación en el D.F. destaca que el uso del suelo en el D.F. está distribuido de la siguiente forma: 54% corresponde a habitación; 28% vialidades; 7% servicios; 6% espacios abiertos y 5% industria. Es decir, la superficie vial del área urbanizada en el D.F. capta más de la mitad de la extensión dedicada a la habitación y más del doble del espacio destinado a los servicios y a la industria (SCT-IMT 1989:2)

<sup>15</sup> En 1900 se puso en práctica el primer tranvía eléctrico en la ciudad, el cual iba del Zócalo a Tacubaya. "La introducción del tranvía fue una respuesta a las necesidades de la nueva configuración urbana" (Ibarra 1991:63)

(ibid.:63). En otras palabras, ayudó a articular dos mundos diferentes y no poco contradictorios. Llegó a ciudades y pueblos distantes con recorridos más cortos, lo mismo que acercó fábricas y haciendas; transportó cómodamente y propició el contacto entre pasajeros distinguidos de las colonias elegantes con "leperillos" de barriada; lo mismo pasaba por lugares de diversión que por panteones. En suma: "la ciudad se vio cuadrículada por los rápidos" (Camarena 1991-2:141). La ciudad se vio alcanzada por el vértigo de la velocidad que a partir de ese momento nos consume y, el tranvía, en sí mismo se convirtió en un símbolo de la modernidad. Por otra parte, la misma expansión de la red tranviaria propició el crecimiento de la mancha urbana desde los puntos terminales de esa red. La dinámica (unificadora y transformadora) impulsada por el tranvía modificó la naturaleza de la ciudad, cambió y transformó el uso de sus espacios: "las calles pasaron a ser terrenos de las máquinas y los hombres quedaron confinados a las banquetas" (ibid.: 144). Además, el tranvía hizo algo más que proporcionar transporte: cambió, paulatinamente, la mentalidad de los habitantes al permitir un febril traslado de hombres y mujeres a buena parte del Valle de México. De tal modo, la vida social y cultural empezó a cambiar, pues facilitó la decisión de salir del hogar y viajar grandes distancias en tiempos inimaginables hasta entonces. Era un mundo de vertiginosas transformaciones, caracterizado por su intensa vida económica y por una movilidad creciente de la población. El tranvía jugaba un papel clave en la organización de los ritmos cotidianos en la ciudad, pues éste tomó una forma de uso rápido, a cuyo horario debieron ajustarse las actividades laborales, comerciales, sociales y culturales de los habitantes. Asimismo, influyó en la modificación de prácticas culturales relativas a la circulación peatonal y de vehículos. Se les concedió prioridad a

estos últimos en detrimento del uso intensivo de la calle que ejercían los primeros. Este cambio facilitó, en parte, no sólo el auge y posterior decadencia de los tranvías, sino también la proliferación de autobuses suburbanos, taxis colectivos, combis, minibuses y bicitaxis que cubren actualmente los viajes por toda el área metropolitana<sup>16</sup>. Esto se hace más evidente en la ciudad de México después de los años 30 cuando el proceso de crecimiento físico y demográfico empezó a depender no sólo de la dinámica interna sino principalmente de la transformación del sistema urbano en general. En este ritmo más flexible, el autotransporte fue adaptándose mejor y resultando más eficaz en relación al tranvía, sobre todo por el proceso explosivo de asentamientos dispersos (a "saltos") en las periferias de la ciudad; lo que a su vez requería de nuevos y complejos enlaces con una centralidad urbana susceptible de conectarse a través de diversos medios de comunicación.

Uno de estos medios son las vialidades. Por medio de la red vial es que se dinamiza, en parte, el proceso de periferización del centro y centralización de la periferia. Es a través de estos continuos viajes (flujos de mercancías, información, etc.) de los vehículos, que las calles van siendo ganadas por ellos y adquieren un nuevo sentido: son intermediarios; extensiones de los sujetos que los conducen, son su coraza de hierro (o fibra de vidrio), su "segunda piel" (Augé 1985).

<sup>16</sup>Porcentajes de viajes en el AMCM, según modo de transporte

Modo de transporte	% 1988 de v-p-d.	% 1994 de tramos de viaje
colectivo	29.7	55.1
automovil	18.7	16.7 *
metro	17.8	13.4 **
autobus urbano R-100	25.9	6.7 ***
suburbano	3.5	3.5
taxi	4.1	2.5
trolebus	0.3	0.6
otros		1.7
total	100 = 25, 870 000	100 = 29,241 396.

\* Incluye automoviles y camionetas para transporte privado.

\*\*No se consideran los transbordos realizados.

\*\*\*El cuadro resalta la disminución de autobuses R-100, en contraste con el aumento de transporte colectivo, que cubre actualmente más de la mitad de los viajes.

FUENTE: 1988: DGAU. Adaptado de (SCT-IMT 1989:6)

1994: INEGI, Encuesta origen y destino de los residentes del AMCM, 1994.

Los conductores son quienes, con su uso intensivo y "mediado" de calles y caminos, se han adueñado materialmente de la ciudad. Pero lo han hecho, no de manera concertada ni consciente, sino de manera desarticulada e individual.

Y es en su calidad de "pequeños conquistadores" del camino, como los individuos, ya sea agrupándose en "hordas" (cooperativas, empresas, asociaciones o clubes) o de manera individual (automovilista particular), compiten y se disputan un lugar o el dominio en el asfalto: tamaños, marcas, modelos, arreglos, número, etc., todo juega y contribuye a reforzar las distinciones y diferencias entre unos y otros.<sup>17</sup> Siendo las vialidades lugar donde estas interacciones tienen lugar, las corazas (vehículos) adquieren una importancia de primer orden. Sobre todo para quienes pasan la mayor parte de su tiempo en él, entre otros, los choferes del transporte público de pasajeros (su horario promedio, arriba de la unidad, es de aproximadamente 12 horas diarias). Por tanto, creo necesario hacer una escala para ver más detenidamente el vehículo de transporte de pasajeros pues es a través de esta "mediación" como se da un uso importante del espacio público.

Cada vehículo puede considerarse como un foro<sup>18</sup>, donde se llevan a cabo diversas interacciones, significaciones y usos del mismo, que le dotan de un carácter específico, tanto para los usuarios, pero especialmente, para los operadores. Desde el punto de vista del conductor, el vehículo es un lugar donde se conjuntan y combinan ámbitos como lo laboral, lo habitacional, el traslado, el descanso, la

<sup>17</sup>En el tpo las diferencias más obvias entre vehículos, se suelen establecer por el número de pasajeros que pueda transportar, preferentemente, sentados: un autobús también conocido como camión o chimeco tiene capacidad para 40 asientos; un microbus, entre 20 y 30; una combi, entre 9 y 13; un taxi (auto compacto) hasta 5 pasajeros; y un bicitaxi de 1 a 3.

