2008 655

Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

Licenciatura en Sociología

Tesina:

"Elementos para una investigación sobre la construcción de la identidad y acción colectiva de trabajadores atípicos: el caso de los operadores de transporte concesionado de la ciudad de México".

PRESENTA:

Carlos Clemente Martínez Trejo

Director:

Dr. Enrique de la Garza Toledo

SEPTIEMBRE, 2008.



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

Licenciatura en Sociología

Tesina:

"Elementos para una investigación sobre la construcción de la identidad y acción colectiva de trabajadores atípicos: el caso de los operadores de transporte concesionado de la ciudad de México".

PRESENTA:

Carlos Clemente Martínez Trejo

Director:

Dr. Enrique de la Garza Toledo

SEPTIEMBRE, 2008.

ÍNDICE

Introducción.....1

Breve historia del transporte en la Ciudad de México.....3

Estado actual del transporte en la Ciudad de México.....9

El transporte concesionado de microbuses.....14

La actividad de trabajo de los operadores de microbús.....18

La revisión del concepto de identidad.....27

Identidad colectiva y movimiento social.....39

La identidad colectiva en el proceso de la posmodernidad.....46

La revisión del concepto de espacio.....48

El lugar.....57

La territorialidad.....61

Recuperación conceptual para la investigación.....63

Conceptos pendientes para su ampliación.....75

Bibliografía.....88

Anexo: Cronología hemerográfica de acción colectiva de trabajadores de transporte concesionado.....96

Introducción

El presente trabajo es parte de una investigación en curso que trata sobre la construcción de la identidad y acción colectiva en trabajadores atípicos, a saber, el caso de los trabajadores del transporte concesionado de la ciudad de México. La intención de este trabajo es hacer una aproximación al objeto de estudio y su problemática, revisando los conceptos pertinentes que configurarán una investigación más extensa y profunda sobre el tema.

La ciudad de México es el espacio central de la investigación que metodológicamente alimenta el objeto de estudio como contexto y como forma de articular y construir interacciones y relaciones cotidianas. En esta gran complejidad de acciones humanas cotidianas, las actividades del trabajo son centrales para explicar la propia dinámica de las sociedades y ciudades contemporáneas, para nuestro interés será la ciudad de México.

Nuestro objeto de estudio no es propiamente la dinámica de la sociedad, sino la dinámica y sentido que tiene el ejercicio del trabajo en la ciudad de México, centrándonos en el caso de los trabajadores-operadores de transporte concesionado de microbús. La ciudad y sus múltiples relaciones sociales, económicas, políticas, culturales, morales, etc. sirven como los valiosos insumos que configuran la actividad del trabajo, constituyendo sentidos y propósitos de vida de los trabajadores y de los suyos.

Para dar cuenta y razón de las actividades de los trabajadores-operadores del transporte, se parte primeramente de una noción ampliada de trabajo que explique la complejidad de la actividad del trabajo en los llamados trabajadores "atípicos" o "no clásicos". Básicamente, estos trabajadores localizados en el sector servicios, generan y a su vez alimentan su vida laboral de una gran complejidad de relaciones que se vinculan con diversos campos de estudios como la familia, las organizaciones políticas, el barrio, la ciudad, la religión, etc. Y en ellas, relaciones cotidianas de amistad, odio, solidaridad, etc. están siempre presentes articulando la actividad del trabajo y de la propia vida cotidiana.

En este breve trabajo, el lector encontrará una revisión conceptual de fundamentales conceptos que dirigen en buena parte la orientación y propósito de nuestra investigación. En estas páginas se hace una revaloración del transporte público en la ciudad de México y la situación del transporte público concesionado de microbuses. Después se hace una reflexión sobre lo que implica investigar una actividad laboral como el de los trabajadores-operadores de transporte concesionado en la ciudad de México desde una noción ampliada del concepto de trabajo. Posteriormente se hacen revisiones conceptuales de los conceptos pertinentes a la filosofía, sociología, psicología y geografía humana, sobre identidad, acción colectiva, espacio, territorio, territorialidad entre otros. Al final del presente se hace una recuperación conceptual de los anteriores conceptos en vista de una futura investigación de más alcance y complejidad.

Breve historia del transporte en la ciudad de México

La ciudad de México es considerada una de las ciudades más grandes del mundo, ya que espacio concentra diversas actividades a nivel nacional entorno a las temáticas políticas, económicas, culturales-artísticas, más importantes. Por tales características, en la Ciudad de México se ha construido históricamente, un sistema de transporte que ha buscado ser eficiente tanto en su funcionamiento y como en los resultados esperados, es decir, atender a una amplia demanda de transporte de una gran ciudad con múltiples actividades y proyectos (siempre en expansión) por venir. El crecimiento de la infraestructura de la ciudad y de su población, las transformaciones tecnológicas, la concentración de población en la búsqueda de fuentes de empleo, producción y del quehacer de los negocios y de las actividades económicas en general, y la concentración política y de los poderes fácticos del Estado dentro de la misma capital, han sido algunas de las principales razones de su amplio crecimiento como ciudad capital. Este cambio se ha alimentado en su doble fuente: desde su mismo lugar como ciudad capital y desde las otras entidades del país.

En razón de lo anterior, la ciudad ha cambiado de forma acelerada y de forma importante y esto ha influido en la conformación y razón de ser de los modos de transporte en la Ciudad de México.

Para el ya siglo XIX, [en la ciudad de México] "circulaban por tierra los carros de alquiler, caballos, carretas, carrozas y carruajes particulares; mientras que por los canales navegaban canoas y lanchas" (Navarro, 1989:

11). El transporte público surge de manera formal en la ciudad de México con el tranvía a cargo de particulares: "las primeras concesiones las autorizo el ayuntamiento en 1896 a la Compañía Limitada de los Tranvías Eléctricos, de capital Ingles" (Legorreta, 1995: 21). En 1910 el tranvía contaba con 40.5 Km. de extensión en su red vial, para 1917 tenía 14 líneas y 343 km. En ese mismo año empezaron a dar servicio los primeros camiones de pasajeros de la ciudad.

Entre los años de 1917 y 1946 se da una competencia entre los autobuses de pasajeros y el tranvía. El primero resulta beneficiado debido a su flexibilidad y la nula inversión en materia de vialidad: "su flexibilidad, lo que respondía a los requerimientos de una urbe de gran expansión hacia su periferia" (Navarro, 1989: 13). A partir de 1918 el servicio fue "regulado" por el gobierno del Distrito Federal a través de otorgar permisos de forma selectiva. En 1926 el transporte en autobús contaba con 1,637 unidades en 30 rutas, para 1940 ya eran 2,502 carros, mientras que los tranvías no rebasaban las 500 unidades. Por otro lado el Estado se hizo cargo de los trolebuses en el año de 1951, después en 1955 de los tranvías y por último de "la planeación y construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro, [que estuvo] bajo la planificación, gestión y control absoluto del Estado" (Navarro, 1989: 13).

La primera línea del metro nombrada como Línea 1, se inaugura en el año de 1969, sin embargo, gracias a la dinámica de una ciudad en creciente expansión, estas obras resultaron insuficientes para los siguientes años por venir. Es por ello que se permite la circulación de autobuses y taxis colectivos que deberían de ayudar a a resolver la demanda de transporte de la ciudad.

Con forme la historia de la ciudad y del transporte transcurre, los autobuses y taxis colectivos llegan juntos a cubrir casi el 90 por ciento de los viajes por día.

El 18 de agosto de 1981 crea el gobierno de la ciudad la hoy extinta ruta 100 (Auto transporte Urbano de Pasajeros, Ruta 100). El 30 de septiembre del mismo año fue publicada la revocación de todas las concesiones otorgadas a particulares para la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en "autobús" en la ciudad de México. Para mediados de los ochentas, donde empieza de manera sustancial el aumento de las concesiones del transporte público, hasta el 9 de abril de 1995 que se declara formalmente la quiebra de R100 (Cuellar: 2002), inicia un proceso político social de conformación espacial urbana para el transporte público. La disminución paulatina de la presencia política y operativa de R100, beneficiará la promoción y organización del transporte de los colectivos (microbuses, combis, taxis de sitio y taxis libres) que venían creciendo de forma considerable, convirtiendo al transporte público en un creciente y jugoso negocio rentable.

El transporte público concesionado tiene sus orígenes desde que las primeras rutas que nacen y crecen al amparo de organizaciones populares, sindicatos y centrales obreras, todas ellas pertenecientes o afiliadas al PRI: "la Coalición de Agrupaciones de Taxistas del D.F., surge en 1969 con el apoyo de la confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP)" (Legorreta, 1995: 156). Las primeras rutas en aparecer y dominar fueron la Coalición de Agrupaciones de Taxistas en 1969, la Federación de Taxistas de México en 1972, la Federación de cooperativas de Taxistas del D.F. y la Confederación

Nacional Revolucionaria del Transporte. Los lideres de estas agrupaciones por lo general adquirían más poder al obtener cargos políticos (como diputaciones) ya que contaban con una base extensa de agremiados que les permitía ejercer presión sobre las autoridades para postular sus candidaturas. Al interior de la ruta, el control sobre los concesionario y permisionarios era a través del reparto de las placas, las concesiones, los permisos[1] y amparos, ya que era y sigue siendo imposible tramitarlos de forma directa e individual con las autoridades.

A finales de la década de los setentas el transporte colectivo (microbuses y combis) transportaban el 5 por ciento de los usuarios, para 1988

---

[1] Se entiende por ***Concesionario*** a "la persona física o moral que al amparo de una concesión otorgada por la Administración Pública del Distrito Federal, realiza la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal y con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables". (Ley de Transporte del Distrito Federal: Art. 2). ***Permisionario*** es "la persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la Administración Pública del Distrito Federal, realiza la prestación del servicio privado de transporte de carga o de pasajeros, sujetándose a las disposiciones del presente ordenamiento y a las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables" (Ibid.). Una ***concesión*** es un "acto administrativo por virtud del cual la Administración Pública del Distrito Federal confiere a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal y con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y a las establecidas en la normatividad aplicable" (Ibid.). Un ***permiso*** "es el acto administrativo por virtud del cual la Administración Pública del Distrito Federal confiere a una persona física o moral la prestación del servicio privado de transporte de carga o de pasajeros, con sujeción a las disposiciones del presente ordenamiento y a las establecidas en la normatividad aplicable" (Ibid.).

ya era el 37 por ciento. A la mitad de la década de los noventa ya el transporte en microbús y combi -los llamados taxis colectivos transportaban la mayoría de los usuarios en el Distrito Federal: "21.4 millones de pasajeros equivalente a cinco veces lo transportado por el METRO" (Legorreta, 1995: 162). Lo hacían en 200 mil unidades entre combis y microbuses a lo largo de 38,000 km de extensión de red vial. Actualmente cubren casi todo el Distrito Federal (D.F.) y los municipios periféricos, lo mismo recorren nuevos asentamientos humanos en la periferia, que las vialidades más céntricas de la ciudad de México, facilitado por el tamaño de las unidades que les da una gran flexibilidad para entrar por callejones muy estrechos: "el transporte privado ha incrementado su presencia: abarca el 76.3 por ciento de los traslados capitalinos, y ha restringido la intervención gubernamental a menos de una cuarta parte de la oferta" (Navarro, 1995: 12).

El proceso histórico del transporte en la Ciudad de México a constituido a la estructura del vial y a lugares de origen de los viajes en la periferia y semiperiferia del D.F. así como los municipios del Estado de México. Se han creado las condiciones operativas del transporte concesionado en las deficiencias materiales y pragmáticas en la prestación de este servicio; por ejemplo; las estaciones del metro (Toreo de Cuatro Caminos, Candelaria, Tacubaya y Observatorio, Taxqueña y Pino Suárez, Pantitlan y la Paz). Esta estructura deficiente ha articulado y definido a los recorridos de las rutas de microbuses y combis, en espacios cortos, en promedio de 11 km. para poder incrementar sus recorridos y con ello sus ganancias.

El crecimiento acelerado del transporte colectivo a dado (desde la visiíon del Gobierno) una estructura completamente desorganizada. El gobierno de la ciudad, ante la necesidad de brindar el servicio del transporte, ha permitido a lo largo del tiempo que las organizaciones nuevas o ramales no cuenten con lo indispensable en infraestructura y organización para su funcionamiento. Mucha de la razón de su sentido de permanencia se debe a la propia organización de los trabajadores, operadores, concesionarios, jefes de ruta e inclusive otros sujetos indiretos (como vecinos o familiares).

A principios de los noventas, el gobierno a través de BANOBRAS y BANPECO dio créditos para cambiar unidades, combis por microbuses y así permitir la modernización del servicio. Los beneficiados fueron principalmente las grandes e importantes agrupaciones con fuerte poder y ejercicio político, pues en su mayoría acapararon los créditos, quienes a su vez lo asignaron a sus mas cercanos colaboradores, haciendo un lado a los concesionarios que cuentan con una unidad, obligándolos a vender por no contar con los recursos financieros para cambiar su unidad o por las deudas de los créditos y sus altas tasas de interés, impulsando la acumulación entre un pequeño grupo de propietarios.

El transporte público en la ciudad de México se ha constituido a través de la historia de una forma acelerada por la gran demanda que imprime una ciudad en amplio crecimiento. Su constitución aparentemente desordenada (desde la visión de gobierno) hacia su periferia, sus formas de representación política y soporte de poder de sus dirigentes y representantes, las condiciones

precarias de trabajo de los operadores-trabajadores, etc. son algunas de las consecuencias de una historia compleja por explicar.

Estado actual del transporte en la ciudad de México

El Distrito Federal es una ciudad de aproximadamente 8.6 millones de habitantes con una conurbación de 56 municipios del Estado de México en el que viven 9.3 millones de habitantes, para total de 17.9 millones de habitantes en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), cada día hábil se general alrededor de 22 millones de viajes por persona al día. En términos porcentuales en el Estado de México se realizan el 42% del total de estos viajes y un 58.4% en el Distrito Federal. En su conjunto, se realizan 6.8 millones de viajes al día en transporte privado y 14.8 millones en transporte público (Gráfica 1).



Grafica 1. Porcentajes de viajes en la ZMVM

Es en ésta Zona Metropolitana en donde se generan alrededor de 20.5 millones de viajes por persona al día de los cuales se estima que 11.6 millones son en el interior del Distrito Federal, 4.2 millones son viajes metropolitanos y 4.7 millones son viajes locales en los municipios conurbanos (Imagen 1). En términos porcentuales, por cada día hábil en que se efectúan casi 22 millones de viajes 6.8 millones son en transporte privado y 14.8 millones en transportes públicos (Grafica 2).

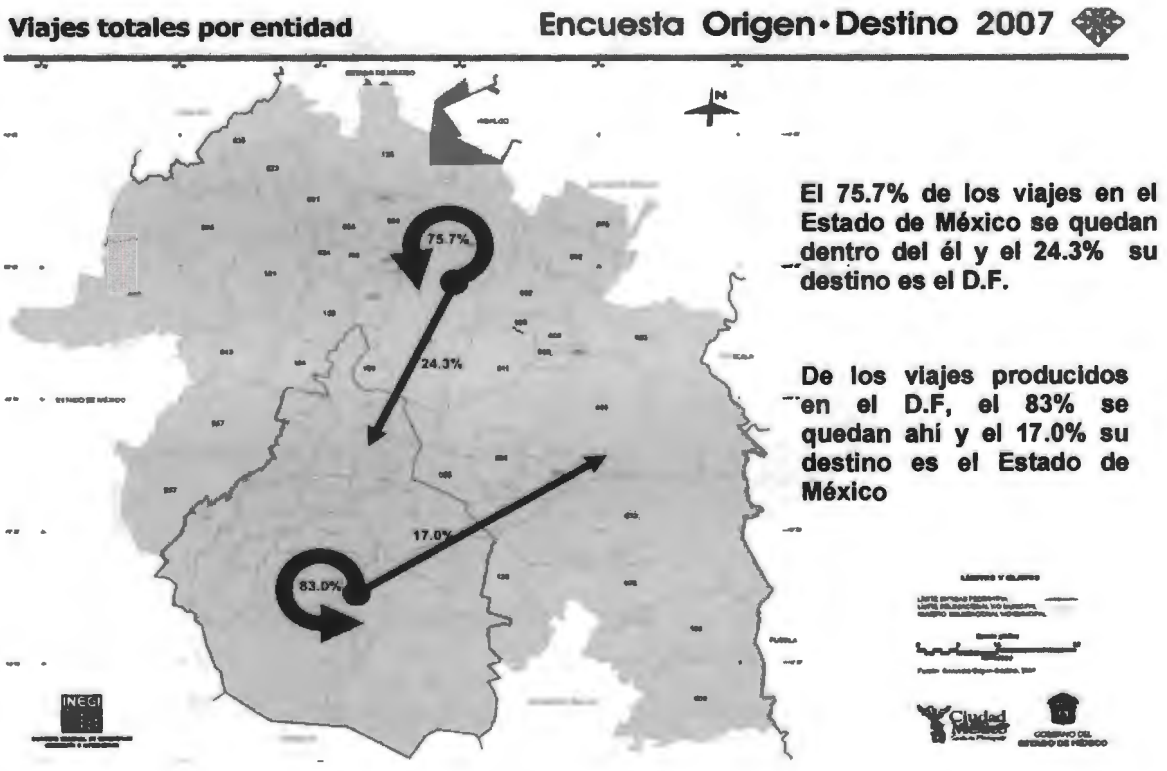
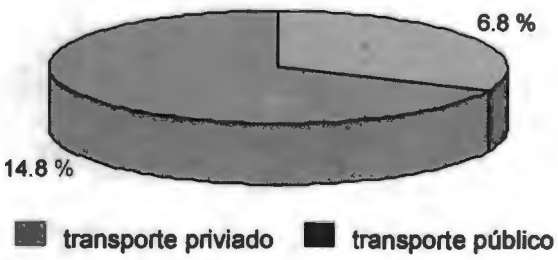


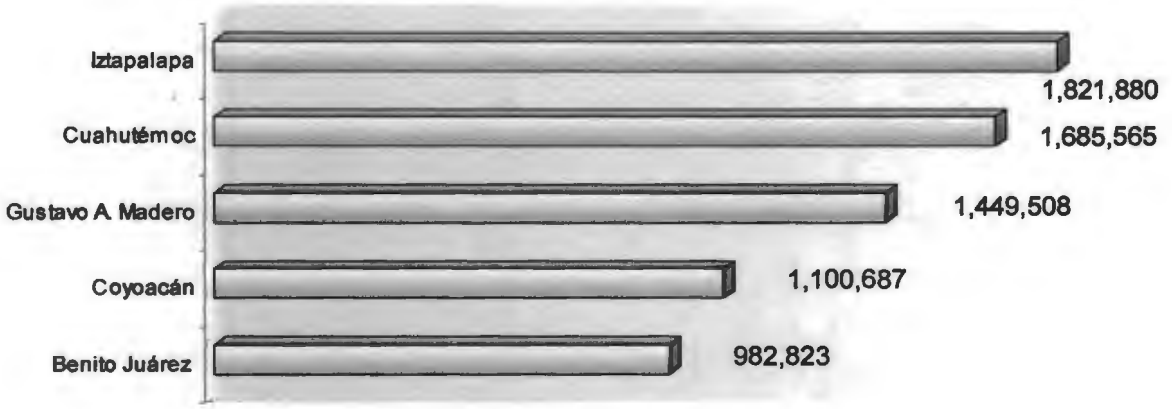
Imagen 2. Viajes totales por entidad. *Fuente*: Encuesta Origen-Destino 2007 (EOD 2007).



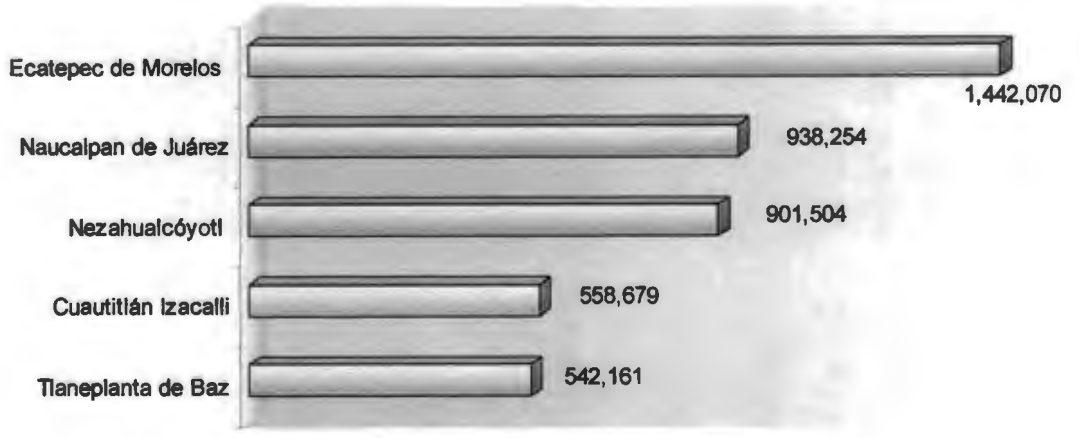
Gráfica 2. Número de viajes (millones) al día por tipo de transporte en la ZMVM

En términos generales para el Distrito Federal, el 80% de la población se encuentra asentada en la periferia y el 20% restante en la parte céntrica de la ciudad. En las cuatro Delegaciones de la zona centro (Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón), están concentrados la mayoría de los servicios, el transporte público y sus conexiones, los centros de trabajo, el servicio de agua potable, escuelas, entre otros. Por ejemplo, el Sistema de Transporte Colectivo Metro se encuentra básicamente en siete de dieciséis Delegaciones, lo que ha implicado, que la mayor parte de la población que habita en la periferia, necesita en promedio, más de dos medios de transporte, para poder trasladarse de un punto a otro.

La delegación y municipio con mayor número de viajes son la Delegación Iztapalapa y el Municipio de Ecatepec de Morelos respectivamente. En el primero se suscitan de manera aproximada 1, 821,880 viajes al día y 1, 442,070 en el caso del segundo (Gráficas 3A y 3B).

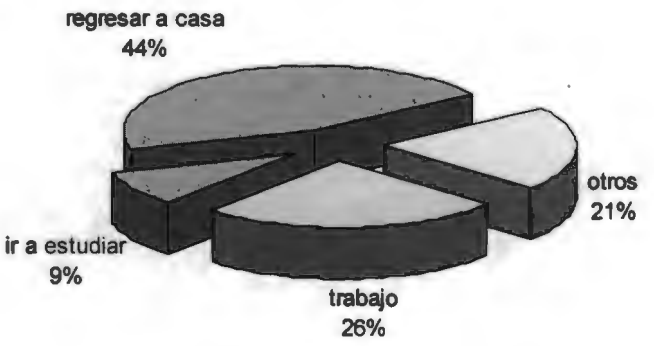


Gráfica 3A. Número de viajes de cinco delegaciones del D.F.



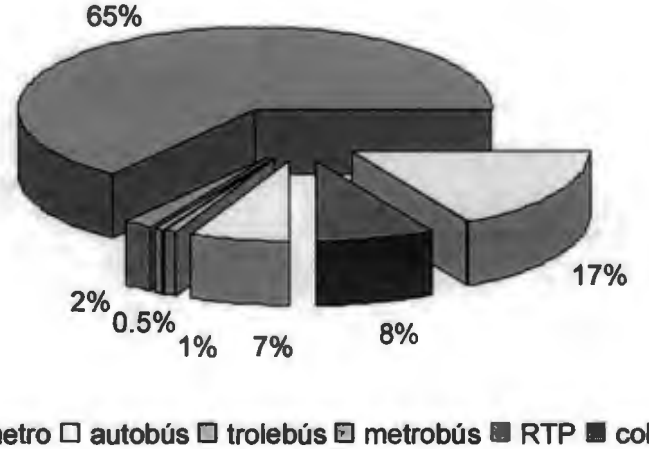
Gráfica 3B. Número de viajes de cinco municipios del Edo. Mex. *Fuente*: EOD 2007.

De acuerdo con la Encuesta Origen Destino 2007 (EOD2007) según el propósito de viaje, para la zona Metropolita las tres principales razones de viaje es *el regreso a casa*, *ir al trabajo* y por último *ir a estudiar* (Gráfica 4).



Gráfica 4. Porcentajes por propósito de viaje. *Fuente*: EOD 2007.

Actualmente se efectúan casi 22 millones de viajes en la ZMVM, en donde para el Distrito Federal se realizan el 58.4% de los mismos con un aproximado de 12, 840,000. De este total de viajes realizado en transporte público, el 65% se efectúa en transporte colectivo, 17% en taxi, 8% en el sistema de transporte Metro, 7% en autobús y 3% en otras modalidades (Grafica 5).



Gráfica 5. Viajes por modo de transporte público. *Fuente*: EOD 2007

En la Ciudad de México cerca de 30 mil unidades de transporte colectivo terrestre circulan diariamente generando empleo aproximadamente a 90 mil personas. Cada unidad transporta en promedio a 700/personas por día, con una tarifa promedio de $3.00 (tres pesos). Según datos estadísticos, el transporte representa la quinta economía más importante en la Ciudad de México generando una derrama económica de cuando menos $42,000,000 (cuarenta y dos millones de pesos) diariamente.

El transporte concesionado de microbuses

Se tienen registradas *29,126* unidades de las cuales *20,136* son microbuses, *4,692* son autobuses y *4,298* son vagonetas.

Operan 106 organizaciones, de las cuales 97 son rutas constituidas como Asociaciones Civiles, mientras que hay 9 empresas de transporte concesionado de ruta fija, con un total de 1,200 ramales y 2,443 recorridos los cuales se encuentran distribuidos por Delegación de la siguiente manera (Tabla 1):

Delegación	Número de recorridos
Iztapalapa	298
Coyoacán	277
Venustiano Carranza	226
Gustavo A. Madero	205
Iztacalco	195
Miguel Hidalgo	185
Álvaro Obregón	184
Cuauhtémoc	181
Tlalpan	169
Benito Juárez	139
Azcapotzalco	107
Xochimilco	105
Tláhuac	64
Magdalena Contreras	44
Cuajimalpa	39
Milpa Alta	25
Total	*2443*

Tabla 1. Elaborada de acuerdo al número de recorridos por delegación por la *Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.*

CONSULTA VERDE

	PUNTOS DE OPINIÓN	ESTIMACIÓN DE LA ENCUESTA DE SALIDA CONSULTA VERDE CIUDAD DE MÉXICO 29 DE JULIO DE 2007 PORCENTAJE EFECTIVO	
1	¿Estas de acuerdo en que los recursos públicos disponibles para transporte en la ciudad se destinen principalmente a la construcción de la Línea 12 del Metro y a las 10 líneas del Metrobús (243 kms.)?	Sí	No
		88%	12%
	¿Cuál deber ser el destino de la línea 12 del Metro?	Iztapalapa-Tláhuac	Iztapalapa-Acoxpa
		77%	23%
		Sí	No
2	¿Estás de acuerdo en que se sustituyan todos los microbuses que circulan en el D.F. por vehículos nuevos antes del 2012?	93%	7%
3	Los taxis del D.F. que actualmente consumen gasolina ¿deben ser sustituidos por vehículos que utilicen otro tipo de motores más limpios: eléctricos, diesel, híbridos (gas y gasolina)?	92%	8%
4	¿El transporte escolar del Distrito Federal deber ser obligatorio para las escuelas particulares?	66%	34%
5	¿Para disminuir el tráfico y la contaminación, cada automóvil particular debe dejar de circular un sábado al mes?	74%	26%
6	¿Estás de acuerdo en aumentar los espacios verdes de la ciudad y establecer la obligatoriedad de arborizar las azoteas de toda nueva construcción en el Distrito Federal?	90%	10%
7	¿Todo transporte de carga debe pasar por la verificación vehicular obligatoria y circular por la ciudad en horario restringido?	95%	5%
8	¿Estás de acuerdo en que se construyan 500 pozos de absorción de agua de lluvia, 4 plantas de tratamiento de agua y dos lagunas de regulación?	96%	4%
9	¿Quieres que se castigue con penas más severas a la invasión de predios de valor ambiental y la destrucción bosques?	96%	4%
10	Estás de acuerdo en que se construya en el D.F. un centro integral para el manejo de la basura?	94%	6%

*No se consideran las respuestas inválidas en cada opción.

Consulta 2005 Agencia Reforma

Siete de cada 10 usuarios de microbuses y peseros admiten sentirse inseguros cuando viajan en este medio de transporte.

1.- En una escala del 0 al 10, ¿cómo califica...?*

La manera de conducir de los choferes: **4.6**
El estado de las unidades: **5.3**
El trato de los choferes: **5.4**
El servicio que prestan los peseros y microbuses: **5.6**

*Calificación promedio

2.- ¿Usted se siente seguro o inseguro cuando viaja en peseros o microbuses?

Inseguro: **69%**
Seguro: **29%**
No sabe: **2%**

3.- Usted se siente inseguro porque puede...

Sufrir un accidente: **47%**
Ser víctima de la delincuencia: **43 %**

4.- ¿Usted utiliza los peseros o microbuses porque son...?

La única opción que tiene para llegar a su destino: **78%**
Un medio de transporte barato: **15 %**
Otro: **7%**

4.- Lo que más disgusta de los peseros y microbuses es...*

La forma de conducir de choferes: **17%**
El mal trato de los choferes: **13%**
Las unidades en mal estado: **9%**

*Se muestran los 3 porcentajes más altos

Metodología: Sondeo realizado el 21 de febrero a 648 usuarios de microbuses y peseros, mayores de 16 años

La actividad de trabajo de los operadores de microbús

E Por "trabajos clásicos" se entiende aquellas actividades que se ejercen en los espacios y formas de organización de la manufactura, extensibles a industria y algunos servicios modernos, que han seguido una transformación de actividades de oficio, a la automatización y al toyotismo. Los llamados "otros trabajos" comprenden a la producción y al servicio con un producto material o inmaterial que se lleva acabo con o sin la intervención del cliente en una relación que puede ser meramente simbólica con grados diferentes de intervención cara a cara. A su vez, estos trabajos se amplían a territorios abiertos en donde la intervención del cliente dentro del proceso de trabajo, el acto de la producción, distribución y consumo se relacione con una multiplicidad de interacciones sujetas a la contingencia. Sumado a esto, un criterio también importante para reflexionar los "otros trabajos" es el espacio, pues éste tiene repercute en las formas de control de quiénes lo ejercen, lo regulan e imponen, influyendo también en la definición de las reglas de cómo trabajar.

En la investigación en curso, se analizará el modelo productivo de los operadores de microbús como trabajo no clásico con miras a señalar configuraciones de identidad e acción colectiva.

Para reflexionar sobre el trabajo de los operadores de microbús convienen partir identificando para su caso, la forma en cómo los ejes articuladores de control de trabajo, construcción social de la ocupación y la

construcción social de la regulación e interacción se van relacionando y cobrando forma y sentido en vistas de explicar el proceso de producción que estos trabajadores ponen en acto al ejercer su actividad. Mostrando a su vez la pertinencia que tiene la intervención del cliente, la producción simbólica y el espacio durante el proceso que dura el servicio de transporte dentro de la unidad microbús.

Por control del proceso de trabajo se entiende como el ejercicio en el que espacios cerrados a los consumidores como la fábrica o la oficina se llevan acabo vigilancia, revisión, observación, registro e intervención en los ritmos de trabajo, el uso de diversas herramientas, nivel de calidad y de productividad e intervención en el manejo de algún tipo de tecnología. Ampliando el concepto de control del proceso de trabajo en el desempeño de la actividad del operador de microbús pueden resaltar los siguientes aspectos: la existencia de una importante y amplia intervención de diversos actores en el propio proceso en que se lleva acabo el servicio. La diversidad de actores puede identificarse en una múltiple correlación entre aquellos sujetos que intervienen en el proceso de trabajo en por lo menos tres espacios sociales:

a) Paraderos. Estos espacios llamados también como terminales, bases, centros de transferencia modal o lugares de servicios auxiliares del transporte podrían identificarse como espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros (individual, colectivo y masivo) destinados a facilitar el trasbordo de personas de un modo a otro. En

realidad, estos espacios son más que meros lugares físicos, pues en ellos se articulan una gran gama de interacciones y relaciones de diversos tipos que le dan un mayor sentido que el de ser meros contenedores de funciones para el servicio. En este espacio social confluyen actores que intervienen en el control del proceso de trabajo como son checadores, supervisores, autoridades, usuarios, vendedores ambulantes y fijos, otros operadores de unidades de microbús, camión o taxi, automovilistas, vecinos, trabajadores de limpieza, mantenimiento y vigilancia y otros sujetos. El propio espacio físico si bien es el escenario en donde el trabajador y los diversos sujetos aparecen, éste no ejerce por sí mismo función de control, si bien delimita, define, ordena, reduce y jerarquiza el área de trabajo influyendo en el propio desempeño, lo hace no por su mera presencia o contenido material, sino por el uso social que los sujetos traspasan y actualizan día a día el lugar físico de trabajo. El espacio de trabajo entonces guía al operador y a su unidad dentro de una estructura material que le impone orden y forma desde su llegada, permanencia y hasta su salida, porque este ha sido un espacio previamente proyectado y vuelto en lo concreto para ser humanizado. En este espacio se entretejen además una gran diversidad de intenciones, funciones, fines, propósitos, planes, proyectos, características y descripciones que configuran un sentido hacia un plano colectivo en el que la diversidad construye cierta unidad que se alimenta por el trabajo, el espacio, la subjetividad y la cultural. (Ver imagen 1, 2 y 3);



Imagen 1. Foto funcional de centro de transferencia modal de línea "A" (Pantitlan- La Paz)
Fuente: <http://www.setravi.df.gob.mx/cetram/index.html>



Imagen 2 y 3. Fotos de centro de transferencia modal de línea "A" (Pantitlan- La Paz)
Fuente: Propia.

b) El espacio de "la calle" es el lugar más amplio y complejo de interacciones. Principalmente para el operador de microbús,. su espacio de tránsito y circulación es el lugar que se diferencia a las banquetas (que es por donde transitan los peatones) conocido por arrollo vehicular que se organiza por carriles y señalamientos diversos. Es en este lugar en donde el espacio se dibuja a forma de ruta, en donde las avenidas y las calles se vuelven un trazado único y particular que generalmente tiene un origen y un destino (que pueden ser más de uno), que a su vez cambian según sea la dirección del sentido del movimiento. En un primer

momento pensando en "la calle", se dibuja en el operador de forma mental y subjetiva, el esbozo de lo que será su trabajo y viaje. Durante su transcurso aparecen ante él una gran complejidad de factores que regulan su trabajo al mismo tiempo que también lo desorientan, sin embargo, gana en él la coherencia de un acuerdo que pretende llegar a un fin, terminar un recorrido y completar un ciclo. Durante su transcurso su boceto mental y subjetivo le sirve de ayuda al guiarlo por la ciudad, pero constantemente lo modifica y adecua según lo considera necesario pues de manera cotidiana, siempre se enfrenta a la complejidad y a la contingencia. El espacio laboral del operador tiene su orientación en el espacio de "la calle" a través de los diversos momentos de interacción con los sujetos que van apareciendo ante él con la caracterización y papel de ser tanto usuarios, transeúntes, autoridades, otros operadores y conductores de otros vehículos, cada uno con cualidades y comportamientos únicos e imposibles de anticipar en su totalidad, sino tan sólo a manera de sospecha. El espacio de trabajo de la "calle" es para el operador el lugar en movimiento con sentido que se vincula con otros espacios sociales que a la vez se mueven y también lo controlan. Los sospecha e intuye, los reconoce y a veces también ejerce cierto control sobre ellos, pero siempre cuidándose de los mismos al mismo tiempo que los aprovecha.

c) Los otros espacios son aquellos lugares de prácticas sociales en donde el operador realiza otras actividades de su trabajo diferentes al de conducir. Estos espacios son los dos anteriores junto a otros más como

el de la familia, el del culto, el de descanso, convivencia y diversión y el del comercio. En estos espacios el operador repara, atiende, mantiene, supervisa, vigila y cuida su unidad tanto en términos funcionales (mecánicos) como simbólicos (limpieza y otros), como a la vez también atiende a su propio cuidado personal (tanto físico como emocional) y de sus interesados (familiares o amigos).

El ejercicio del trabajo del operador no puede reducirse meramente a la acción del conducir y tampoco se puede afirmar que pueda haber en su actividad control de diseño de corte fordtaylorista, pues su gestión depende en gran medida de sus capacidades y experiencias de tipo cognitivo y subjetivo que constantemente ensaya, práctica y subsana en una multiplicidad de relaciones, que van desde lo económico y político hasta las de carácter moral y emotivo con diversos sujetos visibles e invisibles. Su trabajo cobra sentido, cuando también se configura en los espacios de lo familiar, del compañerismo hasta en los espacios del culto a lo divino.

Todo lo anterior también esta circunscrito dentro de una reflexión mayor considere las diferencias y la pertinencia de recuperar la reflexión de la dicotomía que parece tener el propio concepto del espacio en las definiciones teóricas.

La construcción social de la ocupación es una ampliación del concepto de Mercado de trabajo, en donde por ocupación se entiende como la interacción entre diversos agentes situados en determinadas estructuras que

no los determinan, sino condicionan, entorno a una actividad laboral reconocida socialmente (De la Garza, 2007) Es por ello que se considera la forma de generación de significados en las interacciones, pues en una ampliación del concepto de mercado de trabajo la construcción de sentidos del trabajador no se reduce meramente a cálculos racionales, sino que aunado a ello va la generación de valores, creencias, emociones, estética y razonamiento cotidiano y no solamente científico.

La construcción social de la ocupación a grosso modo puede articularse de acuerdo a la influencia que ejercen las estructuras de forma no determinante; a la construcción subjetiva del significado de la ocupación y a las interacciones como prácticas sociales, políticas y otras de índole diversa que se ponen en juego en el ejercicio de la ocupación. Para los operadores de microbús, la construcción social de la ocupación obedecería a la relación de las estructuras, subjetividad e interacciones.

Las estructuras importantemente se vinculan primero con la propia estructura del mercado de trabajo. Para tener noción de él será importante hacer una reflexión que vaya más allá de los meros datos descritos en medios ofíciales, pues lo primero que hay que identificar, es que tal mercado está en una permanente reconfiguración por una lógica que lleva la voz de muchísimas voluntades que pugnan, planean y concretan proyectos para su desaparición, conservación y cambio, Esta dinámica se muestra cuando las propias organizaciones generan acuerdos, defienden sus intereses, negocian, luchan, ganan o pierden haciendo frente a condiciones estructurantes que parecen

sobrepasar su magnitud política, económica y simbólica de las propias organizaciones de transportistas, jerarquías, lideres y trabajares.

Toda esta magnitud va articulando y cambiando cuantitativa y cualitativamente el mercado de trabajo. Parte de esta investigación será atender a la dinámica de este movimiento e intentar captarlo en su acaecer, dando cuenta y razón del mismo junto con otros elementos como son las reglas de entrada escritas y no escritas, sus redes de acceso, la composición y caracterización cuantitativa y cualitativa de sus organizaciones, y su demanda social de la ocupación y otros.

La regulación social de la ocupación ha tenido su origen en las relaciones laborales clásicas en donde la reglamentación formal se ha constituido en leyes, contratos, convenios o costumbres en una relación para un trabajo que implica dos sujetos extremos en cooperación o conflicto, en territorios cerrados y durante tiempos bien determinados. La regulación se complica [en los trabajos no clásicos] por su movilidad en el espacio, la complejidad de los actores y multiplicidad de actores. Sin embargo, no se puede negar que todo espacio social existen reglas sociales y por ende, en todo espacio laboral hay reglas de cómo trabajar, ya sean formales o informales (De la Garza, 2007).

Para entender las diversas regulaciones formales e informales, hay que dar cuenta de las relaciones que se dan en por lo menos tres ámbitos: el gubernamental, organizacional y el social. Otra importante dimensión serían las

regulaciones según actores gobierno, clientes, proveedores, comunidad de trabajo y organizaciones sociales.