<sup>18</sup>Según A. Rapoport, es una unidad social de espacio cuya función activa es crear el entorno más adecuado al tipo de actividades que cada cultura ha definido como el más apropiado para desempeñarlas. Asimismo, cada foro está determinado y en relación con un sistema de actividades y con otros lugares o foros de actividad, en un sistema de foros, (esto es un entorno construido); si bien esos foros pueden ser neutrales, inhibir o propiciar conductas o actividades, nunca son determinantes ni generadores de actividades, pero tampoco son un mero telón de fondo (Citado por Amerlinck y Bontempo 1994: 77 y 84).

recreación, que condicionan una manera especial de experimentar la vida.

Desde el exterior, un vehículo puede verse no sólo como parte del paisaje sino como un objeto cerrado sobre sí mismo, como un receptáculo de interioridades. Un espacio acotado cuya(s) puerta(s) demarcan ya un adentro y un afuera significativo: un adentro público o semipúblico para el usuario, pues es como si se adentrara en la sala de un hogar ajeno; y un adentro privado o semiprivado para el conductor quien "habita" tal lugar. Por su parte, el afuera aparece como público para conductores y usuarios: la calle, la ciudad con su diversidad de construcciones (edificios, plazas, casas, puentes, semáforos, baches, etc.); el variado parque vehicular; los peatones en sus distintas modalidades (transeúntes, vendedores, policías, etc.); los reglamentos de uso de suelo; etc. Pero, el vehículo es significativo en su conjunto, por su forma, tamaño, modelo, marca, costo, desarrollo técnico, etc.; participa, como pocos objetos, de una densidad de significados harto complejos lo que denota su carácter polisémico.<sup>19</sup>

No está por demás señalar que el vehículo es una forma construida<sup>20</sup> de producción en serie, donde el consumidor está cada vez más alejado del producto y cuyo diseño original ha sido determinado previamente en un proceso de producción que descansa sobre el concepto de funcionalidad (Baudrillard 1969)<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> En general, comparte las apreciaciones ligadas por Baudrillard (1969) al automóvil: "en el fondo, como todo objeto funcional mecánico, el automóvil es (para todos) vivido como falo, como objeto de manipulación, de cuidados, de fascinación. Proyección fálica y narcisista, a la vez, poderío piasmado por su propia imagen" (:79)

<sup>20</sup> Este concepto resulta aplicable a todo tipo de construcciones erigidas por el hombre; denota una relación entre elementos no necesariamente visibles, p.e., la forma urbana incluye redes sociales, ámbitos de privacidad, reglas de uso de lugares, etc. (Amerlinck y Bontempo 1994: Cap 2)

<sup>21</sup> Siguiendo a Baudrillard, el término funcional, que encierra todos los principios de la modernidad, es perfectamente ambiguo. Por un lado, sugiere que el objeto [funcional] se consume en su relación exacta con el mundo real y con las necesidades del hombre. Por otra parte, y más importante es, que "funcional" es lo que está adaptado a un orden o a un sistema: "la funcionalidad es la facultad de integrarse a un conjunto [...], convertirse en un elemento de juego, de combinación, de cálculo en un sistema universal de signos" (Baudrillard 1969:71)

Es factible considerar a las unidades del transporte público de pasajeros como formas construidas, en relación metafórica con la forma construida llamada casa, cuyo espacio es todo un mundo. Ella, está cargada de signos abundantes y complejos que constituyen todo un código donde cada elemento: el color, los materiales, tamaño, su uso, sus historias, sus faltas, etc., encierran un gran número de significados (Lima 1991:48). El vehículo, con su peculiar mezcla de aleaciones metálicas y derivados sintéticos del petróleo tienden a dotarlo de un sentido más o menos estable, pero no tan permanente ni seguro como cuando se piensa en una casa con su concreto -aunque sabemos que muchas no lo son- y su evocación de estabilidad prolongada a través del tiempo. Los vehículos contraponen o complementan el enfoque hogareño que hemos evocado, sobre todo por el tipo de interacciones que se desempeñan en él. Partiendo de lo más evidente, quizá lo principal de estos espacios, podríamos decir que en contraste con la vivienda autoconstruida propia de la mayoría de clases populares, los vehículos son pre-construidos, en tanto que su diseño es anterior a su consumo. Además, como forma construida ya dada, induce una organización del espacio fija: una parte frontal de control -la cabina- que estará a cargo del conductor y una parte trasera de asientos -el pasillo- diseñada para los pasajeros. Esta división inicial del vehículo estará presente en los comportamientos y las relaciones entre unos y otros. Tal división dota al chofer del control sobre el movimiento y dirección del vehículo, además de otras funciones complementarias: operación de puertas, espejos, luces, limpiadores etc., que hacen de él el único que posee el control directo y legítimo sobre la máquina. Este control es reconocido por los pasajeros, quienes hacen al chofer el refractario de su seguridad, responsabilidad y tensiones que pudiesen presentarse durante un

recorrido. Esta situación implica la aceptación del poder por parte del chofer sobre los pasajeros durante su estancia en el vehículo. Lo que se concreta en el momento de darle unas monedas a cambio del derecho a ser conducido en condiciones dignas para ellos. No obstante, prevalece la imagen de que el usuario está a merced de la autoridad que dentro del vehículo ejerce el chofer y poco o nada pueden hacer nuestras monedas u otros medios para tratar de evitarlo. Estamos en su dominio.

Esta diferencia en el uso del vehículo es de particular relevancia para los choferes, pues no sólo son los encargados de conducir el vehículo a su(s) destino(s), sino también se encargan del mantenimiento, limpieza y cuidado de la totalidad de la unidad. Tal vez por ello, se puede pensar que el pasajero alquila un pequeño espacio: un asiento o tramo de pasillo, y lo demás se asume como "propiedad" o dominio del chofer. Si bien la organización de este espacio condiciona rígidamente los usos de cada participante en él; también es cierto que habrá un relajamiento de las reglas de uso ante la ausencia de una de las partes.

En su papel protagónico el chofer, para mantener su posición (mezcla de control y poder), pone en marcha una serie de sutiles mecanismos de apropiación que tienden a reforzar el sentido de autoridad que posee en el espacio vehicular. Estos mecanismos resultan de la mutua influencia del sujeto con el vehículo a través del tiempo. Además tienen que ver con los usos (como medio de transporte o lugar de trabajo), y la propiedad del vehículo. Para los choferes del tpp, el vehículo tiene un uso rutinario y es un apoyo importante para desempeñar sus labores; de hecho es su lugar de trabajo. Para este grupo, el vehículo es más que un medio, representa una extensión capaz de potenciar algunas capacidades del cuerpo: aumenta su velocidad, su

capacidad de carga, de visión, etc. Aquí opera una especie de "fusión" entre el sujeto y el vehículo, que inviste, a este último, de un conjunto de afectos y sentimientos como si se tratase de un compañero, un colega, un socio: un objeto singularizado. Existe un conocimiento detallado que surge de la relación que tiene cada chofer con su máquina, pues cada una de ellas tiene "sus" particularidades y el chofer las conoce ampliamente: un ajuste aquí, uno allá, un "meterle mano", resuelven problemas que para otros sería imposible. Para estos "profesionales del volante" se vuelve central no sólo concebir al objeto como herramienta, ni como una extensión del cuerpo o un objeto singularizado (humanizado), sino también como un espacio habitable que coincide con el lugar de trabajo y traslado. En suma, donde los choferes pasan la mayor parte de su tiempo (incluido el libre), es decir, buena parte de su habitar.