En cada una de estas dimensiones pueden presentarse a la vez una obediencia a la norma como una transgresión a la misma. La obediencia y respeto por las normas tienen que ver con la propia organización y control del trabajo que ejerce el propio operador y los sujetos con los que se interactúa, volviendo legítimas a las reglas y modos de cómo se trabaja de forma individual como colectiva. Por ejemplo, *el manual del operador* es un conjunto de normas y recomendaciones que se enfocan en una caracterización ideal-formal que refiere a lo individual como a lo colectivo, con el objetivo de fomentar un servicio de calidad y eficiencia del trabajador. Las normas y recomendaciones no necesariamente se llevan a la práctica en plenitud, pero están presentes en las prácticas cuando las reglas se socializan, es decir, cuando el operador las intenta seguir y cumplir en las interacciones con los sujetos. Las normas no solamente son de carácter formal sino también son informales. Las primeras atienden más al propio cumplimiento de las obligaciones y condiciones que permiten ejercer el trabajo de manera legal y con cierto control, las segundas son muy diversas y van más allá de reglamentos, capacitaciones y manuales que hay que memorizar e intentar cumplir. Estas normas pueden tanto tener la pretensión de explicitar lo que se *es* y lo que debería *ser*, es decir, son normas que tienen la pretensión de atender a lo que se puede considerar como justo o injusto, como la justificación para promover una venganza, un saldo de cuentas o castigo, o bien promover la recompensa, el apoyo y el aprecio. Las normas de esta índole son tanto racionales como emotivas, pues su enunciación,

interpretación y seguimiento tiene un sentido mucho mayor que el de meramente organizar o establecer un orden y control determinado para una colectividad. A través de un gesto, un grito, un icono o una frase van tanto regulaciones y normas del trabajo como expresiones afectivas de compañerismo, odio, castigo, recompensa, acoso, burla, amor e indiferencia.

Revisión del concepto de *Identidad*

El concepto y noción de *identidad* ha sido abordado ampliamente por diversas disciplinas en la historia de las ideas. Su significado y sentido se ha constituido a partir de los diversos contextos, panoramas intelectuales, posturas y intereses. Nuestro objetivo es hacer una breve revisión de lo que ha significado el concepto de *identidad* y a su vez resaltar de manera general, los principales problemas o cuestiones que ha intentado dar cuenta este concepto, principalmente para las ciencias sociales y las humanidades.

Identidad proviene del latín *identitas*, derivado de *idem*, que significa: lo mismo (Herder: 1996). Identidad se refiere al tipo de unidad o de relación de igualdad que se atribuye a lo que es idéntico a sí mismo. Como relación que es, la identidad supone dos términos; en aquella cosa de la que decimos que es idéntica consigo misma, sólo puede establecerse una relación si de alguna manera percibimos una diferencia o si la pensamos bajo diversos conceptos. Cuando hablamos de la identidad, o hablamos de cosas que sólo son específicamente o cualitativamente idénticas, iguales por lo menos en algún aspecto, o que en algún aspecto conforman cierta unidad, y por lo mismo son

numéricamente distintas, o bien hablamos exactamente de la misma cosa, es decir, de algo numéricamente idéntico, pero pensado bajo aspectos distintos. Por todo ello, la identidad sólo cobra sentido cuando se afirma como negación de alguna diferencia previamente percibida. La identidad de A=A es una tautología y una afirmación evidente, a menos que A presente alguna diferencia, bajo algún aspecto, en alguno de los dos términos enunciados. Así, el problema de sentido que plantea la identidad se entiende mejor si se formula como un problema de identidad y diferencia.

El sentido de la relación de igualdad, de este principio fundamental, sin el que nada podría pensarse, se experimenta y capta en la conciencia que el ser humano tiene de sí mismo, en la conciencia de la identidad personal, por la que el sujeto se comprende como un sí mismo permanente a través de todos los cambios y una singularidad individual, que le distingue de cualquier otra cosa, exterior o interior, incluidos los propios estados internos, mentales o psíquicos.

Los primeros problemas filosóficos sobre la identidad fueron formulados por los llamados filósofos presocráticos, que plantearon la cuestión de la realidad del cambio en la naturaleza: un mundo que cambia no es comprensible sino desde la permanencia de algo que no cambia. Para el filósofo presocrático Parménides el principio de identidad (A=A) era un principio fundamental, pues negaba cualquier razonabilidad al cambio ya que una cosa no puede ser y dejar de ser, y lo que no es no puede llegar a ser:

> "...el Ser, el Uno, *es,* y el devenir, el cambio, no pasa de mera alusión. Porque si algo empieza a ser, una de dos: o procede a no Ser, o procede del No-Ser.

> Si viene del primero, entonces ya es... y en tal caso, no comienza entonces a ser; si viene del segundo, no es nada, puesto que de la nada, nada puede salir. El devenir es por consiguiente ilusorio" (Copleston, 1974).

Para Platón inicia el sentido de la *comprensión*, tanto del cambio como de la relación de identidad, como una presencia simultánea de "lo mismo y lo otro". (Platón, sofista: 259b) Los binomios aristotélicos de materia y forma; acto y potencia son otras tantas maneras de explicar la combinación de lo idéntico con lo diferente. Los problemas iniciales sobre realidad y apariencia son la primera consecuencia del problema de la identidad. Más tarde, la cuestión se traslada a la identidad y a la diversidad de los conceptos con que pensamos, o a la cuestión de lo uno y lo múltiple, o de lo universal y lo particular, tanto en el terreno epistemológico como en el ontológico donde a muchas cosas se les aplica un mismo concepto. Este camino de reflexión concibe a las cosas como unidades concretas y distintas, mientras que se vuelve problemático el tipo de unidad (o de realidad) que hay que atribuir al concepto, problema de unidad o realidad que el pensamiento y el lenguaje de alguna manera suponen.

Rumbo al siglo XVII, la cuestión de la identidad se renueva con nuevos enfoques: la aparición del sujeto que piensa y que recibe las impresiones sensibles a través de los sentidos, que unifica la experiencia y la conciencia de la experiencia, obligando a preguntarse si la identidad que se atribuye a los objetos de la experiencia y aun a la misma conciencia que percibe, puede afirmarse más allá de la temporalidad de los distintos estados de conciencia.

Se plantea el problema de la identidad personal, que desde el empirismo de David Hume se construye una respuesta profundamente escéptica:

> "Si hay alguna impresión que origina la idea del yo, esa impresión deberá seguir siendo invariablemente idéntica durante toda nuestra vida, pues se supone que el yo existe de ese modo. Pero no existe ninguna impresión que sea constante e invariable. Dolor y placer, tristeza y alegría, pasiones y sensaciones se suceden una tras otra, y nunca existen todas al mismo tiempo. Luego la idea del yo no puede derivarse de ninguna de estas impresiones, ni tampoco de ninguna otra. Y en consecuencia, no existe tal idea". (Hume, 1998: 163)

Para Leibniz el principio de identidad, junto con el de no contradicción (A es A y no puede ser no A), es el fundamento de su sistema filosófico y punto de partida de las verdades de razón o de los enunciados analíticos, y del principio de razón suficiente y del de la identidad de los indiscernibles, el fundamento de las verdades de hecho. Por otro lado, el idealismo alemán representaría la versión más desarrollada y acentuada de la filosofía de la identidad, extendiendo el problema a toda la realidad, unificando naturaleza y espíritu, conciencia y objeto; la verdadera identidad es, en Hegel, la identidad de lo idéntico con lo no idéntico (lo mediado). La crítica marxista al idealismo (que la identidad domina sobre la diferencia) pondrá de relieve que la excesiva importancia dada a la identidad resulta siempre en detrimento de la diferencia, o de lo negativo o de lo contradictorio, que viene a ser la realidad concreta, convirtiéndose en una manera falsa de interpretarla, donde la "identidad es la forma originaria de ideología" (Adorno: 1975). Para algunos estudios

contemporáneos de semántica y lógica, resaltan los de G. Frege sobre sentido y referencia y la teoría de las descripciones de B. Russell, y que tienen su origen en algunas de las cuestiones lógicas y lingüísticas que plantea el problema de la identidad como lo aborda Quine (1968).

Dentro de la reflexión filosófica, podríamos mencionar que la identidad ha sito tema de preocupación de acuerdo a las diversas posiciones y autores, y al propio desarrollo histórico que ha tenido la propia Filosofía. Los pensadores con posiciones naturalistas sostienen que la naturaleza es la que proporciona al individuo los atributos de su identidad; para aquellos que podríamos identificar como espiritualistas, la identidad del individuo trasciende a la naturaleza y la sociedad. En oposición a las anteriores, los existencialistas contemporáneos niegan la existencia de una naturaleza humana, por lo que privilegian una realidad humana que cambia de acuerdo con el contexto y las opciones de los individuos.

Decartes, Kant, y Hume asocian la identidad a procesos mentales que ocurren en la persona, mientras que para Wittgenstein (2003) es producto de las peculiaridades del lenguaje. Martin Heidegger (1988) parte de la formula A=A, a la que denomina principio de identidad, para señalar que la identidad hace referencia a *lo mismo*, a lo que es idéntico: a lo que consigo mismo es lo mismo. Este autor destaca, por una parte, que la identidad es consustancial al ser y, por la otra, es el rango que posee dicho principio en cuanto a ley del pensamiento. La identidad es "una ley del ser que dice que a cada ente en cuanto tal le pertenece la identidad, la unidad consigo mismo". (Ibid: 67).

Heidegger explora los vínculos de la identidad con otros atributos del ser. Recuperando las ideas de Parménides, encuentra que el pensar y el ser tienen su lugar en lo mismo, por lo que, a partir de este mismo, se pertenecen mutuamente. La conciencia es un atributo del ser. El ser y la conciencia, tendrían en la identidad la expresión de su mismidad.

El concepto de identidad para las ciencias sociales es mucho más reciente que el concepto tratado por la filosofía. William James y Sigmund Freud pusieron las bases para la configuración del concepto de identidad. Erick H. Erikson (1992) señala que James acude al vocablo carácter para referirse a un sentimiento de identidad del individuo. Freud es quien utiliza por primera vez la categoría de identidad para privilegiar las características subjetivas por las cuales los integrantes de un pueblo se reconocían entre sí, y eran reconocidos por quienes no pertenecían a aquél. Freud menciona que lo que vincula al judaísmo no es la fe ni el orgullo nacional, sino una "multitud de oscuras fuerzas emocionales, que eran tanto más poderosas cuanto menos podían ser expresadas en palabras, así como una clara consciencia de íntima identidad, el seguro refugio de una construcción mental común" (Ibid: 18)

El concepto deviene de los estudios de adolescentes y sobre la personalidad, y surge con los trabajos de E. Erickson, quien lo planteaba como un proceso subjetivo de autorreflexión y autoconocimiento. De este proceso individual va emergiendo la identidad del sujeto frente a los otros y la identidad del grupo para arribar a una identidad colectiva y social. El concepto de identidad surge formalmente en el vocabulario de la sociología y la psicología

social en la década de los ochenta, con una amplia referencia a las designaciones individuales y sociales. Antes de 1940 el vocablo era desconocido (Charry, 2006:191-192). La importancia del concepto de Identidad tuvo que esperar el inicio de la descomposición de los paradigmas estructuralistas en la década de los setenta, vinculado inicialmente con la emergencia de los Nuevos Movimientos Sociales, que se resistían a ser analizados en forma clásica como resultado de contradicciones principalmente estructurales (Murga, 2007).

En Psicología, la identidad está íntimamente vinculada al sí mismo, al self. Bajo este último concepto los psicólogos se refieren ya al *yo*, al sujeto consciente y agente activo de la conducta, o al *mí* ante el cual los demás reaccionan considerándolo una persona en particular. El significado del *mí* implica la auto imagen y la autoestima que de sí tiene el individuo, las cuales constituyen un sistema cognitivo que influye en la conducta de aquél (Argyle, 1993). En el estudio de la identidad desde una perspectiva psicoanalítica, el autor que más desarrollo premisas concretas fue E. Erikson. Para él la identidad es: "un fenómeno psicohistórico que se vuelve evidente desde el principio de la vida, en donde existe una intrincada relación entre el desarrollo interno (cognoscitivo y emocional) y un medio ambiente estimulante y alentador" (Erikson, 2004: 60-61). La identidad se forma no solo de procesos intrapsíquicos, sino también apoyados por la interacción de los actores sociales con el medio social (Alarcón, 1990). Erich Fromm habla del sentimiento de identidad que se construye a partir de la formación de los vínculos primarios con el clan. En esta concepción, Fromm refiere a la identidad como un proceso

dialéctico entre individuo y medio social, de la cual se nutre tanto interna como externamente para su propia construcción:

> "La necesidad de experimentar un sentimiento de identidad nace de la condición humana y es fuente de los impulsos mas intensos [...] El sentimiento de identidad del hombre se desarrolla en el proceso para salir de los vínculos primarios que ligan al hombre con la madre y la naturaleza..." (Fromm, 2004: 57-59).

Desde el psicoanálisis, para la construcción de la identidad (representación del *self)* es muy relevante el factor determinante del proceso el cúmulo de roles a lo largo de la vida. Cada experiencia sitúa en una posición que supone una representación de nosotros, y así, en una reiteración continuada, vamos solapando y sumando representaciones sucesivamente, cada una de ellas matizando la anterior y haciéndonos más y más complejos. De aquí es menester para el psicoanálisis, la relevancia del concepto del *vínculo* pues éste sostiene la identidad después de haberla construido. No habría identidad sin relación, pues sin vínculo, la identidad no podría sostenerse (Gonzáles, et al., 2007: 81).

Dentro de la misma perspectiva, en la interacción entre psicología y Sociología, se ha construido la llamada "identidad social" como un concepto que fue desarrollado por Tajfel y Turner, concepto que se cree ha sido adoptado por la sociología para reconocer que el origen de la identidad se conforma a partir de la identidad individual, pero en relación con los otros, por

lo que es indisoluble la identidad individual y la identidad grupal. Al estudiar la identidad social, encontramos que ésta es inseparable de la identidad individual de la cual parte y tiene origen; los sujetos en su evolución biológica, psicológica y social establecen los parámetros de la identidad individual como identificación de claves y señales particulares que le permiten establecerse o posicionarse ante la realidad que les circunda, pero no hay una separación clara entre la conformación de una y otra, por lo cual su conformación es resultado de una interdependencia entre lo individual y lo social (Charry, op. cit.:192).

Explicando de forma amplia, las identidades serían el producto de procesos culturales e ideológicos constitutivos de la realidad social, que buscan organizar en un universo coherente – a través de un conjunto de representaciones culturales, normas, valores, creencias, ideologías y signos- el conjunto de relaciones reales e imaginarias que los hombres, las mujeres y los grupos han establecido y establecen entre sí y con el mundo material, y que resultan necesarias para la reproducción y la transformación social (Pérez, 1992:65).

Por otra parte, dentro de un campo más aterrizado en la disciplina de la sociología, la identidad ha sido objeto de preocupación no a la misma forma que la filosofía o psicología. Las Teoría Social hasta los setenta fueron principalmente Estructuralistas, eran las Estructuras las que determinarían los sentidos y acciones, de tal forma que la Sociología no era sino la ciencia que interesada por la acción social la estudiaba a partir de sus determinantes estructurales (De la Garza, 2006: 9-18). En estas perspectivas el concepto de

Identidad no tuvo un papel central en la teorización y en las excepciones en las que fue introducido resultaba derivado de estructuras o bien se sumergía en el ámbito psicológico de la personalidad (Alexander, 1992).

Para el pensamiento sociológico de George Mead, la conversación interna sería el punto de partida de una teoría de la identidad. Aunque el tratamiento como concepto de "identidad" como tal no fue tal, Mead a partir del debate con psicólogos conductistas, se atrevió a afirmar que el problema de la conducta es un asunto social en donde interviene la conciencia y autoconciencia de los sujetos. En el proceso de la conversación, la creación y respuesta acerca de nosotros parte de reconocer la existencia del *mí mismo*. Hablar con nosotros mismos es una conducta, por tanto observable, pero producto de la interacción social, con un *mi* socialmente creado, puesto que él diálogo con nosotros se hace a partir de una estructura simbólica que no fue creada por nosotros sino aprendida y establecemos la "conversación interna" solamente cuando hemos adquirido las herramientas lingüísticas socialmente reconocidas. Así, el pensamiento no es un producto de una "mente" inmaterial y ajena al mundo, sino producto del mundo mismo. "El pensamiento es simplemente el razonamiento del individuo, una conversación entre lo que he llamado el 'yo' y el 'mi'" (Mead, 1993: 343).

Para Talcott Parsons, el uso del concepto de identidad no fue directo, sin embargo incluyó a la personalidad como un resultado del encuentro entre las expectativas de los roles y un sistema único de valores que se socializaban mediante los procesos de internalización. La socialización resulta de la

interiorización de valores, normas y códigos culturales altamente generalizados y compartidos, todos ellos mediados por el sistema social. La identidad entonces cumpliría un papel en el total del funcionamiento integral de las estructuras sociales Así, la identidad sería un buen agregado desde su teoría de la acción, la cual señala el sistema central de significados de una personalidad individual en la modalidad de objeto, en el sistema de interacción en el cual es parte (Parsons, 1988).

Para Alfred Shutz, al mirar críticamente los conceptos de Weber sobre el significado subjetivo, la acción social y la intersubjetividad, sentó las bases de una línea teórica que habría de ser aplicada al estudio de la identidad. En la Fenomenología de Shutz el problema de la Identidad es abordado de forma marginal al tratar la distinción entre significado "para mí" y significado "por el otro" con el que estoy en interacción. (Shutz y Luckmann, 1973). Significado "para mí" y "para los otros" se pueden corresponder con el significado subjetivo (íntimo e irrepetible en el sujeto) y el objetivo que es social. Pero no necesariamente es así, el significado objetivo de Shutz es el contenido objetivado en la cultura, de tal manera que el de los otros sólo en parte se debe al significado objetivo. Pensar la identidad social, sería pensarla en términos más cercanos a un significado objetivo, pues con respecto a la identidad existirían muchos otros concretos posibles.

Los interaccionistas simbólicos, como Foote (1951), plantearon la identidad como un proceso en el cual las etapas que suceden son concepciones del propio sujeto con permanentes cambios y evoluciones. Esta

aproximación señala que la interacciíon social es la matriz del desarrollo humano. Para Irving Goffman (1981) aunque no habla de identidad propiamente dicha, la considera como la mismidad, en tanto producto de la persona actuante en situaciones sociales. Goffman concluye que el "yo sentido" es un producto de la escena interaccional, y no su causa. La Identidad sería una asignación social por medio del lenguaje por los otros (Goffman, 2006, p. 12).

Las llamadas Teorías de la Agencia han pretendido ser una opción entre el Estructuralismo y el Subjetivismo Hermenéutico. Estas Teorías no desprecian el concepto de Estructura, aunque le dan diversos contenidos como *Reglas que guía la acción* (Giddens:1995), *Campos* y *Habitus* (Bordieu:1980), *Mundos del Trabajo y de la Vida* (Habermas:1979) Estas teorías ponen el énfasis en las prácticas e introducen el problema de la relación entre Estructuras, Subjetividades y Acciones no sin dejar de proponer salidas no acabadas. Para Bordieu, la Subjetividad queda subsumida en el *Habitus*; en Giddens aparece en cuatro formas: como reflexividad a posteriori de la acción, como calculo racional, como motivos de la acción y como inconsciente; en Habermas se reivindica la acción con sentido en el mundo de la vida *versus* la instrumental del mundo del trabajo.

En ninguna de estas teorías de la Agencia mencionadas, el problema de la Identidad juega un papel central. Aunque ha sido tratada marginalmente por Habermas en torno a la personalidad, donde la Identidad no tendría que ver con el mundo del trabajo (cuestión discutible como que este mundo se reduce según Habermas a la acción instrumental), donde en todo caso correspondería

al mundo de la vida, el de la interacción comunicativa y con significado, puesto que la Identidad pudiera interpretarse como un conglomerado para dar sentidos; para Giddens la identidad sería un problema particular relacionado con los "sistemas de seguridad básicos", es decir, la Identidad aparece como identidad del Yo en sentido psicológico vinculada a su noción de conciencia práctica que guía lo más importante de la acción, y que no puede expresarse discursivamente por ser inconsciente; para Bordieu la Identidad como posible forma de clasificación y representación estaría determinada por la estructura de los campos, por la distribución de capitales en cada uno de estos. Esta Identidad tendría que ver con la lucha de clases como enfrentamiento por la distribución de los capitales en dichos campos (De la Garza, 2008).

Identidad colectiva y movimiento social

La teoría de años setenta sobre los movimientos sociales, en su vertiente culturalista o identitaria es representada principalmente por Alain Touraine y Alberto Melucci. Esta perspectiva abrió un nuevo camino con respecto a la comprensión de la identidad. Los movimientos sociales emergentes, a diferencia de los 'antiguos' movimientos, se caracterizan por su orientación cultural y por tener como fundamento la búsqueda o defensa de la identidad de los sujetos participantes, con lo cual se pretendía romper con el análisis marxista estructuralista. Para Touraine "el movimiento social es la acción, a la vez culturalmente orientada y socialmente conflictiva, de una clase social definida por su posición dominante o dependiente en el modo de apropiación

de la historicidad, de los modelos culturales de inversión, de conocimiento y moralidad, hacia los cuales él mismo se orienta" (Touraine, 1987: 99). La identidad de un movimiento social sería definida a partir de la posición de los sujetos en la estructura de conflicto de una sociedad particular en la que los sujetos orientan y otorgan significado a sus acciones. Es por lo tanto, prioritario el carácter de la búsqueda y construcción de la identidad que convierte al movimiento social en un fin para los sujetos.

Para toda explicación que intente dar cuenta de la definición de movimiento social, necesariamente referirá su explicación a la conexión que existe entre el propio concepto de movimiento social y el cambio social. A continuación haremos mención de los principales autores que estudian y explican la concepción y concepto de lo que puede ser entendido como un movimiento social.

Joaquim Raschke (1985: 48) explica que un movimientos social es un agente colectivo movilizador que tiene como objetivo provocar, impedir o anular un cambio social fundamental, obrando para ello con cierta dosis de continuidad, un alto nivel de integración simbólica, y un nivel bajo de especificación de roles y mediante formas de organización y acción variables". Esta proposición general es encontrada en la bibliografía clásica en la obra de los psicólogos sociales Kurt & Esther Lang y el sociólogo Neil Smelser, así como en los estudios de los sociólogos Mayer Zald y James Wood & Maurice Jackson. Así, al explicar el concepto de *movimiento social*, siempre es necesario tener presente las conexiones causales existentes con el propio

cambio social". Las categorías analíticas de Raschke abordarían: al tipo de actor (colectivo); el fin o fines (orientaciones hacia cambios más o menos básicos, dirección abierta o incluso puede no suponer cambio alguno); la organización (cierta dosis de su continuidad, alto grado de integración simbólica, sentimiento del "nosotros", y especificación de los roles); y tipo de Acción.

Para G. Alberti (1970: 167-168) existen dos factores esenciales para la caracterización de los movimientos sociales:1) la acción orientada hacia promover un cambio; y 2) el carácter colectivo de dicha acción. De estos dos factores se derivan cuatro categorías analíticas o puntos de referencia para el estudio de los movimientos sociales: Un sistema de valores enmarcado en una ideología; la existencia de un fuerte sentimiento de participación e identificación grupal; la presencia de un complejo normativo; y la existencia de una estructura organizativa.

Para Tarrow (1997) los movimientos "Constituyen desafíos colectivos planteados por personas que comparten objetivos comunes y solidaridad en una interacción mantenida con las élites, los oponentes y las autoridades". Sus categorías analíticas serían el desafío colectivo; objetivo común; la solidaridad; y el mantenimiento de la Acción Colectiva.

Landsberger (1974: 34-40) por su parte observa que la cuestión sobre el movimiento social "no se debe plantear en términos de si cierta agrupación 'forma' o 'no forma' un movimiento, sino describirlo utilizando ciertas

dimensiones para poder analizar sus causas aislada y conjuntamente, sus interacciones y sus efectos" a través de la conciencia, la colectividad de acción, la orientación Instrumental - orientación expresiva y el status social.

Para Casquette (1998: 22-26) un movimento social es una "red interactiva de individuos, grupos y organizaciones que, dirigiendo sus demandas a la sociedad civil y a las autoridades, interviene con cierta continuidad en el proceso de cambio social mediante el uso prevaleciente de formas no convencionales de participación". Esta fórmula establece un conjunto de siete aclaraciones: 1) Redes movilizadas de individuos, grupos y organizaciones; 2) Estrategia dualista; 3) Pautas organizativas menos formales, profesionales, diferenciadas e integradas; 4) Enriquecimiento del repertorio de formas acción; 5) Ensayos deliberados de intervenir en el cambio social; 6)Continuidad en la acción colectiva; y 7) Heterogeneidad ideológica y organizativa o multitud de tendencias y organizaciones.

Lorenzo, P.L. (2001) explica que los movimientos sociales son "Proceso[s] de interacción contenciosa entre actores sociales que comparten orientaciones cognitivas movilizados con diversos grados de organización y que actúan colectivamente de acuerdo con expectativas de mejora, de defensa de la situación preexistente o proponiendo un contraproyecto social". Las categorías de análisis involucran dar cuenta del proceso del movimiento; la Interacción contenciosa; sus actores sociales; la movilización; sus orientaciones cognitivas; y su organización.

Para Alberto Melucci, el concepto de identidad colectiva refiere a la pertenencia a un grupo, a los límites y a las actividades que él desarrolla o bien lleva a cabo. Esta definición se explica en razón de las bases del acuerdo y/o negociación entre los miembros de un grupo. La identidad colectiva es una definición compartida e interactiva, producida por varios individuos (o grupos), relacionada con los fines y medios de la acción colectiva y su relación con el entorno. A través de este proceso de interacción, negociación y conflicto sobre las distintas definiciones de la situación, los miembros de un grupo construyen el sentido del "nosotros" que impulsa a los movimientos sociales. Para este autor, el proceso de creación de las identidades colectivas está importantemente influido por el papel que desempeñan las llamadas "redes sumergidas". Lo anterior, es una relevante contribución del autor que ayuda a explicar cómo se gesta la cultura de los movimientos sociales y cómo se van cuestionando los códigos culturales que dominan en la sociedad.

La explicación de los movimientos sociales nace a partir de un nivel intermedio de los procesos sociales que tienen lugar en las interacciones cara a cara. Por ejemplo hay diversos procesos de conexión que refieren a la "sensación" de una desgracia personal que se experimenta en la vida cotidiana y que se construyen a partir de ésta en una interpretación colectiva que se califica como una condición "injusta" y que merece y vale la pena anunciarla, demandarla y luchar por su solución. De este modo, se construye un modelo que vincule las prácticas cotidianas y estructuradas de la vida social con una acción colectiva o un movimiento social, pues a través de los estados

intermedios se desarrollan la construcción de significados alimentados por las diversas interacciones cara a cara.

La teoría de la construcción de la identidad colectiva de Melucci de acuerdo a Muller (1994), puede centrarse en tres aspectos básicos:

1. El contenido o resultado del proceso de la construcción social (identidad colectiva) surge como parte de su misma cultura.
2. Los procesos sociales por los que se crea la identidad colectiva en "redes sumergidas" se ocupan de acciones rutinarias de la vida colectiva.
3. La inversión emocional capacita a los individuos para reconocerse como "nosotros" de una identidad colectiva.

Para la Melucci los movimientos sociales tienen entidades vertebradas por una "identidad colectiva" unitaria. Explica los movimientos a partir de del nivel intermedio de los procesos sociales que tienen lugar las interacciones cara a cara. Estos procesos muestran la conexión existente entre la sensación de desgracia personal que la gente experimenta en su vida cotidiana y la construcción de una interpretación colectiva de estas condiciones como injustas y demandadas que justifican la acción (practicas estructuradas de la vida social con la acción de un movimiento a través de los estadios intermedios que se desarrollan en la interacción cara a cara y la construcción de significado). La explica como:

> "La acción colectiva contemporánea asume la forma de tramas subyacentes a la vida cotidiana. Dentro de estas tramas tiene lugar una experiencia con, y la práctica directa de, marcos alternativos de sentido como consecuencia de un compromiso personal que es subyacente y casi invisble" (Melucci, 1999:163)

Esta definición se opone a definiciones comúnmente utilizadas para la valoración de la efectividad y el estudios de los fenómenos de movilización colectiva, que conciben al actor como un personaje que se desenvuelve dentro de un escenario teatral, con roles y destinos definidos, generalmente establecidos por el autor de la escena.

Esto es, las perspectivas tradicionales de análisis de la acción colectiva, sean estructuralistas o individualistas, tienden a la reificación del autor, a suponer una suerte de esencia y vida propia en el. Igualmente, colocan al observador o investigador en un lugar protagónico respecto a las responsabilidades sociales y destino de los actores colectivos.

Perspectivas que estudian a los movimientos sociales (como las mencionadas en líneas anteriores) algunas han quedado agotadas en razón de que los resultados de los procesos de movilización colectiva no pueden ser valorados únicamente por su efectividad política; es necesario contar con elementos que permitan observar los efectos de la acción colectiva considerada como producto social, como un conjunto de relaciones sociales que favorecen la creación de significados y definiciones identitarias, y que

contrastan con la determinación de la vida social y colectiva por parte de os procesos de institucionalización, de carácter instrumental e impersonal.

El conjunto de relaciones sociales que permiten la emergencia de actores colectivos establecen las condiciones básicas para que los actores colectivos medien entre las dinámicas que se desarrollan en la vida cotidiana y los conflictos sociales contemporáneos. Por ello podemos afirmar que la acción colectiva es un producto social que asume la forma de "tramas subyacentes a la vida cotidiana", que favorece o impide la formación y mantenimiento de vínculos de solidaridad, cultura compartida y organización, los cuales hacen posible la acción común.

La identidad colectiva en la época de la posmodernidad

El debate sobre la noción de la identidad estuvo contextualizado por las últimas décadas del siglo XX, caracterizado por la caída del bloque socialista de Europa del Este y la emergencia del proyecto mundial del neoliberalismo. El marxismo que identificaba a la clase obrera como el sujeto social colectivo constructor y transformador de la historia, también tuvo su caída a la par que otro discurso social emergía y cobraba cada vez mayor significación y relevancia. Este discurso se le identificó como la Postmodernidad, en donde las pretensiones por los grandes y ambiciosos proyectos sociales y utopías, perdieron su camino ante la superficialidad y la pérdida de sentido histórico (Jamenson, 1998). Con ello se promocionan las ideas de *simulación* y

simulacro (Braudrillard, 1993), la *disolución* de la identidad o el yo personal Gergen, 1997) y la *liquidez* (Bauman, 2002).

De manera general, la postmodernidad es un proceso cultural y una concepción que se identifica por el desaliento, la rendición, el desánimo en donde tan sólo se defiende de manera superficial: la hibridación, la cultura popular, el descentramiento de la autoridad intelectual y científica y la desconfianza ante los grandes relatos. La posmodernidad, se podría concebir con los siguientes características sociopsicológicas (Wikipedia, 2008: 27 de septiembre):

1. Los individuos sólo quieren vivir el presente; futuro y pasado pierden importancia.
2. Hay una búsqueda de lo inmediato.
3. Proceso de pérdida de la personalidad individual.
4. La única revolución que el individuo está dispuesto a llevar a cabo es la interior.
5. Se rinde culto al cuerpo y la liberación personal.
6. Se vuelve a lo místico como justificación de sucesos.
7. Pérdidas de fe en la razón y la ciencia, pero en contrapartida se rinde culto a la tecnología.
8. El hombre basa su existencia en el relativismo y la pluralidad de opciones, al igual que el subjetivismo impregna la mirada de la realidad.
9. Pérdida de fe en el poder público.
10. Despreocupación ante la injusticia.

11. Desaparición de idealismos.
12. Pérdida de la ambición personal de autosuperación.
13. Desaparición de la valoración del esfuerzo.
14. Existen divulgaciones diversas sobre la Iglesia y la creencia de un Dios.
15. Aparecen grandes cambios en torno a las diversas religiones.
16. Desaparece la literatura fantástica.
17. La gente se acerca cada vez más a la inspiración 'vía satelital'.
18. Las personas aprenden a compartir la diversión vía internet con amistades.

La revisión del concepto de *espacio*

El concepto de espacio, ha sido una noción que ha cambiado y vuelto en diversos conceptos de acuerdo a múltiples contextos teóricos, epistemológicos y disciplinarios. De aquí se puede desprender las siguientes preguntas: ¿Cuál es la importancia y pertinencia que tiene la concepción del espacio en nuestra investigación? ¿Por qué es relevante tal concepto y cómo podría alimentar el propósito de la misma? ¿Qué otros conceptos están involucrados? ¿Cuál es la relación o vínculo entre el espacio y construcción de la identidad colectiva? Y en términos más amplios, cabría la pregunta: ¿Cuál es la relación entre trabajo y el espacio?

El concepto de espacio se puede abordar desde diversos ángulos y situaciones, básicamente la pertinencia de la inclusión en la investigación del

espacio es que toda experiencia y práctica humana de la vida social se produce y ejerce en un espacio, es decir, los actos y expresiones humanas "lleva[n] consigo un componente espacial: el hacer del ser humano, [pues] en cualquiera de sus formas, casi siempre está espacializado." (Lindón, et.al., 2006:10). Podría decirse que los actos humanos en su consecuencia, para la vida social, tienen un transfondo común, pues "la experiencia humana es necesariamente espacial".

Al concepto del espacio se pueden sumar otros más que intenten dar cuenta y explicar la complejidad en la que las interacciones y vida social se manifiestan y ejercen. Conceptos como el "lugar", la "territorialidad", la "especialidad", "estructura espacial", "apropiación" e "imaginario" serán muy relevantes en la investigación que intente dar razón de la construcción identitaria colectiva, de acuerdo la actividad del trabajo que se ejerza y en su relación con el espacio social que lo configure. A continuación mencionaremos una visión amplia de los conceptos vinculados con el espacio (incluyendo al propio concepto de espacio) que nos perecen pertinentes en la investigación.

La palabra espacio proviene del latín *spatium*, espacio, derivado a su vez del griego ΦBç*4≅< = Φ9ç*4≅< *spadion* o *stadion*, que significa primero una longitud determinada y luego el lugar que ocupa la misma. El concepto de espacio ha sido uno de los conceptos fundamentales de la filosofía de la naturaleza, junto con el de tiempo. En un sentido amplio, se puede entender al espacio como el lugar que ocupan las cosas o como equivalente a universo. Psicológicamente es el ámbito que dominamos con nuestra percepción y

equivale a la experiencia exterior. En tres ámbitos específicos se define el espacio con precisión: en matemáticas, en física y en filosofía. El espacio matemático -un continuo ilimitado de puntos vacío, homogéneo e isotrópico (que tiene iguales propiedades en cualquier dirección) es una descripción abstracta del espacio físico. El espacio físico, según la ciencia de la Física que tiene en cuenta la teoría de la relatividad general de Einstein, se describe como un espacio-tiempo tetradimensional, o un continuo de puntos de espacio-tiempo: un universo dotado de las tres dimensiones del espacio newtoniano más el tiempo (Herder, 1995).

En filosofía, el interés por el espacio nace del afán de precisar conceptualmente algo que, por un lado, se manifiesta como evidente y familiar a la experiencia, pero, por el otro, casi imposible de definir a menos que se recurra a conceptos no familiares. En la filosofía griega antigua, el espacio fue tratado en relación con el problema del ser y del no ser, lo lleno y lo vacío; así en Parménides (el espacio es todo) y en los atomistas (hay el ser, distribuido en infinitas partículas, átomos, y el vacío infinito: el todo es átomos y vacío). Platón lo concibe como un receptáculo universal (*khora*), donde las cosas toman la forma de las ideas por obra del demiurgo, como es el caso del artífice o el obrero que no crea los materiales con que obra, sino que los dispone para un buen fin, del mismo modo, el demiurgo platónico no crea de la nada, sino que dispone de un material preexistente, la materia y el receptáculo, y con ellos él es "la más perfecta y mejor de las causas, (Platón: Timeo, 28c, 1972, 1133-1134), mientras que Aristóteles, por no aceptar el vacío, considera el espacio como lugar (*topos*) -el límite interno que envuelve a un cuerpo-, como cualidad

de las cosas, o como la distribución que adquieren en el universo los cuatro elementos que tienden a ocupar su lugar natural: "El lugar posee ciertamente la tres dimensiones, longitud, anchura y profundidad, las mismas por las que todo cuerpo es determinado; pero es imposible que el lugar sea un cuerpo, porque entonces habría dos cuerpos en el mismo lugar" (Aristóteles, 1995, 208a-213a) . En la Edad Media, siguiendo en lo sustancial a Aristóteles, distinguió entre *locus* (el "lugar" aristotélico), *situs* (la extensión de las partes de un cuerpo en el lugar que ocupa, la situación) y *spatium* (concepto geométrico de intervalo entre dos puntos). En el Renacimiento predominan las visiones cosmológicas de tendencia platónica y pitagórica que lo describen según cualidades geométricas, algunas de las cuales lo extienden al infinito como Nicolás de Cusa o Giordano Bruno. Descartes al identificar el espacio con la materia (*res extensa*) cuerpo y espacio vienen a ser lo mismo, así ésta se describe fundamentalmente con propiedades geométricas de la tridimensionalidad: altura, anchura y profundidad.

En tiempos de la revolución científica, dos concepciones opuestas mantienen una intensa discusión sobre la naturaleza del espacio: la concepción del espacio y tiempo absolutos y la del espacio y tiempo relativos. Newton ampara la teoría del espacio y tiempo absolutos, que expone en el libro III de *Principios matemáticos* de filosofía natural. Según él, el espacio es una extensión real, inmóvil, subsistente en sí misma e independiente de los cuerpos que la ocupan, de manera que constituye el ámbito en donde están las cosas y donde ocurren los fenómenos, sin que él mismo se vea afectado por ellos.

La teoría directamente opuesta, defendida en la época de la filosofía moderna por Leibniz contra Newton y Clarke, mantiene que el espacio y el tiempo no son entidades independientes de los cuerpos ni poseen propiedades permanentes, sino que son relaciones entre cuerpos y sucesos. Se deduce de ella que el espacio, igual que el tiempo, es de naturaleza ideal. Berkeley rechazó la concepción de espacio y tiempo absolutos, como carente de significado por no ser perceptibles por la experiencia. En la misma línea escéptica, Ernst Mach sostiene que los conceptos de cosas no observables, como el espacio y tiempo absolutos de Newton, carecen de significado científico. En la actualidad, en la teoría de la relatividad de Einstein, el espacio y el tiempo son entidades relativas a un sistema inercial dado, de modo que hablar de la simultaneidad de dos acontecimientos, por ejemplo, no tiene sentido para quien no pertenezca al sistema de referencia, o esté en movimiento con relación a él.

Una concepción importante para la historia de las ideas ha sido la de Kant sobre el espacio y el tiempo, dado el carácter intuitivo de ambos elementos de explicar su función en el espíritu humano. Para la filosofía trascendental, el espacio no es ni una sustancia, como en Descartes, ni tampoco una simple relación lógica de las cosas, como en Leibniz, sino una "forma a priori de la sensibilidad" o una "intuición pura". En el lenguaje kantiano, una condición de la experiencia que pertenece a la constitución trascendental de la mente humana a modo de representación previa a todo conocimiento sensible (Kant, 1989). La necesidad que tiene el hombre de referirse a un espacio no le viene de la correspondencia necesaria entre cosas y espacio,

sino de la imposibilidad de no poder pensar cualquier experiencia posible sin el espacio. Es una forma, porque no contiene nada empírico y es una intuición porque no es un concepto abstraído de una multiplicidad de sensaciones; sólo hay un espacio y toda sensación lo supone, porque percibir es ya conocer el espacio. La relación primaria del hombre con su exterioridad es espacial y temporal, siendo ésta también la razón de que el conocimiento fundamental de la naturaleza sea matemático, pues en cuanto la geometría no es sino el desarrollo de la intuición del espacio y la aritmética el del tiempo. Esta concepción transcendental del espacio de Kant posteriormente derivó hacia una teoría psicológica de la percepción en la que se explica que el hombre percibe el mundo según las condiciones innatas de su sensibilidad.