Si esto coincide con la propiedad legal del vehículo se habrá logrado obtener uno de los ideales más importantes en este tipo de empleos. Como en el caso de los autobuses del paradero La Paz, donde de 36 unidades, 31 son propietarios (Alfredo, despachador de la Línea 1-II-95).

Para ahondar en los usos y significados de los conductores del tpp hacia su(s) espacio(s) en el vehículo haré una breve descripción de la cabina, como espacio privado del conductor. Ésta siempre está en la parte frontal del vehículo, en nuestro caso camión: inicia en la parte delantera o frontal del vehículo y termina en el asiento del conductor; esta área incluye el primer asiento (el más cercano) respecto del conductor. Dependiendo del tipo de autobús (marca CYOSA o DINA), y/o de las preferencias del chofer, habrá un asiento reservado o "exclusivo", que se sabe no disponible para todos los pasajeros y que debe ser pedido directamente al chofer, ya que como señalaron: "es



para los pollos"<sup>22</sup>. Este puede estar atrás del asiento del operador o a su derecha. Esta área de 1 a 1.50 m<sup>2</sup> es verdaderamente privada y de uso exclusivo del operador; a menudo está demarcada con pintura de color diferente del resto de la unidad. Es decir, que abarca el piso, el techo, el parabrisas y todo lo que está incluido en esa área. Como la cabina es el espacio desde donde el chofer manipula al vehículo, es también el espacio donde él proyecta los elementos que considera necesarios o complementarios para su estancia en la unidad. Esto es, si bien existe una división entre la vida privada y la vida en el trabajo, el chofer, para sentirse como en su casa, impregna al vehículo con su vida privada y trata de reproducir en él el bienestar (lo habitable) de sus condiciones. Al franquear las puertas del vehículo, uno puede encontrar accesorios como cortinas, un espejo, cobijas, un ventilador portátil, un autoestéreo, herramientas, cubetas con agua, un altar (si se es creyente) o toda una serie de amuletos para la buena suerte, la *marimba* (receptor de monedas), etc. Pueden encontrarse también toda una gran diversidad de figurillas o letreros que hablan de la personalidad, gustos y evocaciones del conductor; o bien, encontrar una torreta, un televisor o hasta una minicantina, u otros artículos que conforman una parafernalia densificada en un brevísimo espacio.<sup>23</sup>

El máximo uso de este espacio se ve prolongado hacia el resto del vehículo, sobre todo cuando éste no está en servicio o se está en la espera de salir. En este momento, el vehículo adopta un carácter unitario y todo está a disposición del operador; sus posibilidades de uso parecen multiplicarse: empíricamente es frecuente encontrar al

<sup>22</sup>Designación de la novia, amiga ocasional, amante (para los casados). En este tipo de relaciones, el vehículo puede propiciar o mantener algunas de ellas, esto es, podría decirse que éstas se sustentan en este espacio íntimo que es la cabina.

<sup>23</sup> "La gama de objetos, actividades y prácticas en este ámbito considerado parte del mundo privado, responden a principios sociales generales, y expresan formas culturales de las clases populares, resultado de diferentes raíces e influencias: ancestrales y contemporáneas, prehispánicas, coloniales, indígenas, cosmopolitas, etc." (Lima 1991:68). Tal parece la descripción de una cabina, pero no... se trata de una vivienda de tipo popular.

operador sin abandonar su posición estratégica (al frente del volante) comiendo, bebiendo, leyendo o descansando solo, o bien acompañado. He aludido a que el vehículo es un foro donde coexisten los ámbitos de lo público y lo privado. Y esto es así desde el diseño primario, que contempla una cabina y un pasillo con asientos a los lados. La primera representa el ámbito privado, cuyo radio de acción, a medida que se extiende, se hace más débil hacia la parte posterior del vehículo - ámbito más público. Esta parte no llega a cobrar total independencia y pleno sentido público, pues se topa con el carácter cerrado de la unidad, cuya apertura depende del control del operador. La imbricación entre lo privado y lo público está dada por los usos y los diversos sentidos que le dan los ocupantes de este foro. Más precisamente diré que analíticamente distingo dos versiones. 1ª) desde el punto de vista del chofer: cada unidad es igual a privada y, dentro de ella, la oposición cabina/ pasillo corresponde a las relaciones privada-propia-personal/privado- ajeno-colectivo; 2ª) desde el punto de vista del usuario el vehículo es igual a privado y al interior de éste: la oposición cabina/pasillo equivale a privada-ajena-personal/privado-propio-colectivo. Esta relación del vehículo también puede entenderse a través de otras oposiciones tales como: cabina/pasillo; frontal/posterior; privado/público. Esta última nos permite adelantar una hipótesis: cada vehículo es un espacio semiprivado o semipúblico según se le considere.

Si bien la cabina es estrictamente territorio del conductor, sólo excepcionalmente otro puede ocupar este sitio. Quienes tienen algún acceso, siempre con el consentimiento del chofer, son personajes cercanos a él: colegas, *pollos*, *chalanés* (ayudante de un chofer), o bien el *checador* (organizador de llegadas y salidas de las unidades en las bases o paradero) y no más. Resaltando que suele ser el chalán

quien más a menudo tiene acceso o, más aún, la obligación de mover la unidad en ausencia del chofer.

Ahora quiero detenerme en la red de relaciones sociales en que participan y de las que se valen cotidianamente los choferes, para lo cual evocaré la imagen de comunidad que por momentos pude percibir al interior del paradero La Paz. Posee una estructura jerarquizada donde la trayectoria laboral de cada sujeto va, de menor a mayor: de chalán, a posturero, a chofer de planta, a chofer dueño y, finalmente, a empresario. Al lado de esta carrera ocupacional está el puesto de *checador* o *despachador*, cuya función es servir de organizador o mediador en la competencia que cotidianamente se da entre los distintos equipos formados por un chofer, el chalán (si lo hay), y "su" vehículo. El *checador* tiene cierta autoridad que proviene del poder delegado por todos los miembros de la agrupación (el ramal). Suele ser un sujeto con prestigio de dirigente o diplomático "natural" que representa al grupo cuando se le requiere. Puede conocer perfectamente el oficio, ser un chofer comisionado o estar retirado; o bien, desconocerlo casi por completo, es el caso de algunas mujeres. Lo que se aprecia en él (ella) es que encarne la justicia -sea un árbitro-, un juez en la contienda laboral diaria.