Para los fines que aquí nos convienen e interesan y de acuerdo a los propósitos de nuestra investigación, nuestra intención es recuperar el concepto de "espacio" a partir de la revisión conceptual que hace la Geografía Humana en un proceso de integración de las tendencias recientes en las ciencias sociales y humanidades. (Lindon, 2006). La Geografía Humana, a un corto tiempo, ha tomado en cuenta los diversos procesos y abordajes teóricos y metodológicos para revalorar y encauzar el sentido de las llamadas "Nuevas Geografías", procesos que han dado a llamarse como "giro geográfico" y" giro cultural". El reto de las geografía humana ha sido en que ha abordado de modo más directo el desafío de construir su objeto de estudio entorno al espacio, es decir, más exactamente al rededor de la relación espacio/sociedad. (Lindón y Hernaux, 2006).

Según las referencias anteriores, básicamente el concepto de espacio (ubicado necesariamente dentro del horizonte de la tradición grecolatina y de la cultura occidental), puede dividirse en dos amplias tradiciones:

1) El espacio como un contenedor, soporte o receptáculo de los fenómenos; y
2) El espacio como herencia de raíz idealista (hegeliana).

En la primera visión, el espacio geométrico o espacio euclidiano es el punto de partida de la concepción. A esta visión se le suman la concepción kantiana que, como mencionábamos líneas más arriba, el espacio es una condición o posibilidad de existencia de los fenómenos. Así, el contenedor es casi siempre vacío o algo neutro que solo toma rasgos a partir de lo que en él se coloca. Como una variante contemporánea dentro de la concepción en las ciencias sociales, el espacio sería un reflejo de la sociedad o escenario de la sociedad, o de ciertos fenómenos sociales, o bien un telón de fondo de lo social. (Hiernoux y Lindón, 1993). Para la segunda, el espacio es un modo de ver las cosas, una intuición. El espacio sería una forma de percepción o un esquema intelectual.[2]

---

[2] Esta segunda noción esta alimentada por el pensamiento filosófico de Hegel. Para este autor, la idea del espacio esta concebida en un amplio y complejo sistema filosófico del saber que se expone fundamentalmente en las obras de la *Fenomenología del espíritu*, la *Ciencia de la lógica* y en la *Enciclopedia de las ciencias filosóficas*. El espacio sería tratado dentro de este sistema completo del saber en el tratamiento de la Filosofía de la naturaleza, donde "naturaleza" son las cosas para Hegel, la naturaleza es, igual que para Schelling, la "Idea petrificada", es su antítesis y negación: la naturaleza se aliena y exterioriza la Idea. Los tres momentos dialécticos

Las amplías vertientes anteriores han sido la base de concepciones más especializadas sobre lo que ha sido el concepto del espacio. De acuerdo con Lindón (et.al.,2006:11), los esfuerzos de su especialización se podrían identificar en cuatro direcciones: 1) la concepción naturalista del espacio, 2) la concepción del espacio absoluto-relativo, 3) la concepción del espacio material producido y 4) la concepción del espacio vivido-concebido. Esta última concepción, que constituye el foco de interés para la geografía humana en la articulación del espacio con los imaginarios urbanos y que considera el punto de vista del sujeto, es también la concepción que nos da luz en nuestro problema de investigación. Es por ello que la compartimos y también nos alimentamos de ella.

La concepción del espacio vivido-concebido, se construye al concepto del espacio de acuerdo a "perspectivas subjetivistas, a veces fenomenológicas, a veces existencialistas o bien, más constructivistas" (Ibíd, 2006:12). Esta apreciación considera el espacio como una construcción subjetiva que se alimenta de profundos elementos y concepciones del espacio concebido, sustentado en los significados del espacio en "un proceso de contraste entre

---

de esta exteriorización son el mundo mecánico, el mundo físico y el mundo orgánico. El espacio sería una de las características del primer movimiento junto con el tiempo y el movimiento. "El espacio es en sí mismo la contradicción de la exterioridad indiferente y de la continuidad indiferenciada; la pura negatividad de si mismo y el tránsito" (Hegel, 1969). Sería un elemento que forma parte a la vez de una progresión dialéctica, en donde el sentido de la naturaleza radicaría en que hace posible la aparición de la conciencia y el pensamiento y, con ellos, la superación del reino de la necesidad por el de la libertad.

los elementos materiales y las representaciones, esquemas mentales, ideas e imágenes con los que los individuos se vinculan con su mundo".

La concepción de este espacio vivido-concebido puede entenderse, como el proceso de construir y reconstruir el espacio vivido desde "la experiencia" (como elemento clave) (Tuan, 1977:7) del sujeto, sin dejar de lado la propia construcción de los sentidos y significados desde el lenguaje (Mondada, 2000). El concepto de espacio tendría su razón de ser como un proceso de construcción y reconstrucción que se configura, alimenta y adquiere sentido del espacio concebido-vivido (espacio con valor y significado(s) por la experiencia del sujeto) , en donde las prácticas socio-discursivas y el hacer cotidiano a su vez lo crean, lo modifican y resignifican históricamente. Compartiendo la idea del espacio del geógrafo latinoamericano Milton Santos, el espacio es un sistema de objetos en potencia de ser acto, un sistema de acciones que significan y dan funciones a los objetos, así, el espacio no podría entenderse sin la acción humana pues, todas las parcelas de la realidad son potencialmente espacio geográfico, en tanto que en cuanto el ser humano entre en contacto con una de las parcelas. Por tanto los objetos y las acciones no pueden pensarse por separado, pues se piensa en el espacio en un hibrido que los une (Neve, 2008: 100-101).

El lugar es un concepto que se relaciona muy importantemente con lo anterior. Por supuesto, este concepto tiene una amplia tradición conceptual en la historia de las ideas. A continuación solo mencionaremos algunas de las

ideas más relevantes y al final mostrar las ideas más significativas para los fines de nuestra investigación.

El lugar

La palabra "lugar" etimológicamente proviene del latín *locus*, y básicamente se entiende como el medio espacial en el que se ubican las cosas; situación espacial de un cuerpo, o modo de "estar en", que expresa la situación de un cuerpo (Herder, 1996). Este concepto está estrechamente relacionado con la noción de espacio, aunque no se confunde con él. Pero de la misma manera que existe una concepción absoluta y una concepción relativa de la espacialidad, también existe una concepción que tiende a dotar al lugar de unas características propias, contrapuesta a otra que lo considera meramente como una relación entre los cuerpos.

Una de las primeras doctrinas sobre el concepto de lugar se encuentra filosofía aristotélica, donde Aristóteles lo define como límite que circunda un cuerpo, o primer límite del cuerpo envolvente: es "el límite inmediato del cuerpo continente, que está en contacto con el cuerpo contenido" (Aristóteles, 1995: I, 4, 4, 211b-212a). Lugar (ϑ B̄≅H) parte de su negación de la posibilidad del vacío, pues para Aristóteles todo es un *plenum*[3], en el cual es posible el cambio y el movimiento (posición contraria a los filósofos atomistas que afirmaban la necesidad del vacío para explicarlo). El lugar se concibe como localización,

[3] Lleno, completo, pleno.

así, un cuerpo estaría en un lugar (por ejemplo en el aire) porque éste lo circunda y está en inmediato contacto con él. Aunque se pensara en un cuerpo en movimiento, éste ha de poseer cierta cantidad (extensión), en virtud de la cual ocupa un lugar. El lugar es una propiedad de los cuerpos, razón por la cual, en base a su teoría de las categorías, en la medida en que es una propiedad, no es propiamente una sustancia, sino que depende de ellas. Si se hace abstracción del sustrato o soporte entitativo de la cantidad obtenemos el espacio. El espacio, entonces, fruto de una abstracción, es meramente ideal y de su estudio debe ocuparse la ciencia de las magnitudes continuas: la geometría. La noción de lugar, para Aristóteles, es epistemológicamente anterior a la de espacio pues, para elaborar la abstracción que da lugar a éste, es preciso partir de un movimiento que se define, justamente, como cambio de lugar (arriba, abajo, derecha, izquierda, delante, detrás). De esta manera, según Aristóteles, el lugar es una magnitud real y cualitativa cuyo estudio compete a la física, y que permite la aparición del espacio, que es una magnitud ideal de la que se ocupa la matemática.

En la época moderna, a partir de Galileo y Descartes, cuando se concibe el estudio de la física a partir de la matemática y se estudia el movimiento a partir de la consideración de puntos matemáticos, desaparecere la consideración cualitativa de la noción de lugar, razón por la cual se considerará que esta noción es equivalente a la de espacio y, a su vez, en relación con el movimiento, se afirmará su relatividad, como relación de un cuerpo a otro que se toma como sistema de referencia. Para la filosofía de Hegel, pensando en

términos dialécticos, el lugar aparecería como el tercer elemento que sigue la progresión del espacio y el tiempo:

> "...en el espacio, la determinación negativa, el punto que excluye a los demás, no es solamente en sí según el concepto, sino que es puesto y es concreto en sí mediante la negatividad total, la cual es el tiempo. El punto hecho concreto de este modo, es el lugar. [...] El lugar, es el ponerse de la identidad del espacio y del tiempo, y es, además, el ponerse de la contradicción que, el espacio y el tiempo, cada uno tomado en sí mismo, constituyen. El lugar es la individualidad espacial y, por tanto, indiferente, y es tal solamente, en cuanto es el instante presente espacial, esto es, tiempo; de modo que el lugar es inmediatamente indiferente con respecto a sí mismo; en cuanto es como este o aquel lugar determinado, exterior a sí mismo, es la negación de sí mismo y es otro lugar. El pasar y reproducirse del espacio en el tiempo y del tiempo en el espacio (de modo que el tiempo sea puesto espacialmente como lugar, pero esta espacialidad indiferente sea puesta también inmediatamente como temporal), es el movimiento como el ponerse de la identidad del espacio y el tiempo, que surge como condición dialéctica del movimiento" (Hegel, 1969: §260-§261).

El concepto de lugar, ha tenido una gran relevancia con el con el propio concepto de espacio. Las consideraciones y posiciones teóricas son diversas en las distintas disciplinas. Las nociones vistas hasta ahora tienen un hilo conductor que recupera la geografía humanista. Aunque la palabra "lugar" haya sido utilizada por diversas visiones, esta es recuperada (a partir de nociones de

lugar como las descritas anteriormente) como la el concepto clave para comprender el espacio a partir de la experiencia del sujeto considerando toda la carga de sentido (simbólica, emotiva, moral, etc.) que ello conlleva. Fundamentalmente, en una valiosa recuperación, el lugar es considerado como: "una acumulación de sentidos", "portador de signos que es necesario interpretar; [considerar] cómo los perciben los seres humanos, qué comportamientos producen" (Gumuchian, 1991:8); "espacios delimitados, con límites precisos, que para los sujetos representan certezas y seguridades otorgadas por lo conocido (Tuan, 1977). Así, el lugar alude a un espacio con límites determinados que están alimentados por contenidos simbólicos que se amplían a través de redes y relaciones de sentido.

La idea de "lugar" ha brotado de una amplia variedad de enfoques que tratan diversas problemáticas espaciales, pero intentando sumar contenido a las concepciones de lugar señaladas líneas más arriba, consideramos que el lugar es también la alusión de otras fuentes de la subjetividad de los sujetos, y más aún, es el lugar de la representación de las acciones con sentido. El lugar es una "acumulación de significados", estos significados pueden ser el "reconocimiento de lugares", "definición de itinerarios", "sentido de lugar o pertenencia", "valores simbólicos", "visiones del mundo", "fantasías geográficas", "topofilias", "topofobias", "paisajes del miedo", "sentimientos", "significaciones que corresponden al orden lo percibido, de lo racional o del imaginario", "procesos de semantización y resemantización ", "elaboración de definiciones de lo real", "producción cultural", y otros significados que se nos escapan por mencionar. Pero el lugar es también el espacio de las

representaciones "escénicas", que son prácticas humanas con sentido y propósito, sea que se esté consiente o no de ello. Consideramos que el lugar se alimenta tanto de las ciertas estructuras objetivas como de diversas acciones con sentido y significaciones intersubjetivas. A continuación abordaremos el concepto de territorialidad, que está importantemente relacionado con los conceptos vistos hasta ahora. Después de ello, de forma más concreta, mostraremos las recuperaciones conceptuales que nos han sido más pertinentes para nuestra investigación.

La territorialidad

La territorialidad es otro concepto importante por abordar. De nueva cuenta, consideramos que tal concepto tratado por la geografía humana contemporánea, sirve a los propósitos explicativos de nuestra investigación y por es ello que es necesario hacer una breve revisión de este concepto.

De acuerdo con Lindón (2006c), la territorialidad es la relación del individuo con el espacio que habita. Cuando se habla de habitar el espacio, se habla de una y/o muchas formas de habitar, es decir, existe un vinculo esencial entendido como "arraigo", "pertenencia" o "raíz" que se manifiesta de múltiples formas cuando se habita y se vive en el espacio. La territorialidad integra significados diversos y contradictorios como la "agofobia", en "confinamiento territorial", el "control del territorio" y "el encuentro festivo" entre otras. Básicamente, la territorialidad es la relación vital entendida como una [o más

formas] de habitar un espacio, donde el vinculo con el territorio esta tejido por una gran amplitud de relaciones sociales, políticas, económicas y culturales [con sentidos relacionados al ejercicio del poder, a la reproducción de la desigualdad, pero también promoción de la solidaridad y defensa de la vida entre muchas más].

La territorialidad puede verse desde tres amplios ángulos convergentes: la territorialiadad como la relación del individuo con el territorio, la territorialidad situada y la territorialidad multiescalar. La territorialidad inicialmente fue estudiada por la etología, en referencia a la marca que los animales imprimen sobre su territorio, la geografía humanística ha abordado este concepto desde el punto de vista del sujeto y desde la experiencia del mismo. La territorialidad se ha alimentado de diversas visiones que la han enriquecido, por ejemplo se ha alimentado de aquellas que la consideran "como el conjunto de relaciones tejidas por el individuos en tanto miembro de la sociedad", "relaciones que incluyen componente de tipo emocional entre los individuos y su espacio" (Malmberg, 1984): "defensa de territorio, apropiación (sentido de pertenencia) y relación de alteridad" (Faffestin, 1977); "como estructura o esquema mental, una representación de tipo particular llamada multiescalar, donde la territorialidad reúne tres escalas: el ser en el mundo, los lugares vividos en otros momentos de la vida y el conjunto de referencias mentales que remiten a la practica como al imaginario del sujeto" (Di Meo , 2000).

Recuperación conceptual para la investigación

Hasta este punto, hemos hecho una breve revisión de la construcción de tres importantes conceptos que han sido abordados por la geografía humana llamada también geografía humanística: el espacio, el lugar y la territorialidad. Consideramos que estos conceptos son, básicamente, los conceptos fundamentales con los que la geografía en relación con otras disciplinas de las ciencias sociales, abordan diversos problemáticas de la realidad social.[4]

Para nuestros fines, consideramos que los conceptos de espacio, lugar y territorialidad puedan dar mucha luz a nuestros fines. Recuperando preguntas iniciales, nos volvemos a cuestionar: ¿Cuál es la importancia y pertinencia que tiene la concepción del espacio, el lugar y la territorialidad en nuestra investigación? ¿Por qué son relevantes tales conceptos y cómo podrían alimentar el propósito de la investigación?

El espacio es una construcción subjetiva que se alimenta de profundos elementos y concepciones del espacio concebido, sustentado en los significados del espacio. La concepción del espacio que se vive y se concibe puede entenderse como el proceso de construir y reconstruir el espacio vivido desde "la experiencia" del sujeto, sin dejar de lado la propia construcción de los sentidos y significados desde el lenguaje. Al parecer, según estas

[4] Otros conceptos básicos que han sido muy relevantes para la geografía humana y que no fueron revisados en este trabajo siguiendo los intereses de nuestra investigación son: el paisaje, el entorno y el tiempo.

concepciones, el concepto de espacio es una construcción que se alimenta de una referencia (y experiencia) subjetiva. Y estamos de acuerdo en ello, pues la el espacio es la construcción de significados que un sujeto, de acuerdo a su experiencia de vida, piensa, explica, evoca, imagina, describe y siente. El espacio sería aquella configuración subjetiva que cotidianamente, de acuerdo a las múltiples experiencias a lo largo de los momentos de su vida, experimenta y "vive" su propia vida. Así, el espacio, no podría considerarse como un receptáculo contenedor de interacciones, sino de forma contraria, una construcción subjetiva.

De lo anterior, reconocemos el importante valor que tiene esta noción del espacio y estamos de acuerdo con el planteamiento, sin embargo, consideramos que el espacio no sólo es una mera construcción subjetiva particular, sino además es también colectiva y no meramente particular. La construcción del espacio es también colectiva porque en su constitución, al nutrirse de todas las diversas experiencias que la vida provoca, siempre existe la interacción con múltiples sujetos pues la experiencia no es meramente particular, sino que también es compartida. Es decir, la experiencia no la construimos y reconstruimos de acuerdo a nuestra mera y única forma particular subjetiva, sino que a lo largo de nuestra vida esta siempre mediada por las experiencias e interacciones con sentido de los demás sujetos. Nuestra configuración subjetiva no es constituida a una mera forma solipsista, aunque pudieran haber formas, estructuras o categorías a priori en la conformación subjetiva, el contenido de la misma no se enriquece desde una mera perspectiva privada, sino siempre está vinculada con alguien más, y

frecuentemente (y en términos sociales) el vinculo siempre es con la colectividad.

Reconocemos la construcción subjetiva alimentada por la experiencia particular de la vida del sujeto, pero si se habla de la cotidianidad, la construcción del espacio siempre estaría vinculada con una colectividad de sujetos. En los ámbitos de la familia, la escuela, el ocio, el culto y por supuesto en el ámbito del trabajo, se construyen diversos espacios de relación con sentido que configuran y alimentan la subjetividad basada en la experiencia. Podría decirse que hasta la propia subjetividad tiene su razón de ser en la alimentación y experiencia de los demás, pues nadie construye su experiencia estando separado de los demás sujetos, ya sea a través de las prácticas cotidianas como en los imaginarios.

La construcción del espacio se alimenta de profundos elementos y concepciones, pero este sustento puede no puede tener solamente una consecuencia individual, es decir, la construcción del espacio puede ser de forma grupal de acuerdo a experiencias particulares y colectivas compartidas. La construcción espacial puede englobar una valoración grupal, puede construir y reconstruir el espacio de acuerdo a experiencias, motivaciones, imaginarios, pareceres, y vivencias como sufrimientos y experiencias placenteras y solidarias de acuerdo a la experiencia compartida de una colectividad con otras colectividades. Pueden existir experiencias colectivas de construcción espacial desde una determinada célula social, conjunto o grupo, como lo seria la experiencia de una familia, un grupo o equipo de trabajo de

trabajo, una generación escolar, una colectividad de vecinos, una fracción política y posiblemente hasta colectividades mayores como un partido político, una etnia o una clase social. Para nuestro interés, consideramos que puede haber construcciones espaciales experienciales individuales de un operador de microbús por su basta amplitud de sujetos, situaciones y lugares con los que el trabajador entra en contacto e interactúa cotidianamente al ejercer su trabajo. Sin embargo, las construcciones también pueden ser colectivas, y pueden ser constituidas y alimentadas por los diversos elementos de la vida cotidiana de un grupo de trabajadores (operadores de microbús) con otros grupos, sujetos y diversas situaciones. Por ejemplo, un grupo de trabajadores pueden tener una experiencia compartida que se ha construido a lo largo del tiempo que han trabajo juntos, pueden haber vivido situaciones similares y enfrentarse a problemas comunes y afines (como afrontar la pérdida de su trabajo y dificultades habituales del trabajo cotidiano). La construcción del espacio es también colectiva y en parte se manifiesta y evidencia cuando se ejerce diversos tipos o formas de acción conjunta, porque, según nuestra opinión, consideramos que la construcción subjetiva colectiva juega un papel importante en la concreción de las acciones.

Un aspecto relevante que queremos agregar al concepto de espacio, es la reflexión que hace Milton Santos sobre la propia noción del espacio y que es recuperada por la geografía humana contemporánea. Para Milton Santos, el espacio se convierte en espacio geográfico cuando se concretan elementos (en potencia) y actos consolidados, es decir, cuando la acción humana se manifiesta. El espacio es un proceso de producción social (Santos, 1988: 73) y

este proceso se sustenta y mantiene de un sistema de objetos, de acciones y funciones. Es decir, el espacio no es tan sólo una mera construcción subjetiva (ya sea individual o colectiva), sino el espacio tiene un cierto contenido y carácter "ontológico" que permite, a través de una forma dialéctica, la construcción de la subjetividad y el cambio de la misma realidad. El espacio geográfico, objeto de estudio de la geografía[5] surge antológicamente a partir de la interacción entre las formas materiales y el ser humano. [El espacio] es dinámico, cambia junto con la sociedad y con la valoración que la sociedad le da a las formas materiales en las que habita. Mientras haya alguna interacción entre el ser humano y las formas materiales que habita, habrá vigencia del objeto de estudio: el espacio (Neve, 2008). Así entonces, y de acuerdo a lo anterior, el concepto de espacio se conforma y sostiene por la noción de considerar al espacio como un hibrido de consideraciones, apreciaciones, relaciones y acciones humanas con elementos materiales que, a través de un proceso de movimiento dialéctico, permite el mutuo cambio de las subjetividades y del mundo, pues espacio es también el resultado de la mutua influencia de las condiciones objetivas sobre las subjetivas y viceversa, todo, en el complejo desempeño de la historia humana:

[5] Objeto de estudio que también debe ser abordado por otras disciplinas como la sociología. Parte de los objetivos de la investigación sería también la incorporación de teorías y estrategias analíticas de otras disciplinas, en un intento interdisciplinario de ciencias sociales que pudieran dar cuenta y razón de la condición laboral, configuración identitaria y acción colectiva de los trabajadores no clásicos, en ese caso los operadores de microbús de la ciudad de México.

"El espacio es resultado del pasado y del presente [...] las formas-contenido tienen un valor otorgado al espacio haciéndolo más funcional y llenándolo de significados, de lo contrario, de ser exclusivamente formas espaciales no se asumiría a forma de espacio. [...] La naturaleza del espacio [es] una realidad histórica, que existe plasmada en y sobre el espacio" (Hernández, 2008: 89).

El lugar, es el concepto fundamental en la explicación del espacio, porque ayuda a comprender el espacio del sujeto considerando toda la carga de sentido que implica cuando el sujeto, se relaciona e interactúa en el espacio vivido-percibido. El lugar, dentro del espacio, es la representación concreta de las acciones con sentido. El lugar es la acotación más precisa de un espacio, pero no es meramente una señalización de un espacio determinado, como lo sería cuando se identifica un lugar enunciando: "éste es el lugar de trabajo", "lugar de descanso", "un lugar reservado" o "un lugar vacío". Sería más bien la explicación de las interrelaciones humanas concretas en un espacio más localizado. Siendo el lugar la "acumulación de los significados", estos tendrían diversas valoraciones, sentidos, propósitos y apreciaciones según el sujeto o el grupo de sujetos desde donde se intente explicar. El lugar tendría diferentes referentes de sentido de acuerdo al sujeto o sujetos que viva(n) ese espacio concebido- vivido. Por ejemplo, una esquina de cierta calle y colonia de la ciudad de México tendría diferentes apreciaciones y significados según el sujeto ciudadano que refiera. Para unos será tan sólo el lugar cotidiano de espera para diversos encuentros, para otros será el límite entre la seguridad de

la banqueta y el riesgo a perder la vida en la calle, y para otros más será el lugar de la atención por la lucha y defensa diaria de su trabajo. El lugar seria entonces la "acumulación de significados" de diversa índole, como lo serían los imaginarios, las representaciones simbólicas como visiones, fantasías y valoraciones. Pero el lugar no se agota en esta concentración de significados. El lugar además de representar y significar, es (como el espacio) el escenario y proceso de construcción que tiene su razón de ser por la existencia de las actividades humanas. De las acciones con sentido se constituyen los diversos lugares. Cuando se habla de "lugar de trabajo", no se enuncia su existencia como mera identificación, sino que su declaración esta sustentada en un amplio contexto situacional objetivo y subjetivo. El "lugar de trabajo" son las significaciones y acciones humanas que han hecho del "lugar de trabajo" lo que es. Este lugar, contiene una historia que ha sido tejida por las diversas experiencias y prácticas colectivas de los sujetos que han vivido en él. Si se habla de una esquina, una parada, terminal o de una base de unidades de microbús, es porque el lugar se ha construido tanto de forma subjetiva como una acumulación de significados, y como una cierta estructura objetiva producto de acciones concretas con sentido. Así, el lugar se identifica y se concreta en base a la configuración producto del movimiento e influencia de las estructuras, subjetividades y acciones de los sujetos históricos.

La territorialidad es la relación del individuo con el espacio que habita. La territorialidad implica la integración de los significados diversos (que también son contradictorios) que los individuos particular y colectivamente habitan su espacio. El "habitar" implica muchos significados y acciones prácticas, implica

formas o modos de vivir, apropiación, integración y arraigo. Son relaciones vitales entendidas como diversas formas de habitar un espacio, donde el vinculo con el territorio esta tejido por una gran amplitud de relaciones de diversa índole como políticas, económicas, sociales, culturales, morales, religiosos, etc.

El territorio es la acotación más precisa de un espacio, pero a su vez es la más cargada de sentido y significado. Este es uno de los espacios más llenos de contendido subjetivo, pues el en territorio refleja el tejido de las diversas voluntades, intereses, intenciones, relaciones, emociones, imaginarios, etc. de los sujetos que lo han construido, y que han constituido lo que un territorio o más son lo que son ahora. Es decir, el territorio es la acumulación de significados más aterrizada en la vida social, por que en el territorio se puede apreciar más claramente las diversas relaciones que están implicadas en la cotidianidad como las relaciones del trabajo, las de familia, en los espacios de la casa, la escuela, la calle, el parque, una plaza pública, la fábrica, el cine, un restaurante, en una oficina, etc., es decir, todos los espacios concretos de la vida cotidiana.

El territorio muestra la "apropiación (sentido de pertenencia) y relación de alteridad, como estructura o esquema mental", y también es una representación multiescalar que involucra a las escalas: ser en el mundo, los lugares vividos en otros momentos de la vida y el conjunto de referencias mentales que remiten a la práctica, como al imaginario del sujeto. Esta multiescalaridad del territorio ayuda a entender el vínculo con los espacios a

niveles diferenciados pero interconectados entre si, desde un nivel ontológico, subjetivo y cotidiano hasta el imaginario, donde los significados tienen su sentido de ser al cambiar en el tiempo de vida como sujetos individuales y colectivos.

Más aún, el territorio tiene su vigencia al aterrizarse en espacios más llenos de contenido, es decir, están vueltos de relaciones de carácter político, social, cultural, moral, estéticas, etc. por ejemplo, y de acuerdo los intereses de nuestra investigación, explicar el ejercicio del trabajo de un operador de microbús necesariamente remite a varios lugares de uno o más espacios amplios. Para lo concreto de la investigación, será necesario dar cuenta de lugares como el la calle, la base o terminal (centro de transferencia nodal), las paradas, las esquinas, etc. y todos aquellos lugares que figuren valor y significado para el operador de microbús en el ejercicio de su trabajo tanto en forma individual como colectiva. Lo que se trataría, viendo ésto desde una visión más amplia, sería dar cuenta de los lugares pertinentes para el ejercicio del trabajo del operador de microbús del amplio espacio llamado: espacio público.

Puede decirse que el espacio público es el área más amplia no en términos de contenedor, sino productor y configurador de relaciones e interacciones humanas. Para nuestro caso, un espacio más concreto es el urbano, y el lugar es la ciudad de México y los diversos lugares concretos en que los operadores de microbus desempeñan su trabajo (las calles, las avenidas, las paradas, las esquinas, etc.) y con aquellos lugares con los que se

relaciona. El espacio público es el lugar donde los ciudadanos viven, interactúan y se relacionan entre si, entendiendo por supuesto a la ciudadanía, como una condición otorgada a aquellos miembros que son plenos de una comunidad. Así, el espacio público es "el lugar del encuentro social y el intercambio, donde grupos con intereses diversos convergen" (Borja, Muxí, 2001), también son "espacios mentalmente abiertos porque pueden diseñarse para una gran variedad de usos que podrían considerarse valiosos" (Walzer, 1986) y "son usados por una gran variedad de personas y para múltiples actividades [que] pueden contribuir a la identidad colectiva de una comunidad" (del Valle, 1997). Es espacio público es "el lugar donde la gente participa en la vida pública y donde los derechos civiles pueden expresarse". Desde una perspectiva arquitectónica "los espacios públicos [son] espacios abiertos y accesibles a todo el mundo, donde todos pueden ir y circular, y en contraste, los espacios cerrados [son] de acceso controlado y restringido. (Chelkooff, Thibaud, 1992-1993).

La concepción de los espacios públicos tiene significados múltiples según las perspectivas de las disciplinas que lo estudien, y también de acuerdo a las actividades cotidianas de la gente ciudadana que los ejerce y vive. Lo que es de nuestro interés, es que primero: el espacio público está tejido de múltiples relaciones de carácter histórico entre los sujetos que la articulan, esto implica que son relaciones sociales, políticas y económicas de poder, dominación, desigualdad, pero también de solidaridad, defensa y lucha de bienes y derechos comunes y no solo individuales; segundo: el espacio público es la fuente con que los territorios nutren buena parte de su sentido, pues un

territorio se alimenta de los diversos significados, percepciones y acciones que los sujetos ejercen en el ámbito de lo social, económico, religioso, político, moral, etc, como sujetos ciudadanos atribuidos legalmente de derechos y obligaciones que ponen en práctica al buscar, ejercer o luchar por su trabajo.

Los espacios de trabajo (más concretamente "lugares de trabajo") de los operadores de microbús, como las diversas calles, avenidas, esquinas, paraderos, centros de transferencia modal, etc. pertenecen al llamado espacio público. Es en este espacio público donde los operadores ejercen diaria y cotidianamente su trabajo. En este amplio espacio, los operadores están en contacto con una gran multiplicidad de sujetos que están involucrados, directa e indirectamente en el desempeño de su actividad. En la amplitud y complejidad del espacio, el operador se involucra y se sumerge dentro del entramado de relaciones de una ciudad, pues, al ejercer su trabajo, se implica en la propia dinámica y "vida" de un espacio urbano.

Par nuestro interés, sería indispensable hacer un reflexión más profunda y extensa de lo que el espacio público es. Sin embargo, nuestro interés no es tal fin en sí, sino más bien es entender la configuración del control de trabajo, la construcción social de la ocupación y la construcción social de la regulación del modelo productivo-laboral de los operadores de microbús, con miras a señalar las configuraciones de identidad y acción colectiva en un caso concreto. Consideramos que el espacio público, es indispensable para entender de manera más amplia y cabal el sentido del trabajo del operador, pues sus significaciones y representaciones se producen y reproducen de

manera semejante y diversa en este espacio. Pero sobre todo, en el espacio público se ejercen las prácticas y las acciones con sentido de los trabajadores-operadores, no a forma de un mero escenario, ni telón de fondo, sino de una forma interactiva, relacional y dialéctica en la que el espacio público ayuda a constituir las relaciones laborales y las identidades y a su vez éstas, modifican al propio espacio en un complejo movimiento.

Así, los conceptos de espacio, lugar, territorialidad y espacio público tienen coherencia y sentido pues están importantemente relacionados y se explican entre si, ya que todos se construyen desde las significaciones, interacciones, prácticas y creaciones humanas aterrizadas en ámbito de lo social, lo político, lo económico, lo cultural, lo religioso, lo moral, etc.

Para nuestra investigación no sólo es relevante, sino que es fundamental la recuperación de los mencionados conceptos por que, desde una visión ampliada del concepto trabajo, la recuperación de estos conceptos tratados principalmente por la geografía humana, ayuda a articular la actividad del trabajo considerando la pertinencia que tiene los espacios relativos al trabajo y de aquellos espacios que se vinculan con él. Realmente, reconocer en este sentido el espacio del trabajo y los demás espacios, no sólo implicaría identificar su relevancia, sino se reivindicaría su sentido y pertinencia de su realidad en la investigación de los estudios laborales.

Conceptos pendientes para su ampliación

A continuación, tan sólo deseamos mencionar algunos de los conceptos principales que consideramos también serán relevantes en la investigación por venir. Estos conceptos también estarían importantemente vinculados con los anteriores, pues ayudarían a comprender el proceso y ejercicio del trabajo de los operadores de microbús desde los ejes articuladores de control sobre trabajo, la construcción social de la ocupación y la construcción social de la regulación e interacción. Tales conceptos también serán elementos que ayudarían a dar luz sobre cómo se articula y construye la identidad y acción colectiva de los trabajadores-operadores en un momento histórico concreto. Tales conceptos e ideas a profundizar serían: escenario, imaginario, apropiación y/o sentido de pertenencia, vida cotidiana, paisaje, afectividad y memoria del espacio urbano, construcción social y simbólica del espacio, y estructura espacial y espacialidad. Por el momento tan sólo describiremos de manera breve imaginario, escenario y espacialidad.

El imaginario es un concepto fundamental que ayuda a reconstruir las visiones del mundo desde los propios sujetos. Estas visiones tienen gran valor porque revelan los propósitos y consecuencias de las acciones humanas dentro de un lugar concreto. El imaginario tiene "dos pilares fundamentales [que] son la subjetividad y la elaboración simbólica" (Lindón, 2006a). El imaginario sería el proceso y el resultado de las representaciones sobre el espacio (para este caso el espacio urbano) que los sujetos crean al estar en contacto con la realidad y con otros sujetos. Su fuente es el proceso de la

subjetividad y la elaboración simbólica, donde en estas elaboraciones caben los criterios objetivos, racionales, imaginaciones, modos de representación de diversos aspectos de la vida cotidiana en relación espacial como lo emotivo y lo estético. Es decir, el imaginario sería un contenido de significaciones más concreto en relación con el espacio, (desde una perspectiva individual o colectiva) que muestra las maneras o formas del ejercicio de la vida en un espacio concreto, recuperando esa creación constante de "formas e imágenes" que se alimentan de los proyectos, acciones y consecuencias concretas de las acciones de los sujetos.

Así, "las significaciones pueden corresponder al orden de lo percibido, de lo racional o al del imaginario" (Ibid:14), pero siempre corresponden a la vida concreta y cotidiana, es decir, a problemas y cuestiones de las prácticas sociales de todos los días como la cotidiana interacción entre los sujetos como las acciones públicas; la defensa de derechos ciudadanos; ejercicio diario del la actividad del trabajo; la recreación, convivencia y fomento del ocio; o la experiencia diaria de impresiones, emociones, sospechas, imaginaciones, invenciones y también meras contemplaciones de la realidad y sus sujetos.

La consideración del concepto de imaginario, nos puede ayudar a dar cuenta de la producción de significados simbólicos de las prácticas socio-espaciales y articularlas a su vez con otras significaciones de orden diferente. Todo esto con el fin de comprender la construcción subjetiva de los sujetos históricos, en la articulación con ciertas estructuras y acciones humanas.

El concepto de imaginario puede nutrir la articulación entre los ejes: control sobre trabajo, la construcción social de la ocupación y la construcción social de la regulación e interacción, pues para cado uno de ellos, partiendo desde una noción ampliada de la idea de trabajo, el imaginario revelaría elementos valiosos de la riqueza de significaciones de los sujetos que se ponen en juego al ejercer los operadores de microbús su trabajo. El imaginario en parte, revelaría esa parte un tanto objetiva como subjetiva de la interacción de los sujetos con el espacio y con otros sujetos. Para este caso concreto, se intentaría investigar la riqueza de las significaciones que los trabajadores-operadores generan colectivamente en relación con el ejercicio de su trabajo, relación socio-espacial, identidad colectiva y movimiento social. Ya que ejercer el trabajo del operador de microbus él interactúa y e influye en diversos espacios concretos y cargados de sentido (como las diversas calles, paradas, bases y la propia ciudad), y a su vez se relaciona con otros ámbitos (como el de la familia, el del trabajo, la política, la organización, etc.), el imaginario puede mostrar ciertos elementos que puedan ayudar a articular el sentido del ejercicio de su trabajo, la identidad grupal como trabajadores de microbús y su acción colectiva.

El sentido sería investigar cuáles son los elementos subjetivos y objetivos, que se ponen en juego al momento en que los trabajadores-operadores ejercen su actividad laboral y organización grupal a un tiempo histórico y contexto concreto. Así, consideramos que toda significación (ya sea racional, emotiva o estética) puede ser un elemento que puede estar ejerciendo influencia e intervención en las condiciones, razones, apreciaciones, motivos

(concientes o no) y consecuencias de las acciones que están aterrizadas en la vida cotidiana, es decir, en las relaciones concretas articuladas por el ejercicio del poder, la lucha por el reconocimiento ciudadano y la desigualdad.

Por otro lado, el "escenario" puede ser una estrategia analítica que puede ayudar a enriquecer nuestra investigación. Sería el escenario no entendido como la representación teatral que implica pensar a la sociedad en infinitas situaciones definidas por un espacio-temporalidad especifica, en las cuales, los individuos representan papeles (con la ayuda de máscaras, actitudes o posiciones corporales, gestos, etc.) que son proyecciones dirigidas "de situaciones en virtud de su respuesta al individuo y de cualquier línea de acción que inicien hacia él" (Goffman, 2006). El sentido sería pensar el escenario no como una expresión de las diversas situaciones e interacciones, sino además y con un mayor contenido, de expresiones cargadas de sentido que incluyen a la subjetividad y la experiencia interior, que se construyen en la mutua relación con otros sujetos y socio-espacios concretos. El fin sería dar cuenta del escenario como el tejido concreto de la una situación o conjunción de situaciones con sentido, enriquecido por la significación de un lugar o más lugares interconectados y concretos, en recortes espacio-temporales específicos de una "trama biográfica" histórica. Sería dar cuenta y explicación del contenido de significados en momentos históricos relevantes de una colectividad (en este caso de trabajadores-operadores), que han incidido en el ejercicio de su acción colectiva. Se trataría de investigar la articulación de los diversos elementos subjetivos y objetivos, en momentos característicos o relevantes de una acción histórica. Estos momentos relevantes serían los

escenarios que, al semejarse y contrastarse con otros escenarios de una misma colectividad, se mostraría los significados constantes y cambiantes que tuvieron que ver con la puesta en práctica de acciones concretas en escenarios cotidianos. Así, se trataría de articular escenarios significativos que ayudaran a la articulación del sentido de una acción colectiva; para nuestro caso, por ejemplo, sería explicar el sentido de una lucha que aboga por el reconocimiento ciudadano y la permanencia de la fuente de trabajo de los operadores de microbús, en momentos históricos significativos (escenarios) en que la estructura espacial vial y de transporte de la Ciudad de México están cambiando de forma contundente.

Hasta aquí hemos hecho una revisión básica de los diversos conceptos de espacio y de aquellos conceptos que vinculados importantemente con él, como el concepto de lugar, de territorialidad, imaginario, etc. siguiendo los fines de nuestra investigación. La recuperación conceptual la hemos tomado a partir principalmente de las reflexiones que han hecho las geografías humanas contemporáneas, que concedieran al espacio como una construcción subjetiva tanto de carácter individual como colectivo, aunque no meramente como una constitución de sentidos y significaciones internas. Aunque el espacio sea una riqueza significativa de contenidos y procesos subjetivos racionales, emotivos y estéticos, las construcciones de esos significados de nutren de la interacción concreta de sujetos y ciertas estructuras del propio espacio social constituido. Estas estructuras o "cosas" que "existen" en la realidad, entran en relación con los sujetos vivientes influyendo en su configuración subjetiva como en los motivos, condiciones y consecuencias de sus respectivas acciones. ¿Cuál es

el fundamento y razón de ser de estas "cosas" existentes en la realidad? ¿Cuál es la relación de ellas en la interacción con los sujetos sociales? Tales respuestas no serán abordadas en amplitud en este escrito, ni tampoco se intentará contestarlas aunque tenga relación con nuestro tema, pues su respuesta obedece a otros grados y sentidos de reflexión. Sin embargo, nos interesa resaltar un aspecto muy importante del concepto del espacio visto desde otra perspectiva: la estructura espacial. Este concepto, se inserta dentro de la reflexión que considera al propio espacio como una estructura definida por un amplio abanico de relaciones sociales, económicas y culturales (como las del mundo del trabajo). Para Hartmann (1986:93-95) el espacio real sería:

> "... el espacio en que existen las cosas reales y las relaciones entre cosas, en que se desenvuelven los sucesos reales físicos, en que transcurren también la vida humana *(la cotidianidad)*, en la medida en que su curso es el natural de las cosas y está sujeto a las condiciones naturales, y tanto la vida individual como la colectiva e histórica [...] es el espacio de lo existente, la forma y la condición categorial del mundo exterior".