El *chalán* es, regularmente, un niño o adolescente (entre 10 y 17 años) quien cumple diversas funciones: como ayudante del chofer puede ser el cobrador, el encargado de la limpieza de la unidad, servir de compañía del conductor, de gritón, de mandadero, etc. a cambio de un salario, poco mayor del mínimo, pero cuya mayor retribución consiste en el aprendizaje del oficio: ser chofer. Sus enseñanzas las va teniendo al mover el vehículo en la fila (antes del ascenso del pasaje). Se le trata agresivamente, casi siempre con un lenguaje ofensivo y exigiéndole obediencia y sumisión casi absoluta (que él acepta

tácitamente). Empero, él la interpelará cada que tiene oportunidad. De alguna manera, es un discípulo que soporta la carrilla -el abuso- del maestro, quien para el chalán tiene calidad de socio, carnal (hermano) o héroe, como si se tratara del modelo de sujeto que desearía llegar a ser. El chalán suele ser un familiar, pariente o amigo con quien se establecen alianzas y solidaridades. Se trata de un proceso dinámico de transmisión de conocimientos y afectos que constituyen parte de los bienes del chofer: es su "saber hacer".

Por su parte un posturero es un chofer eventual en una o más unidades, es decir, se define más bien en oposición al chofer de planta; suele tener un subcontrato con el chofer de planta (sin involucrar al dueño).<sup>24</sup> Un chofer de planta reúne las condiciones mínimas para hacerse cargo, personalmente, de un vehículo que a menudo pertenece a una empresa y donde se establece un contrato formal para desempeñarse como tal.<sup>25</sup>

De hecho, no hay división tajante entre las categorías arriba señaladas, pues resulta que algunos choferes suelen andar de chalanés porque lo consideran más relajado y rechazan las responsabilidades propias del operador. En este caso, las relaciones entre chofer y chalán-chofer suelen ser más respetuosas que si sólo, este segundo, fuera chalán.

El chofer-dueño, es el estatus más común entre los entrevistados de la Línea México-Los Reyes-Chimalhuacán y suele ser el más deseado por quién se dedica a esto.

<sup>24</sup> A propósito un sujeto comentó: "...a mi me dejan esta unidad [un microbús] sábados y domingos y, entre semana, hay un chofer de base [...] Yo, en la semana, tengo que buscarle por otro lado. Ya encontrando otra unidad; o andar barriendo o limpiando [otros vehículos], de chalán o de gritón..." (25-11-95 Paradero el Rosario).

<sup>25</sup> Un ejemplo lo mencionó un chofer de la Línea de Autobuses del Noroeste: "...Hay que venir y preguntar cómo se chambea en la Línea. Luego, traer tus papeles: tu fianza, tu licencia, ...después, que te hagan tu prueba de manejo, alguno de los dueños de la Línea y, finalmente, te mandan a recorrer rutas. Te mandan a 'patín', para que cuando se ofrezca, pues ya la sepas. Ya luego vienes y; si tienes conocidos, pues vas con ellos sino pues, andas preguntando con quién y ver si te conviene, ya de planta o de posturero. Si no, nomás buscar p'al chivo [gasto diario]..." (idem).

En la parte más alta de la escala está el empresario, quien sin estar frente a un volante administra dos o más vehículos. Este status no es muy común y quienes lo poseen suelen tener estudios medios o altos y aparecen ante los otros como ambiciosos. La mayoría consideró como el nivel óptimo de estar en el negocio poseer 1, 2, o hasta 3 unidades, de las cuales ellos manejarían una -el modelo más reciente o el de mejores condiciones-. Independientemente de las ilusiones o ambiciones de cada uno, hay un sentido de realidad muy fuerte que manifiesta sus límites y la dificultad de conseguir un vehículo, en especial, si es de las proporciones de un autobús.<sup>26</sup>

### ACELERANDO...

La evocación antropológica de comunidad sería demasiado estática si no consideramos las prácticas sociales cotidianas y algunos niveles de socialidad<sup>27</sup> en que están inmersos los sujetos. Lo siguiente intenta resumir los ritmos y algunas rutinas diarias en el paradero La Paz (principalmente, de parte de los conductores).

Podría decir que su rutina parece sintetizarse en un entrar y salir, o un ir y venir constante. En otras palabras, llegar: descender pasaje para luego incorporarse a la fila y esperar el turno para que asciendan nuevos pasajeros. Hay un periodo de 10 minutos de espera entre cada unidad, lapso que permite el abordaje de los pasajeros que descienden del metro y, una vez cumplida la tolerancia, realizar su recorrido al destino definido en la cartulina exhibida en el parabrisas y...., así, sucesivamente durante todo el día.

<sup>26</sup>Por dar un ejemplo, El "canalla" vendía su camión -modelo 1980- que compró en menos de lo que pretende venderlo (pero en el que invirtió todo su trabajo y algunas ganancias para mantenimiento), en 60 mil pesos. Con lo que él buscaría conseguir un camión de modelo más reciente. Lo que nos habla de un nivel de capitalización que requiere un esfuerzo y trabajo constantes, algunos sacrificios que implican no sólo al conductor sino también a su familia.

<sup>27</sup>La socialidad es definida por Nateras (1995), como "el conjunto de interacciones sociales que se generan dentro del espacio", referido, éste, en su dimensión física pero, principalmente, simbólica. (:30). Cfr., también Maffesoli 1990, quien va más allá y pone socialidad frente a sociedad. Donde la sociedad está formada de individuos, la socialidad de personas. El individuo tiene una identidad. La persona se identifica con un rol. En la socialidad hay un predominio de lo empático vs lo racionalizado de lo social. "Cuando lo social se ha saturado nos queda la socialidad." (:37 y ss.)

En general, esto se repite día tras día, 5 veces a la semana, puesto que la mayoría de los entrevistados son choferes-dueños, descansan el día de "no circula", y también el domingo "para estar en la casa, o con la familia". Su horario de trabajo comienza entre 3 y 6 de la mañana, y termina entre las 8 y 11 de la noche. Este horario es medido, regularmente, en términos de vueltas ( una vuelta es un giro a través del o los circuitos que realizan durante el día). El circuito real se inicia saliendo de la casa del chofer hacia la base en Santa Rosa (municipio de Chicoloapan). Ahí realizan un máximo de dos corridas (cubrir un circuito de ida y vuelta desde la base que se partió) hacia el metro Zaragoza. Para, posteriormente, el resto del día dedicarse a recorrer hasta 4 vueltas de la base en Sta. Rosa hacia el paradero del metro La Paz. Finalmente, cierran el día con el regreso a casa desde la base en Sta. Rosa.