Sin embargo, para este autor, la realidad de un espacio "real" no es existiría, porque la *existencia* es un término ontológico de sentido restringido y aplicado a las cosas, las sustancias, los seres vivos. Así, para Hartmann, aún el espacio real no existiría, su sentido real es el de una categoría, es más bien un principio "para" lo real, pues las categorías no pueden tener existencia:

> "... el espacio no tiene existencia ni es extensión; es sólo la condición dimensiónala de la existencia y la extensión de las cosas [...] Lo extenso

nunca es él mismo, sino el cuerpo, la masa, la distancia, el campo de fuerza. Lo mismo sucede con la magnitud: la tiene lo que se extiende el espacio" Hartmann (1986:106).

Así, en realidad no es posible hablar de extensión, magnitud, forma, posición del espacio; en cambio, sí es posible hablar de las características que hay en el espacio. Aquí resalta una propiedad que tiene que ser distinguida: la espacialidad.

El sentido de resaltar este concepto, nace de la imposibilidad de estudiar al espacio en sí mismo, más bien, lo que interesaría sería investigar lo que llaman *espacialidad*, es decir, la acción de sujetos concretos en el espacio. El espacio no es mero acogedor o contenedor de cosas, sino más bien es constitutivo de ellas. Dentro del sentido de esta reflexión, de lo que se trataría no sería investigar la substancialidad del espacio, sino de su carácter relacional de los habitantes y el espacio habitado.

Para esta forma de abordar y reflexionar el espacio, se debe considerar estas importantes aclaraciones. Por un lado, se considera al espacio no como una cosa existente en si y por tanto no tendría sentido investigar la razón de ser de si, pues el espacio, no tiene razón ontológica, sino más bien es una "dimensión de la existencia y extensión de las cosas". Lo que tendría una pertinencia ontológica son las cosas, los sujetos, las acciones humanas, todo lo anterior en un sentido relacional concreto. Y si llegamos a considerar la existencia del espacio, es por éste se nos manifiesta en forma de intuición,

pues es el espacio es "indisoluble al cuerpo, [y hace parecer] como si él mismo estuviese *en* el espacio". Así, el espacio no se puede pensar de forma aislada, como una separación de lo que hay o no hay en él. Más bien de lo que se trata es investigar la relación espacial con los cambios que están sucediendo a un grupo de sujetos sociales concretos. A esta categoría se le llama *espacialidad.*

El espacio es una figura abstracta, la espacialidad sería la estructuración que adoptan las cosas (sustanciales y no sustanciales) que están en el espacio, pues la estructura espacial es constantemente estructurada, reestructura, reproducida y reconstituida. Por tanto, sería más acertado referirse a la estructuración espacial que a la estructuración del espacio, al menos cuando se hable cuando se quiera entender que la estructura tiene una dinámica permanente. (Contreras, 2002:30).

La estructura espacial no sería "la arena" en la que se desarrolla la vida social, sino un medio a través del cual las relaciones sociales se producen y reproducen (Gregory y Urry, 1985: 3). La espacialidad "es el momento categorial de todo lo corpóreo real" (Hatmann, 1986:114), es decir, es la forma, la extensión, la distancia, la diversidad, la dirección, los movimientos, las conexiones espaciales, es decir, las relaciones físicas intangibles. Sin embargo, hay que reconocer que la intuición de las cosas también adquiere una espacialidad, aunque de forma indirecta. Así estructura espacial no sólo referiría a la espacialidad de las cosas materiales (Contreras, 2002:31).

La relación espacio y sociedad son inseparables. Y ambas tienen estructuras relacionales dependientes y mutuamente influyentes. Hay que resaltar con ello el carácter dialéctico con que se entendería e investigaría la estructura espacial, tanto como medio y resultado de las relaciones sociales. Esto quiere decir que la estructura espacial es resultado de la acción de su propia estructura, de la social y al mismo tiempo de la agencia. Es decir, la espacialidad tendría su razón de ser como relación espacial que se configura de forma dialéctica entre la estructura espacial, social y las prácticas de los sujetos. En forma más amplia y con mayor sentido histórico, podría decirse que la estructura espacial "son las formas de espacialidad adquiridas por los procesos y factores que estructuran una sociedad particular. [...] es tanto un medio como un resultado de las relaciones sociales y en ella se da una dualidad de estructura *que* se relaciona con estructuras espaciales contemporáneas más amplias y con las que la han precedido" (Ibíd., 2002:34) (la palabra en cursivas es añadido nuestro).

Esta reflexión sobre el espacio reconoce que hay elementos que se caracteriza por identificarse con carácter ontológico, como las materialidades, los sujetos concretos (históricos), las estructuras físicas y tangibles, pero también las relaciones sociales, los movimientos, las conexiones, las condiciones y las consecuencias sociales de las acciones de los sujetos individuales y colectivos. Además, reconoce que existen elementos y factores objetivos y subjetivos que adquieren espacialidad, por la relación de influencia y cambio que ejercen en la estructura espacial y en la social.

De la reflexión anterior, consideramos que el carácter u orden ontológico de los diversos elementos que construyen la espacialidad, en parte se refiere o toma su sentido de la necesaria relación de elementos objetivos y/o subjetivos con la propia vida humana. Es decir, parece que el valor o sentido de lo ontológico de los elementos que construyen estructuras, se debe a la relación que tiene que ver de todo ello con el ejercicio de la vida humana concreta y social. Es por ello que se ve como indisoluble la relación espacio-sociedad, porque pensar el espacio en si mismo no tendría sentido si no tiene un referente con lo humano, en este caso, con sujetos vivientes que son históricos y que viven en sociedades que también son históricas. De ahí pensamos que nace la fuente del los elementos ontológicos de la reflexión anterior.}

Esta concepción del espacio que no puede pensarse sin la relación con la sociedad[6], cobra sentido cuando se piensa en él más bien como espacialidad, entendiendo por esto la estructuración (formas de espacialidad adquiridas por los procesos y factores que estructuran una sociedad) que adoptan las cosas (sustanciales y no sustanciales). Aunque se reconoce la pertinencia que tiene la construcción de la espacialidad en su sentido subjetivo (como interpretaciones, significados, imaginarios, símbolos, etc.), consideramos que este enfoque está más centrado en la propia construcción objetiva de especialidades concretas. Es decir, su análisis está más dirigido a los procesos dialécticos de los elementos concretos y objetivos que componen las estructuras sociales y espaciales. No se deja de lado la relevancia del

[6] Cconcepción que también comparten las reflexiones en sociología y en geografía humana que hemos revisado.

conjunto de representaciones subjetivas y acciones concretas (pues estas nacen e influyen a los elementos objetivos y a la vez se da el movimiento contrario), sin embargo, hay un mayor énfasis en la propia descripción de la estructuración de los espacios en relación con otros, describiendo y explicando el cambio de lo concreto y estructural a través del tiempo.[7] La explicación del cambio atiende a fuentes de la subjetividad, pero atiende mucho más a las relaciones y prácticas sociales, políticas, económicas, geográficas (físicas) y culturales de espacialidades especificas. No se aborda en una mayor amplitud la influencia que ejercen en la estructura las fuentes de la subjetividad como imaginarios, las representaciones simbólicas, las emotividades, etc. y su movimiento contrario.

---

[7] Como ejemplo nos estamos refiriendo al relevante estudio de Camilio Contreras, que trata sobre la estructuración social y espacial de una cuenca carbonífera llamada: Minas de Berroterán, en el Estado de Coahuila. En esta investigación, se analiza las gestiones de la empresa minera, del sindicato y el papel de la mujer como actores principales en la estructuración social y espacial (1940-1989). Para el año de 1990, se presentan nuevas y diferentes dinámicas que estructuran social y espacialmente el enclave minero. Este cambio en las estructuras es producto del cierre de la empresa en 1989. Así, el autor investiga los antiguos procesos y nuevas dinámicas que estructuraron y que dan razón de lo que actualmente es la estructura del enclave minero y su localidad.

De nuestra parte, reconocemos la relevancia que tuvo este estudio para la articulación y elaboración de nuestro proyecto de investigación.

Hasta aquí, hemos hecho una breve revisión de acuerdo a nuestro interés y propósito que sigue nuestra investigación, de los conceptos más relevantes sobre la concepción del espacio. Nuestra intención ha sido recuperar tales conceptos y sus fuentes principales, con el objetivo de profundizar más en su sentido y su relación con otros conceptos e ideas, para una investigación venidera. Nuestro interés es investigar el proceso social del ejercicio del trabajo de los trabajadores-operadores de microbús a través de ejes articuladores como el control sobre trabajo, la construcción social de la ocupación y la construcción social de la regulación e interacción. Se trata de investigar sus relaciones socio-laborales con aquellos sujetos que toman relevancia y pertinencia en la ejecución del trabajo del operador; también atender y dar explicación de los procesos y construcciones de su identidad y acción colectiva que ellos ejercen. Lo anterior, expresado de forma resumida, se puede alimentar de estos importantes conceptos y contenidos que hemos revisado en este apartado. Por ejemplo, explicar el proceso de trabajo de estos operadores de microbús sin resaltar e incluir la relevancia que tiene el espacio-social para su ejercicio laboral, el resultado de nuestra investigación sería pobre y de corto alcance. El proceso de trabajo es una dinámica mucho más rica que va más allá de la distribución, orden, lógica, fin, duración y medición de la ejecución de la actividad del trabajo. Para nuestro caso, el proceso es una construcción extensa de relaciones e interacciones tanto con sujetos propios al trabajo, como ajenos a él, en una lógica reciproca de mutua dirección y sentido con los espacios sociales históricos, en los que el trabajador cotidianamente lucha por el reconocimiento, existencia y promoción de su trabajo.

Desde esta perspectiva, parte de nuestro fin sería recuperar las dos amplias visiones expuestas hasta ahora, por una parte, la construcción del espacio social como un "cúmulo" y "proceso dinámico" que se sustenta y nutre de los diversos significados subjetivos de sujetos históricos; y por otra, la recuperación del proceso dialéctico que tienen las mismas acciones, condiciones, elementos objetivos, contextos, estructuras, materialidades, etc. que construyen a los diversos espacios sociales dentro de una misma lógica de mutua relación, dependencia y cambio. Todo esto y desde una perspectiva ampliada, con el objetivo de configurar y encontrar sentido a la complejidad que implica la actividad de trabajar.

Para un proyecto que en verdad investigue el proceso de trabajo de los operadores de microbús, dar cuenta de la pertinencia de los espacios sociales, las territorialidades, sus elementos, acciones y contextos económicos, sociales, políticos y culturales (que pueden ser confluentes y/o contradictorios) en estructuras espaciales y sociales diversas, se torna necesario considerar todos los elementos y consideraciones analizados hasta el momento, para que la articulación de nuestra explicación pueda pretender ser coherente, pertinente y relevante.

BIBLIOGRAFÍA

Adorno, Theodor W. (1975) *Dialéctica negativa.* Taurus, Madrid.

Alarcón, Renato D. (1990) "¿Qué es identidad?" en *Identidad de la psiquiatría mexicana*, Siglo XXI, México, pp. 32-37.

Alexander, Jeffrey (1992) *Las Teorías Sociológicas desde la Segunda Guerra Mundial.* Gedisa, Barcelona.

Aristóteles (1995), *Física*, Gredos, Madrid.

Argyle, Michael (1993) *Análisis de la interacción.* Amorrortu, Buenos Aires, Argentina.

Bauman, Zygmunt (2002), *Modernidad liquida.* F.C.E., México.

Borja, J. (2001), entrevista realizada el 22 de febrero de 2001 en Barcelona; citada por Anna Ortiz Guitart, "Uso de los espacios públicos y construcción del sentido de pertenencia en Barcelona," en Lindón, Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hernaux (coords.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial, UAM-Iztapalapa, México: 2006.

_____y Z. Muxí (2001), "Espai públic: ciutat i ciutadania", Barcelona, Diputació de Barcelona, cita por Anna Ortiz Guitart, "Uso de los espacios públicos y construcción del sentido de pertenencia en Barcelona," en Lindón, Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hernaux (coords.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial, UAM-Iztapalapa, México: 2006

Braudillard, Jean (1983) *Cultura y simulacro.* Barcelona, Cairos.

Casquette, J. (1998) *Política, Cultura y Movimiento Social.*

Charry, Clara Inés (2004) "Identidad social: interdisciplina y dualidad" en *Análisis social e identidades*, Ángel F. Nebbia y Martín Mora. UAM, Plaza y Valdés, México.

Contreras, Delgado Camilo (2002), *Espacio y sociedad: reestructuración espacial de un antiguo enclave minero*, El Colegio de la Frontera Norte, Plaza y Valdés, México.

Copleston, Frederick (1974) *Historia de la Filosofía, Vol. I, Grecia y Roma.* Editorial Ariel, Barcelona.

Cuellar, Vásquez Angelica (2002), La cara oculta de ruta 100. México: UAM, IET, Plaza y Valdés.

De la Garza, E. (2006), "¿Cuál Puede Ser el Campo de la Sociología a Inicios del Siglo XXI?"; en De la Garza, E. (Coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología*. Anthropos-UAM, Barcelona.

_____ (2007) *"Hacia un concepto ampliado de trabajo, de control, de regulación y de construcción social de la ocupación: los otros trabajos"*, <http://docencia.izt.uam.mx/egt>

_____, (2008) José L. Gayoso Ramírez y Saúl Horacio Moreno, *La querella de la identidad: ¿Pasado sistémico, presente fragmentario?*, <http://docencia.izt.uam.mx/egt/publicaciones/articulos/Laquerelladelaidentidad.pdf>

Diccionario de filosofía Herder (1996). Empresa Editorial Herder S.A., Barcelona.

Erickson, E. H. (1992) *Identidad, Juventud y crisis.* Taurus, Madrid.

Foote, N. (1951) *"Identification as the Basis for a Theory of Motivation"*, American Sociological Review, citado por Charry, Clara Inés (2004) "Identidad social: interdisciplina y dualidad" en *Análisis social e identidades*, Ángel F. Nebbia y Martín Mora. UAM, Plaza y Valdés, México.
Fromm, Erich (2004), *Psicoanálisis de la sociedad contemporánea*. FCE, México.

Gergen, K.J. (1997) *El yo saturado*. Paidós, Barcelona.

Gregory, Derek y John Urry (eds.) (1985) "Introduction", en *Social Relations and Spatial Structures*, St. martin´s Press, Honk Kong, citado por Camilo Contreras Delgado (2002), Espacio y sociedad: reestructuración espacial de un antiguo enclave minero, El Colegio de la Frontera Norte, Plaza y Valdés, México.

G. Alberti (1970) *Los movimientos campesinos*.

Goffman, E. (2006*a*) *Estigmas*. Amorrortu, Buenos Aires, Argentina.

_____, (2006*b*) *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Amorrortu, Buenos Aires, Argentina.

González, Miguel A., Arantza Fernández Rivas y Esther Fernández Martín (2007) "Identidad, relación y construcción del *self* en el encuentro psicoterapéutico", Revista de la Asociación. Española de Neuropsiquiatría, vol. XXVII, n°.99, pp. 77-84.

Gumichian, Hervé (1998), Représentations et aménagement du territoire, Economica, París; citado por Lindón, Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hernaux (coords.) (2006), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial, UAM-Iztapalapa, México, p. 13.

Hartmann, Nicolai (1986), *Ontología, IV. Filosofía de la naturaleza. Teoria espacial de las categorias. Categorías dimensiónales. Categorías cosmológicas*. Fondo de Cultura Económica, México.

Hegel, Georg Wilhelm Friedrich (1974), *Enciclopedia de las ciencias filosóficas*, Juan Pablos Editor, México, D.F.

Heidegger, Martin (1988) *Identidad y diferencia*. Anthropos, Barcelona

Hernández, Adrián (2008), "De la dialéctica a la trialéctica del espacio: aproximaciones al pensamiento de Milton santos y Edward Soja" en *Tras las huellas de Milton Santos: una mirada latinoamericanaza a la geografía humana contemporánea*, Cristóbal Mendoza (coordinador), Anthropos Editorial y Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa, México.

Hiernaux, Daniel y Alicia Lindón (1993), "El concepto del espacio y el análisis regional", *Revista Secuencia: Revista de historia y ciencias sociales*, nueva época, n°. 25, enero-abril, Instituto Mora, México, pp, 89-110.

Hume, David (1998) *Tratado de la naturaleza humana*, libro I, parte IV, sec. VI. Editorial Porrúa, Colección "Sepan Cuantos...", México.

Jamenson, F. (1998) *Teoría de la Posmodernidad*. Madrid, Trotta

Kant, Inmanuel (1989) *Crítica a la razón pura*, Colofón, México.

Landsberger, Henry A. (1978) *Rebelión campesina y cambio social*. Crítica, Barcelona, España.

Lorenzo, P.L. (2002) *Fundamentos Teóricos del Conflicto Social*. Siglo XXI, Madrid, España.

Legorreta, Jorge (1995) *Transporte y Contaminación en al Ciudad de México.* México: Centro de Ecología y Desarrollo, A.C.

Lindón, Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hernaux (coords.) (2006a), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial, UAM-Iztapalapa, Méxiço.

_____ y Daniel Hiernaux (Directores) (2006b) *Tratado de geografía humana.* Anthropos Editorial, Universidad Autónoma Metropolitana, México.

_____ (2006c), "Territorialidad y género: una aproximación desde la subjetividad espacial" en *Pensar y habitar la ciudad*, Patricia Ramirez Kuri y Miguel Á. Aguilar Díaz (Coordinadores), Anthropos Editorial, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa, México.

Mead, G.H. (1993) *Espíritu, Persona y Sociedad. Desde el punto de vista del conductismo social.* Paidós, México.

Melucci, Alberto (1985): "The Simbolic Challenge of Contemporary Movements", *Social Research*, 52: 4789-816.

Muller, Carol (1994): "Identidades coelctivas y redes de conflicto. El origen de las movilizaciones de las mujeres en Estados Unidos, 1960-1970" en Laraña Enrique y Joseph Gusfield, *Los nuevos movimientos sociales. De la ideología a la identidad.* Centro de Investigaciones Sociológicas, Madrid, España.

Murga, A. (2007) " La Sociología de los Movimientos Sociales" en *Tratado Latinoamericano de Sociología*. Anthropos-UAM, Barcelona, España.

Navarro Benítez, Bernardo (1989) *Metro, Metrópoli, México.* México, Instituto de Investigaciones Económicas.

_____ (1995), Gestión del Transporte Público de la Ciudad de México. Diseño de Estructura. México: UAM-X.

Neve, Eduardo (2008), "Espacio y paisaje en la obra de M. Santos: exploración de una diferenciación conceptual" en *Tras las huellas de Milton Santos: una mirada latinoamericanaza a la geografía humana contemporánea*, Cristóbal Mendoza (coordinador), Anthropos Editorial y Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa, México.

Mondada, Loreanza (2000), Décriré la ville, Anthropos, París, en Lindón, citado por Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hernaux (coords.) (2006), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial y Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa, México.

Parsons, Talcott (1988) *El Sistema Social.* Alianza Editorial. Madrid, España.

Pérez, R. Maya Lorena (1992), *La identidad como objeto de estudio*, Cuadernos de investigación, IIA-UNAM, México.

Platón (1968) *La teoría platónica de conocimiento: el teeteto y el sofista.* Paidós, Buenos Aires, Argentina.

_____ (1972), *Diálogos, Timeo*: 28c, Aguilar, Madrid, p. 1133-1134.

Quine, Willard V. O. (1968) *Palabra y objeto*. Labor, Barcelona

Shutz, A. y T. Luckmann (1973) *Las Estructuras del Mundo de la Vida.* Amorrortu, Buenos Aires, Argentina.