Así pues, su rutina tiene escasas variantes, por lo que el tiempo mientras se permanece formado es muy valioso para realizar cualquier actividad que no sea conducir. Dentro de estas actividades pueden destacarse básicamente tres.

1) El mantenimiento y la limpieza. Esto incluye actividades de revisión mecánica: revisar agua y aceite del motor, el aire de las llantas o buscar fallas en el resto del vehículo. En las actividades de limpieza aseguraría que hay una conducta casi compulsiva: apenas desciende el pasaje, el operador -si esta solo- o su chalán, o bien ambos; rápidamente toman escoba, franela y agua. para iniciar el aseo. En este afán suelen cargar con una cubeta con agua para, al menos en una ocasión durante el día, barrer y/o sacudir a "conciencia" al interior: el piso, los asientos, las ventanillas, la cabina; y al exterior: lavar llantas, los costados y el frente con asombrosa rapidez y concentración. El tiempo para efectuar esta labor depende de cada

sujeto y las circunstancias durante el día. Puede ser cada vuelta, "una barrida al pasillo", o cada dos; o si se dispone de más de una hora, se hará una limpieza externa e interna más exhaustiva, tanto del vehículo como de su(s) operario(s). Para ello les resulta importante saber, cuando llegan a la base, el número de unidades que esperan para salir antes que ellos. El checador se encarga de decir "atrás de quién van".

El chofer explica esta actividad compulsiva por el aseo, pragmáticamente: "para que tenga buen aspecto", "que se vea presentable", "que esté limpia", etc. Empero, se me ocurre relacionar esta actividad al hecho de experimentar un espacio híbrido (semipúblico/semiprivado). A la luz de esto, tales "rituales" de limpieza<sup>28</sup> pueden interpretarse como momentos de resignificación -reapropiación- del total del vehículo, que se ha visto expuesto a un uso público intenso (ascenso/descenso), donde se va deslavando la imagen de objeto cerrado = privado, común a pasajeros y operadores. Entonces, a través del "ritual" de limpieza es que se contribuye a reelaborar el rol privilegiado que en este tipo de espacio el chofer posee. E interpretarlo como un orden "natural" preestablecido e invariable.

2) Otro conjunto de actividades, igualmente importantes, son las relacionadas con actividades fisiológicas del sujeto, en especial, la comida.

La manera común de realizar esta actividad puede ser: a) comer en la calle. Dado que no hay oferta al interior del paradero, el alimento se obtiene ya sea en locales establecidos -de preferencia de comida corrida-, o bien en puestos ambulantes o semifijos de antojitos ( de

<sup>28</sup> Como Mary Douglas (1966) lo señala, nuestra conducta ante la contaminación es la reacción que condena a cualquier objeto o idea que es probable que confunda o contradiga clasificaciones queridas. Es decir, lo limpio y lo sucio es relativo, dependen de un sistema de clasificación y ubicación de la materia dentro de ese sistema. (Citado por: Wuthnow 1988:102)

tacos, quesadillas, tortas etc.). b) Comer en casa. Si es que se dispone del tiempo suficiente y/o se vive cerca de alguna de las bases del circuito cotidiano, se acudirá a alimentarse para luego volver al trabajo. c) La vía de las canastas; éstas pueden ser de dos tipos: primera, que sean preparadas en casa del conductor o, dado el caso, del chalán y sean llevadas por algún pariente o conocido a un punto del trayecto (puede ser una base); segunda, que sean preparadas en un sitio, ya sea comercial o una casa, cuya ubicación estratégica a lo largo del circuito, sirva para entregar las que comúnmente son, comidas corridas "para llevar"; a condición que los envases se entregarán al día siguiente a cambio de otra ración.

La comida se complementa con otras actividades de tipo personal como acudir al baño, dormir, descansar, leer, escuchar radio, o ver televisión si se tiene a la mano. Son actividades que se estructuran a partir del vehículo; éste representa un eje sobre el cual giran las actividades rutinarias, y donde el chofer ocupa el puesto principal. A la manera de la cocina para una ama de casa<sup>29</sup>, lo mismo puede decirse para un chofer: es su **lugar**.

3) la tercera actividad, quizá más frecuente y confundible o combinable con las dos anteriores, es para llamarla de algún modo cotorrear. Término con que se suele reconocer el bromear, alburear, saludar, vacilar, platicar... Actividades todas ellas realizadas grupalmente. Suele manifestarse si se va a la caseta (asignada por la administración del paradero) con el despachador o si en la fila de espera hay amigos o conocidos que se sabe participan en él. El cotorreo se nutre de las actividades referidas al trabajo, con la máquina, los camaradas y los usuarios. De hecho, parece ser el

<sup>29</sup> Una intromisión en la cocina de una ama de casa, por parte de un extraño, u otra mujer, obviamente la molestaría. "Es su lugar, es donde se establece quien va a mandar". (Hall 1990: 175-6)



elemento aglutinador del grupo, que contrasta con la individuación y competencia que impera durante la conducción del vehículo. Sus puntos más intensos son los que tienen que ver con los albures, las mujeres y el vino. La conjugación de estos elementos impone un ambiente lúdico-festivo muy apreciado y constantemente buscado por los conductores.

Durante el cotorreo el espacio del paradero adquiere la apropiación simbólica y física de parte de los choferes. Se instaura como un espacio lúdico con entrada y salida, es decir, un espacio al cual se llega después de haber estado en otro sitio del cual se partió para llegar aquí y posteriormente dirigirse a otro(s) sitio(s) públicos y/o privados. Su importancia es que reintegra, al conductor, a la acción e imagen de pequeño grupo en tanto que usan y comparten códigos, símbolos y significaciones con lo que consiguen escenificar sus identidades y, trazar sus diferencias tanto con los choferes de otras rutas del mismo, como con otros sujetos que circulan por el paradero.

El cotorreo es una actividad propiciatoria de múltiples relaciones sociales, implica que muchos de los contactos establecidos entre choferes, chalanes, despachador, y demás personajes que circulan por el paradero (usuarios, algunos toreros -vendedores ambulantes- que se filtran de "contrabando", policías, etc.) sean enmarcados por ciertos códigos particulares, por ciertas formas de expresión que ya se han hecho tradicionales, aunque no exclusivas, en el medio "choferil". Entre otros, el albur<sup>30</sup> como expresión verbal por excelencia. La constitución y manejo de este particular código, con toda su evocación sexual, se adecua perfectamente al tipo de contactos que se establecen en este sitio: siempre fugaces y en ambiente de competencia masculina.

<sup>30</sup> Según Gutiérrez 1988, el albur, "es un juego verbal que se practica en todo el país con distintos grados de elaboración y complejidad [...]; transforma las connotaciones del lenguaje, le confiere, como a la poesía, tersuras, colores, calores, escorzos, aristas. Y como es hablado, la inflexión de la voz, las cadencias, el gesto, el intercambio de miradas, que le acompañan, se confabulan para propiciar el ritual, la irrupción en la cotidianidad lingüística. Es un combate y lo propicia uno de los interlocutores. Si el virtual adversario acepta la provocación, elaborarán, sobre la marcha, sus tácticas y estrategias de acuerdo a los recursos que el otro oponga [...] De esto depende su duración y desarrollo y concluye con la aceptación, expresa o no, de la derrota." (:134-5).

El albur se ve apoyado por un conjunto de "juegos de manos" , en su mayoría alusivos a prácticas sexuales que suelen ligarse con la homosexualidad ( se simula sexo oral, manoseo de genitales, etc.), o bien, a breves "juicios" de autoreconocimiento de haber cometido una tontería, en este caso, el infractor se dejará golpear, en los brazos, por parte de los amigos presentes. En suma, los actos de locución y contacto tienden a reforzar el ambiente de agresividad, de masculinidad para ganar un prestigio, para demostrar y reafirmar quién es el mejor. Tal vez, sea la única manera de que los choferes manifiesten su existencia, su jerarquía, su identidad. Esta última expuesta a un fuerte desgaste emocional (psíquico), cuestionable con cada recorrido.

Otro medio de comunicación es el sonoro, éste se expresa por medio de silbidos, ya sea con las cornetas (claxon) del vehículo o con la boca. Los silbidos suelen funcionar como saludos, y desde el vehículo se suelen expresar cuando se llega o se parte de una base (no en el paradero La Paz, pues son multados si lo hacen). O bien, cuando en el trayecto del circuito se ve a algún conocido, un conductor en otro vehículo (a este también se suele saludar con un ademán o combinar ambos); se pasa por el establecimiento en que se le conoce o porque se busca llamar la atención de alguien: ya un potencial pasajero, una linda mujer u otro chofer imprudente que le ha dado un cerrón (obligado a frenar o maniobrar bruscamente), en este caso será en tono ofensivo el silbatazo.

Mención aparte merecen los códigos visuales, las expresiones ubicadas sobre o desde el vehículo. Todo el conjunto de adornos, rótulos, figurillas, iconos, calcomanías o cualquier expresión escrita que nos "habla" de un intrincado mundo de significados y significantes; este mundo nos evoca las expresiones encontradas en los muros de las calles

ciudadinas. No obstante, desde mi perspectiva cada unidad es única en su totalidad, constituye un receptáculo/muestrario de una densa red de símbolos y signos que forman, en parte, una cosmovisión, un ritual de autorepresentación (Silva 1988), una forma de ser que está fuertemente condicionada por la manera de experimentar un espacio público/privado y más o menos móvil. En general, tiene que ver con cuestiones de fijar(se), aún de manera contradictoria, algo en todo este constante movimiento, buscar elementos que se pliegan al ritmo de como viven sus vidas. Donde cada elemento está determinado por la biografía y la voluntad del sujeto formando un denso nudo que incluye elementos de su vida inmediata, evocaciones subjetivas y mucho de deseos de cada uno. En este tipo de expresiones hay un "dejarse ver", existir en el momento de nombrarse, actualizarse; para ello que más da ponerle el nombre de la canción de moda, la telenovela actual o la caricatura del momento, pues se comparte con ellas un presente que se sabe cambiará. Lo que se busca es que en alguna forma sintetice o remita a la personalidad "espontánea" del operador, o aquella proyectada -creada- para el camión en una especie de acto de personificación que, enmascarada, resalta las evocaciones y deseos del conductor a la par que su percepción inmediata de la realidad. Esta alegoría puede dar lugar a la creación de todo un personaje, una especie de "bandera" que se exhibirá con orgullo por el mundo -servirá como carta de presentación tanto del chofer como del camión. No obstante, con el paso del tiempo los sentimientos, los recuerdos, pensamientos y deseos van cambiando y se puede dar una sucesión de objetos (gestalts), o bien una acumulación de ellos. Este suele ser el caso común en los camiones del paradero La Paz, por tanto, cuando uno actúa como intérprete o receptor de tales emisiones encuentra una suerte de cuadro caótico (o surrealista) de difícil sistematización. Tal vez la

manera de acercarse a ellos sea a la manera de una presentación de videoclip: con su relampagueante sucesión de imágenes sacadas de aquí y de allá, de frenética y disímbola forma y contexto.<sup>31</sup>

### **CIERRE DE CIRCUITO. (consideraciones finales)**

A lo largo del trabajo traté de hacer relevante algunas de las relaciones más importantes entre un espacio *híbrido dinámico* y un sujeto que experimenta de manera intensa su uso. Lo anterior, me ha permitido acercarme a este oficio que configura un modo de vida urbano<sup>32</sup> con su trabajar, trasladarse, proveerse, divertirse, relacionarse y habitar que da pie para hablar de una "tribu", en el sentido de Maffesoli (1990), y que también me permite explorar ciertas perspectivas de un espacio de este tipo a través de sus diferentes temporalidades.

En primer término, puesto que el operador pasa la mayor parte de su tiempo en el vehículo trabajando y/o viajando de manera independiente (la mayoría de veces de forma solitaria), este rasgo suele exaltarse a nivel de ventaja que se ha señalado mucho en la literatura de viajes. Esto tiene que ver con la libertad, mejor dicho, el mito de la libertad a través del viaje, del conducir<sup>33</sup>. Aquí las reglas se sienten mínimas y el autocontrol es la autoridad a quien se rinden cuentas. Lo que sumado al poderío que brinda el dominio sobre la máquina hacen parecer al sujeto -conductor- como un "superhombre". En esta fusión con el vehículo hay un proceso de mimetismo entre el sujeto y el objeto, que si bien los aleja de las redes comunitarias familiares, los coloca también, en un mundo de incertidumbre y cierta

<sup>31</sup> García Canclini (1995), propone que, probablemente, las "lecturas de videoclip" sean las únicas manifestaciones actuales de "narrar la multiculturalidad" en las ciudades.

<sup>32</sup> La fórmula, como se sabe es de Louis Wirth, citado en Bassols 1988.

<sup>33</sup> "El viajero es por definición alguien que goza de la seguridad y el privilegio de moverse con una relativa falta de condicionamientos. Este es, en todo caso, el mito del viaje" (Clifford 1995:65)

orfandad (que tampoco se busca sea permanente). Aquí, el espacio enfrenta al sujeto cotidianamente con la paradoja que, por un lado, tiende a alejarlo de las instancias de interacción comunitaria "normales" (familiares y/o vecinales), por el otro, exalta los rasgos independentistas, casi solitarios, de vivir un presente acelerado, aparentemente sin preocupaciones. Antes de seguir, habrá que considerar que la mayoría de estos sujetos saben que desempeñan este oficio -esta forma de vida- no pensando en sí mismos, sino que tienen como justificación o coartada a su familia: realizan una especie de autosacrificio. Para este "sacrificio" hay opiniones encontradas de parte de los involucrados, mientras unos lo ven como negativo, otros les parece positivo, aunque prevalece la ambivalencia en sus opiniones.<sup>34</sup>

En el caso de los choferes del tpp, hay indicios de una descomposición de algunos procesos de socialidad e interacción, así como la emergencia de nuevos espacios que (aún de forma contradictoria) son un indicio de la reconstitución de nuevas formas de reconocimiento, interacción y afecto que, de alguna manera, representan una opción que surge de experimentar una vida de y en la calle. Entre otros indicios, podríamos mencionar la construcción de la experiencia (subjetiva) y la socialidad experimentada a través de contactos menos predecibles, contingentes, que, más o menos, coincidan con un encuentro social "en movimiento", sobre la marcha, a través de contactos y circuitos más o menos aleatorios. A la par de esto, surgen nuevas lealtades, nuevas alianzas, sobre todo entre chofer y máquina mediados por el chegador, en un ambiente de masculinidad y competencia en busca de establecer,

<sup>34</sup>Sirvan de ejemplo, la síntesis de 2 charlas con choferes. "El Canalla" (Manuel), quien recién había experimentado la separación de su matrimonio, luego de 9 años de casado, por asuntos de amantes. Para él, más bien era una liberación, un intento diario de dejar atrás los lastres que parecen agobiarle cuando está en casa. Y es a través de su trabajo, como chofer, donde trata de "... volver a empezar y, psss, está chido: hay dos tres buenos desmadres...". Por su parte, "El Yambo" (Rogelio) externó que esta forma de vida le restaba tiempo para convivir con su familia e iba en contra de mantener la unidad al interior de ésta. Aunque reconocía que el ser chofer le daba oportunidad de "...conocer mucha gente, lugares, tienes viejas, pamos, cuates mientras haces tu trabajo, ¡qué más quieres!..."(30 11-95).

entre otras cosas, ser el mejor, el machín (el más macho); o quizá sólo ser alguien: tan sólo ser un habitante urbano.

Finalmente, si bien puede considerarse al vehículo como un paraterritorio<sup>35</sup>. También hay que tomar en cuenta la relevancia que tiene la casa, o mejor dicho un lugar. Tener y/o pertenecer a un lugar. En el caso de los choferes se expresa como un regreso: un regreso a casa, al lugar donde se habita. El empleo es sólo temporal, es un medio para buscar establecer el lugar, pues en ningún momento se pretende que la vida de y en la calle sea permanente o definitiva. Hay siempre la intensión de un cierre de circuito: de un retorno al lugar.

No obstante, la obtención de este lugar suele ser un vehículo antes que una casa. Tal vez, porque es lo más accesible e inmediato derivado de su modo de vida, o bien porque suele funcionar como divisa para intercambiar, posteriormente, por un terreno o una casa.

Esta ansiedad por conseguir un lugar, desde mi perspectiva, hace que a diario se enfrenten y sorteen las presiones del ambiente y el camino. Que a diario luchen para conseguir la cuenta (cierta cuota de dinero) en jornadas extenuantes de trabajo ante el recrudecimiento de condiciones económicas cada vez más desfavorables. Por supuesto, siempre existen incertidumbres que acompañan gran parte de este oficio: el ser despedido, perseguido, la cárcel o la muerte suelen ser las amenazas comunes.

En suma, existe la intención de que esta forma de vida no sea permanente, que sea sólo una fase o un medio para conseguir un lugar idealmente fijo y propio. Se busca que el uso del espacio público, al que se está expuesto a diario, enriquezca el ámbito privado. Pero, en

---

<sup>35</sup> Abril llama paraterritorios a estos modos de construcción de la experiencia y la socialidad. No son territorios alternativos que apunten a expresar «tribalismos» (Cfr. Maffesoli 1990), sino que son un paréntesis provisional entre tiempos y espacios reglados. Es parte de un circuito que se circula a través de «sitios»; circuitos concéntricos con encrucijadas contingentes y débilmente diferenciadas. Esto lo aplica para el caso de la «ruta del bakalao» que muchos adolescentes de algunas ciudades españolas practican durante los fines de semana. (Cfr. Abril 1995:96-7) Subrayado del autor.

la lucha por conseguirlo, crearlo, mantenerlo, y de ser posible perpetuarlo, se corre el riesgo de quedar atrapado por el camino, "quedarse en el viaje", pues éste parece ejercer un poder de atracción, una suerte de vértigo en espiral que puede llegar a convertirse, en caso extremo, en el único medio de experimentar la vida, de relacionarse con ella, de saberse vivo.

Por su parte, hablando empíricamente, la casa es un sitio complementario, pues este oficio -modo de vida- implica ir a ella, casi exclusivamente a tomar un baño, cenar y dormir. Pero, no por ello deja de ser el lugar más importante, porque no sólo es la "matriz" de origen así como el lugar de descanso, sino que es la causa por la que los sujetos salen a la calle y es, en su imaginario, la forma ideal o normal de vivir: a lo que apuestan conseguir o mantener con su esfuerzo, su sacrificio.

En otro nivel, en contraste con el individualismo que impera en el manejo del vehículo los momentos de estancia en paraderos o bases convocan, en parte, a cierta integración grupal donde surge una identidad colectiva ligada por un sentido lúdico-afectivo que encuentra en el *desmadre* su forma teatralizada de presentación y actuación para asumir el "drama" cotidiano.

Sin embargo, esta integración es intermitente y casi nunca trasciende al total del grupo que forma la ruta, ni al espacio que contiene al paradero. Esto es, el constante movimiento que demanda el oficio impide que se prolongue o implique otros rubros de la vida. De hecho, el paradero funciona como un catalizador de las tensiones cotidianas y como un articulador, a la vez que expulsor, de sus "habitantes": un sitio de paso. Además, funciona como un contenedor de sentidos y prácticas que delimitan fronteras entre los sujetos que circulan por él. También dota de un sentido de pertenencia a los choferes, cuya

integración se da entre el conjunto de bases que forman el circuito de la ruta, los recorridos y la casa del conductor. Las bases o paraderos son sitios -lugares- que forman un territorio dentro del circuito cotidiano que adquiere valor al recorrerlo constantemente, pues en él se consume la mayor parte del tiempo de los choferes.

Finalmente, a nivel del espacio público urbano se pudo percibir como se va transformando éste a través de las relaciones que se dan entre los actores y el espacio. Percibo estas relaciones, principalmente, en dos sentidos. Primero, a nivel del sujeto. Al interior de los vehículos, los conductores se apropian fragmentariamente del espacio público urbano. Ahí, ya congregados en pequeños grupos (rutas) pero, principalmente, de forma individual -entre tácticas y estrategias; entre agresividad y tolerancia; competencia y humor-, escenifican sus identidades y desarraigos, sus relaciones, saberes y sentimientos, (en especial hablo de los choferes del tpp). A la vez, este complejo y barroco cuadro nos permite cierta visión paradójal y contradictoria de la vida urbana. Por otra parte, los transportes han venido ganando terreno con la construcción de grandes avenidas que inducen a la aceleración del movimiento, la nula permanencia de los sujetos; su repliegue a contados sitios públicos o, en mayor medida, su reclusión en los espacios domésticos. Parece como si la red vial representara (metafóricamente) la acelerada circulación de objetos y sujetos en la vida urbana; como si se tratara de no detenerse, negar la condensación histórica; circular permanentemente dentro de un aire elusivo donde la imaginación de lo nuevo, la aventura y el cambio es lo que cuenta.

En ese sentido, tal vez se tenga que aceptar que los vehículos en los actuales contextos contrastantes, por lo menos para los choferes del tpp, se han convertido en un espacio "intermedio" que ha condicionado la emergencia de un estilo de vida, ubicado en una especie de



paréntesis casi permanente, vivir al interior de un intervalo, vivir ambiguamente: "a mitad de", "en medio de". Es decir, "se está a la mitad entre el punto de origen y destino, a la mitad entre el afuera de la calle y el adentro del vehículo" (Aguilar 1995:54); a la mitad de las miradas de los otros y el reflejo que de ellas hay en las miradas que se devuelven; a mitad entre la velocidad respecto del exterior y la lentitud del tiempo en el interior; a mitad de una ida y una vuelta; a mitad de una casa fija y una en movimiento. A mitad entre el (los) traslado(s) y la(s) residencias.

#### **Bibliografía citada.**

ABRIL, GONZALO.

1995, "Puertas", en: *Revista de Occidente*, 170-1:75-97,  
Madrid

AGUILAR DIAZ, MIGUEL A.

1993, "La calle, el viaje y la mirada" ,en: *La Jornada Semanal*, Nva. época, 192:21-25, México.

1995, "La cultura urbana como descubrimiento del lugar"  
*Ciudades*, 7 (27):51-55, México

ALTMAN, IRVING, (et.al).

1989, *Public places and spaces*, Plenum press, NY

AMERLINCK, MARI-JOSE Y FERNANDO B.

1994, *El entorno construido y la Antropología: introducción a su estudio interdisciplinar*. CIESAS-Casa Chata, México.

APPLEYARD, D.

1981, *Livable streets*. Berkeley, University of Cal., Press.

AUGÉ, MARC.

1985, *Travesía por los jardines de Luxemburgo*. Gedisa, Barcelona

BASSOLS, M. et al. (comps.)

1988, *Antología de Sociología Urbana*, UNAM, México.

BAUDRILLARD, JEAN.

1969, *El sistema de los objetos*, S. XXI Eds. México.

CAMARENA, MARIO.

1991-1992, "El tranvía en época de cambio", en: *Historias*, INAH,  
núm 27, México.

CARR, STEPHEN AND RIVLIN E.

1992, *Public space*, Cambridge University Press.

CLIFFORD, JAMES.

1995, "Las culturas del viaje" *Revista de Occidente* 170-1:45-74,  
Madrid.

COTREM. (Comisión del Transporte en el Estado de México)

1996, Ficha Técnica.

DE CERTAU, MICHEL.

1984, *The pactice of everyday life*, University of Cal.Press.

DEVEREUX, GEORGE.

1977, *De la ansiedad al método en las ciencias del  
comportamiento*, S.XXI México.

GARCÍA CANCLINI, NÉSTOR. (Coord.)

1990, *El consumo cultural en México*, CNCA, -Colección pensar  
la cultura, México.

1995, *Consumidores y ciudadanos: conflictos culturales de la  
globalización*, Grijalbo México.

GEERTZ, CLIFFORD.

1987, *La interpretación de las culturas*, Gedisa Barcelona.

GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, NOÉ.

1988, *Que trabajos pasa Carlos: la construcción interactiva  
del albur en Tepito*, Tesis de Licenciatura, UAM-I.CSH,  
México.

HALL, EDUARD T.

1990, *El lenguaje silencioso*, CNCA-Serie los 90, México.

HANNERZ, ULF.

1986, *Exploración de la ciudad*, FCE México.

IBARRA, VALENTIN.

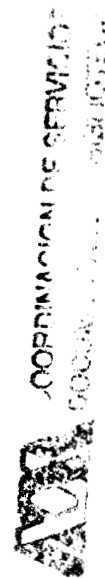
1991, "Conformación del espacio urbano y su relación con el  
transporte público. Aspectos históricos" en: Martha  
Schteingart(coord.), *Espacio y vivienda en la ciudad  
de México*, Col.Méx-IAsemblea de representantes del D.F.

**INEGI**

1994, Encuesta "origen y destino en el AMCM."

1995a, *Cuaderno Estadístico Delegacional del D.F.* (varios  
números)

1995b, "Censo de Comunicaciones y Transportes": *Censos  
económicos 1994*, México.



KROTZ, ESTEBAN.

1991, "Viaje, trabajo de campo y conocimiento antropológico",  
*Alteridades*, 1(1): 50-57.

LEZAMA, JOSÉ LUIS.

1993, *Teoría social, espacio y ciudad*, Col.Méx. México.

LIMA, FRANCISCA.

1991, "El espacio y los objetos cotidianos: un texto social a  
descifrar" *Alteridades. Anuario de Antropología*, UAM-I.

MAFFESOLI, MICHEL.

1990, *El tiempo de las tribus*, Icaria, Barcelona.

NATERAS DOMÍNGUEZ, ALFREDO.

1995, "El tianguis del chopo como espacio público",  
*Ciudades* 7 (27): 29-34, julio-septiembre, México.

PADILLA, CARLOS

1993, "La anarquía sobre ruedas", *Macropolis*, 51:28-39 4 de  
Marzo, México.

RAMÍREZ KURI, PATRICIA.

1994, "Modernización y espacios de consumo", *Ciudades* 6(24):43-  
48, México.

SAFA BARRAZA, PATRICIA.

1993, "Espacio urbano como experiencia cultural" en: Margarita  
Estrada, et.al (comps.) *Antropología y ciudad*, CIESAS-UAM-  
I. México.

SILVA, ARMANDO.

1988, *Graffiti: una ciudad imaginada*, 3er. Mundo, Bogotá.

SCT-IMT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Instituto.  
Mexicano Transporte)

1989, Publicación Técnica No. 8, Queretero México.

WUTHNOW, ROBERT. Et.al.,

1988, *Análisis cultural: la obra de Peter L. Berger, Mary  
Douglas, Michel Foucault y Jürgen Habermas*, Paidós  
Argentina.