Raschke, Joaquim (1985) *Soziale Bewegungen.*

Santos, Milton (1988), Metamorfoses do espaço habitado, HUCITEC, São Paulo; citado por Neve, Eduardo (2008), "Espacio y paisaje en la obra de M. Santos: exploración de una diferenciación conceptual" en *Tras las huellas de Milton Santos: una mirada latinoamericanaza a la geografía humana contemporánea*, Cristobál Mendoza (coord.) Anthropos Editorial y Universidad Autónoma Metrpolitana unidad Iztapalapa, México.

Tarrow, Sidney G. (1997) *El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política.* Alianza, Madrid, España.
Tarrow, Sidney G. (1997) *El poder en movimiento: los movimientos sociales, la acción colectiva y la política.* Alianza, Madrid, España.

Touraine, Alain (1987). *El Regreso del Actor.* Buenos Aires: EUDEBA

Tuan, Yi-Fu (1977), Space and Place: The perspective of experience, University of Minnesota, Minneapolis; citado por Lindón, Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hernaux (coords.) (2006), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial, UAM-Iztapalapa, México, pp: 12-13.

Valle, T. del (1997), *"Andamios para una nueva cuidad. Lecturas desde la antropología"*, Madrid, Cátedra, citado por Anna Ortiz Guitart, "Uso de los espacios públicos y construcción del sentido de pertenencia en Barcelona" en Lindón, Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hernaux (coords.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial, UAM-Iztapalapa, México: 2006.

Walzer M. (1986), *"Pleasures y Costo f Urnanity"*, Dissente, 33 (4), pp. 470-475, citado por Anna Ortiz Guitart, "Uso de los espacios públicos y construcción del sentido de pertenencia en Barcelona," en Lindón, Alicia, Miguel Ángel Aguilar y Daniel Hernaux (coords.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial, UAM-Iztapalapa, México: 2006.

Wikipedia, La enciclopedia libre (2008, 27 de septiembre), *Postmodernidad* <http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Postmodernidad&oldid=20469951> Fecha de consulta: 01:07, septiembre 28, 2008.

Wittgenstein, Ludwig (2003) Investigaciones filosóficas. UNAM, IIF, México.

CRONOLOGIA DE ACCIÓN COLECTIVA DE LOS TRABAJADORES-OPERADORES DE MICROBUS DE LA CIUDAD DE MEXICO.

"Durante siete horas cerraron choferes el Periférico Oriente". La Jornada. 31 de julio de 2007.

RENE RAMON, LAURA GOMEZ FLORES

Transportistas del Distrito Federal y del estado de México que cubren rutas de la terminal Pantitlán del Metro a los municipios de Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, bloquearon este lunes el Periférico Oriente durante siete horas, en las intersecciones con las avenidas Pantitlán, Valle de Bravo, Privada de Olvera y Chimalhuacán.

Los choferes exigen que se reabra la calle Privada de Olvera, cerrada por vecinos hace 45 días en represalia porque un microbús mató a una persona en junio. El cierre obliga a los camioneros a rodear el paradero de Pantitlán, lo que aumenta el tiempo de sus recorrido y sus gastos.

El secretario de Transporte y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal (GDF), Armando Quintero, informó que, en una reunión con los transportistas, se acordó que el próximo fin de semana la delegación Iztacalco y el GDF dialogarán con vecinos de Pantitlán para resolver problemas de vivienda y vialidad. Indicó que se buscará "un acuerdo estructural del fondo" para construir una vía rápida en las calles 7 y Chimalhuacán hacia el paradero de Pantitlán.

Más de 400 granaderos del Distrito Federal, apoyados con grúas, desalojaron a los concesionarios de los carriles del Periférico Oriente que van de norte a sur, mientras policías antimotines mexiquenses se mantenían a la expectativa.
Hubo varios conatos de violencia entre policías y conductores de más de 15 rutas; estos últimos lanzaron piedras a las grúas y a los uniformados.

Salvador Trejo, uno de los voceros del Frente Unico de Transportistas del estado de México, reconoció que las grúas engancharon 15 de unidades para retirarlas del cruce Periférico Oriente y avenida Pantitlán, en los límites de la delegación Iztacalco y del municipio de Nezahualcóyotl.

"Firman convenio con la SETRAVI, representantes de las Rutas 1, 9 y 22 que circulan en Pantitlán". DGCS Boletín 46. Lunes, 06 de agosto de 2007.

Como resultado de las negociaciones que realizó la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), la Secretaría de Gobierno y la Delegación Iztacalco con los representantes de las rutas de microbuses 1, 9 y 22 que transitan por la zona de Pantitlán, se firmó un Convenio donde los transportistas, a través de sus representantes se comprometieron a no efectuar movilizaciones, ni a realizar cierres de ninguna calle o vialidad.

En el citado convenio, los transportistas reconocen que el conflicto de las vialidades en la colonia Pantitlán, no es parte de la SETRAVI, ni del transporte, sino que es una problemática de origen vecinal, por lo que darán tiempo a la Secretaría de Gobierno y a la Delegación Iztacalco, para que puedan avanzar en las negociaciones con los vecinos.
la Delegaciòn Iztacalco, reubicó a 46 familias, en su mayoría dedicadas a la pepena de basura y compró un predio de 400 metros cuadrados, perteneciente a 4 familias, para poder abrir un importante espacio de dos carriles que mejore la vialidad y permita que transiten las mencionadas rutas, sin afectar a la Privada Olvera. Estos arreglos viales tendrán un costo de aproximadamente 10 millones de pesos.

Esta medida es de carácter primario, debido a que se propone construir una Gaza que permitirá que las diferentes rutas de transporte circulen por Chimalhuacàn y la Calle 7, hasta el Paradero Pantitlán. Dicha obra se tiene contemplada para realizarse en 2008 con recursos del Fondo Metropolitano.

Esta solución estructural que favorecerá a la población del Valle de México en la zona Oriente, es resultado del trabajo conjunto, cordial y eficiente que llevan a cabo los Gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México

"Se manifiestan transportistas del DF en demanda de aumento tarifario". Notimex / La Jornada On Line. 21 DE DICIEMBRE 2007.

Transportistas de microbuses del Distrito Federal se manifestaron frente a la sede del Antiguo Palacio del Ayuntamiento para exigir el aumento de un peso en la tarifa del transporte público.

Microbuseros de más de 15 organizaciones agrupados en la Asociación Transportistas Unidos del Distrito Federal arribaron a las oficinas del gobierno capitalino con pancartas, para exigir el incremento tarifario y entregar su petición por escrito.

En entrevista el dirigente de la organización Nuevo Mileno, Encarnación Juárez, señaló que exigen el aumento de un peso y considero injusto que transportes como el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro reciban un subsidio de siete pesos con 15 centavos.
Recordó que desde hace 15 años el transporte público no ha tenido incrementos en la tarifa, sólo han sido ajustes y la tarifa es de 2.50 pesos.

Señaló que los microbuses de la ciudad de México no han podido ser renovados debido a que cuestan entre 820 mil y 880 mil pesos y no es posible adquirirlos con una tarifa de 2.50, pero en cambio les ofrecen licencias de conducir con cursos por 300 y 500 pesos que no ayudan a mejorar la educación vial.

Marcelo Ebrard, en respuesta a la petición de los microbuseros, dijo que hay dos factores a considerar, para considerar el incremento a las tarifas de los microbuses.
Por un lado, el incremento a las tarifas de la gasolina a partir de enero que podrían impactar a los microbuseros Ebrard dijo "vamos a ver en enero como vienen las cosas y en función de eso ya veremos que decisión tomamos".

Por otra parte el jefe de gobierno dijo que ha pedido a los mismos microbuseros que mejoren la calidad del servicio y uno de los puntos es la transformación de las unidades ya que algunas unidades ya son muy viejas. "Nosotros estamos planteando que cambien sus unidades, ya que la mayor parte de las unidades, son unidades antigüas", dijo el jefe de gobierno.

"Microbuseros inician jornada contra Metrobús". La Jornada. 01 de febrero de 2007.

LAURA GOMEZ FLORES

Más de 200 microbuseros de las rutas 27, 49, 78, 86, 31 y 53 iniciaron ayer una "jornada de resistencia civil" contra la construcción de la segunda línea del Metrobús, prevista de la estación Tacubaya a la estación Tepalcates del Metro, con el bloqueo por más de una hora de la avenida

Javier Rojo Gómez y el Eje 4 Sur, durante el cual anunciaron que están dispuestos a desnudarse si no se les entrega el proyecto ejecutivo.

En volantes y mantas colocadas a lo largo de la vialidad y en la parte trasera de las unidades denunciaron que 20 mil personas entre concesionarios, operadores y los denominados cachapos y sus familias resultarán afectadas con esta medida.
"Las autoridades no han cumplido su palabra de establecer mesas de negociación y entregar el proyecto ejecutivo de la línea, para ponerla a consideración de expertos en la materia", señaló Encarnación Juárez, presidente del Grupo Nuevo Milenio, que agremia a las rutas.
La determinación por ello de iniciar esta "jornada de resistencia civil", ante la intención de la administración capitalina de entregarnos una concesión del Metrobús a fuerza, en sustitución de las placas de nuestras unidades.

"Microbusero que pare el lunes perderá permiso o concesión, amenaza Ebrard; los transportistas reiteran que 18 mil no trabajarán ese día". Crónica. Viernes 8 de Febrero de 2008.

Nayeli Gómez C y Esther Serrano

Marcelo Ebrard, advirtió que suspenderá las concesiones y permisos a los microbuseros que recurran al paro como una medida de presión para que se les autorice el incremento en las tarifas del transporte público; al tiempo que negó la posibilidad de un aumento en las cuotas del servicio, tal y como lo señalaron algunos dirigentes de los transportistas.

"Estoy enterado y es su derecho que hagan un paro, pero hay que recordar que operan con una concesión o permisos y que no se puede dejar de prestar el servicio, porque si esto ocurre, el gobierno lo que puede hacer es suspender o retirar la concesión o el permiso que avala la prestación del servicio por parte de un particular", aseveró.
Ebrard Casaubon reiteró que cualquier incremento en el pasaje estará condicionado a que los concesionarios renueven las unidades y mejoren la calidad del servicio. Agregó que antes de hablar de aumento de tarifas, los conductores deberán someterse a un sistema de mejoramiento del transporte concesionado.

Es de señalar que líderes de 76 rutas de microbuses de las 96 que circulan en el DF, amenazaron con realizar un paro el próximo lunes 11 de febrero, para exigir un incremento en la tarifa que no se ha elevado desde el año 2002.

PLAN A MEDIAS. El secretario de Transportes y Vialidad, Armando Quintero, aseguró que el Gobierno del Distrito Federal tiene preparadas medidas emergentes en caso de un paro de concesionarios de microbuses programado para el próximo lunes, aunque no quiso precisar en qué consisten.

Los transportistas no se amedrentan; el plantón será el lunes

Concesionarios de alrededor de 74 rutas de microbuses no se amedrentaron con el anuncio del Jefe de Gobierno de la ciudad de que se retirarán concesiones en caso de que lleven a cabo el paro programado para el próximo lunes y, por el contrario, también anunciaron una movilización que se concentrará en la plancha del Zócalo.

"Lamentamos que el Jefe de Gobierno diga que nos van a quitar concesiones en caso de paro, eso es una amenaza que no debiera darse porque somos trabajadores, pero tampoco nos pueden obligar a trabajar cuando hemos insistido en que las propias operaciones no nos permiten mantener la actual tarifa", destacó Leopoldo Serralde de la agrupación Nuevo Milenio conformada por 23 rutas.

informó que para el próximo lunes se tiene programada una movilización que partirá de las oficinas de la Secretaría de Transportes y Vialidad en Álvaro Obregón, para concentrarse en el Zócalo por la mañana.
Destacó que los concesionarios han insistido en reunirse con las autoridades para que se dé una solución a su demanda de aumento de tarifa de 2.50 a 3.50 como mínimo, pero no han tenido respuesta, por lo que no les quedó más que el recurso de la inconformidad y manifestación.
Nicolás Vázquez, de la ruta 49, comentó que hasta el momento se contempla que de 18 mil a 20 mil unidades (de un total de 28 mil) no presten servicio el próximo lunes, pues hay un acuerdo entre los concesionarios.
"No es un acto de agresión contra el Gobierno de la ciudad sino una medida desesperada; sabemos las consecuencias y esperamos que el jefe de Gobierno tenga la sensibilidad para dar respuesta a nuestras demandas, porque también es obligación de las autoridades la calidad con que se presta este servicio", estimó.

"Niegan microbuseros que la Setravi busque diálogo". Notimex / El Universal.Sábado 09 de febrero de 2008.

La organización Transportistas Unidos del Distrito Federal reiteró su disposición al diálogo con el gobierno de la ciudad para discutir sobre la necesidad del incremento a la tarifa y llegar a acuerdos.

En entrevista, el líder de los microbuseros, Encarnación Juárez, señaló que hasta el momento no han recibido ninguna invitación de la Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi) ni del jefe del gobierno capitalino, Marcelo Ebrard, para hablar sobre el aumento y llegar a un acuerdo.

Los microbuseros del Distrito Federal no quieren dejar de prestar el servicio toda vez que requieren trabajar para obtener ingresos, pero necesitan del aumento de la tarifa pues los recursos son insuficientes, sostuvo.
"Es un grito de desesperación de un sector pulverizado", que requiere de apoyo para el mantenimiento de sus unidades y reactivación del sector, indicó.

Juárez comentó que este sábado realizarán su asamblea general donde participarán integrantes de 74 agrupaciones con el propósito de detallar la forma en que se conducirán el lunes próximo, pero hasta el momento reiteran su disposición a la suspensión del servicio ante la falta de acuerdos.

"Conjuran paro de microbuseros; aceptan plan para mejorar el servicio".
Laura Gómez Flores.

El Gobierno del Distrito Federal conjuró el paro a realizarse este lunes por transportistas sin concederles el incremento a la tarifa, como demandaban, y obligándolos a incorporarse a un programa de mejoramiento del servicio, que incluye el envío de una iniciativa de modificación a la Ley de Transporte a la Asamblea Legislativa (ALDF), para establecer un régimen tarifario.

Los secretarios de Transporte y Vialidad, Armando Quintero, y de Gobierno, José Ángel Ávila, reconocieron la necesidad de actualizar la tarifa y hacer rentable esta actividad, mediante un esquema de indexación a la inflación esperada para el ejercicio fiscal correspondiente, pero ligado a la incorporación de los concesionarios a un programa de sustitución de su parque vehicular.

Además de la capacitación de sus operadores, el establecimiento de paradas fijas en su operación, un sistema de recaudación de nueva tecnología –que incluiría el uso de tarjeta inteligente una vez sustituidas las unidades–, y el inicio de mesas de trabajo, a partir de este martes, con la presencia de un representante de la Jefatura de Gobierno, para atender la problemática del sector.

Acompañados de los directores del Metrobús, Guillermo Calderón; de la Red de Transporte de Pasajeros, Ariadna Montiel; y del Servicio de Transportes Eléctricos, Rufino H. León, Quintero y Ávila señalaron que la reforma a la ley en la materia evitará que decisiones ajenas al sector impacten en la tarifa del servicio y obligará a ambas partes a "entrar" a un proceso de renovación del parque vehicular.

Hasta el año pasado se apoyaba con 100 mil pesos a 200 concesionarios para el cambio de su microbús, que sería chatarrizado; este año se incrementaron a 5 mil los prestadores de servicio beneficiados, con un monto de 50 millones de pesos, el cual "aumentará conforme los requerimientos de los involucrados, por lo que el número real a atenderse y el monto que involucrará será determinado en los meses subsecuentes".

Para ello se tomará en cuenta a aquellos corredores que se convertirán en exclusivos para el Metrobús, donde se impulsará la adquisición de unidades articuladas e incorporar el nuevo sistema de recaudo, lo cual llevará tiempo.

Los integrantes de la organización Transportistas Unidos del Distrito Federal (TUDF) advirtieron que pospusieron 40 días la suspensión del servicio programada para las 5 horas de este lunes, mientras se llegan a acuerdos en las mesas de trabajo, que se iniciarán este martes en las oficinas de la Setravi, para no afectar a la ciudadanía y "tener apertura de diálogo con el gobierno".

Las autoridades capitalinas tendrán la última palabra, pero "no vamos a permitir que nos engañen nuevamente y nuestra demanda de incremento de un peso se posponga, por quinto año consecutivo, impidiéndonos la renovación del parque vehicular que hemos buscado desde hace tiempo, pero la cerrazón del GDF lo había impedido", coincidieron en señalar José Luis Tenorio, Nicolás Vázquez y Encarnación Juárez.

Por ello, los representantes de las 85 rutas presentes en la reunión con funcionarios de la administración capitalina advirtieron que si no existe un cumplimiento cabal del acuerdo, alcanzado después de más de 12 horas de negociaciones, "vamos a parar en una fecha que no se dará a conocer; será una inmovilización del transporte por sorpresa".

"Microbuseros pedirán que GDF compre las unidades". El Universal. Martes 12 de febrero de 2008.

Johana Robles.

Con la propuesta de que sea el propio gobierno capitalino quien compre las nuevas unidades para sustituir a los microbuses y el obtener 1.50 pesos de incremento en la tarifa, algunas de las propuestas que los transportistas llevarán a partir de hoy a las mesas de trabajo con la Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi).

Luego de que se suspendió el paro convocado para ayer lunes, los transportistas irán a las oficinas de la dependencia capitalina con el planteamiento de que en un plazo no mayor a 40 días se decrete un alza en la tarifa del pasaje de microbús.
Encarnación Juárez, secretario general de Nuevo Milenio, aseguró que la petición se basa en el acuerdo mediante en cual se conjuró el paro que incluiría 22 mil unidades.

Dijo que la cantidad menor que aceptarían sería un peso, como ha sido su demanda desde agosto del año pasado.
Además, los representantes de 74 rutas que agrupan a 22 mil unidades de las casi 30 mil que hay en el Distrito Federal pedirán que los 500 millones de pesos que el gobierno capitalino destinará para la compra de autobúses, no sea a través de un fideicomiso sino que la administración de Marcelo Ebrard sea quien tenga el trato directo.
Así, explicó Juárez, se le pagaría al gobierno de la ciudad quien tendría el control de las finanzas y del padrón de autobúses nuevo.

En promedio, una unidad nueva con las cuales se está sustituyendo el parque vehicular cuestan 750 mil pesos en promedio.
De acuerdo con la propuesta del gobierno del DF, se otorgarán para este año 500 millones de pesos para la sustitución de 5 mil microbúses.

Información de la Setravi refiere que el 80% de las 30 mil unidades está fuera de norma y han llegado al límite de su vida útil, que son siete años.

"Sin acuerdos, la Ruta 11 y el gobierno capitalino". Rumbo de México. 28 de febrero de 2008.

Al concluir este mediodía la quinta reunión celebrada entre los funcionarios de la Setravi y los representantes de la Ruta 11, Juan Sánchez Armas, presidente de la Unión de Permisionarios de Automóviles de Alquiler, A. C. expresó: "nada han resuelto las autoridades; agotaron nuestra paciencia porque mientras nos tienen en 'reunionitis', las obras del Metrobús en el Eje 4 Sur están por ser terminadas".

El dirigente destacó que ante la falta de sensibilidad como de parte del secretario Armando Quintero y del director general de Transporte Público, Martín Mejía, "no queda más" que respetar la decisión y volverse a manifestar en las calles.

"Lo peor", destacó el dirigente de microbuseros "es que los funcionarios de la Secretaría de Transportes no sólo se burlan de nosotros, sino también del Secretario de Gobierno, José Ángel Ávila, con quien acordamos volvernos a sentar a la mesa del director General de Gobierno, Héctor de Antuñano y del diputado Arturo Santana que ha estado pendiente de las negociaciones".

Al ser cuestionado sobre el motivo por el cual los transportistas se sienten burlados, éste respondió que "a pesar de que, por ejemplo, la semana pasada trabajamos hasta las tres de la madrugada del viernes para checar los 'descriptivos' de nuestros recorridos, ayer nos entregaron para revisión unos que no corresponden a los trabajados".

"Condiciona Ebrard el aumento en transporte. Antes de cualquier incremento los concesionarios deberán renovar el parque vehicular". 01 de marzo de 2008.

Yadira Rodríguez.

Marcelo Ebrard Casaubón, afirmó que habrá un incremento a la tarifa de los microbuses, siempre y cuando los concesionarios cambien de parque vehicular y mejoren la calidad del servicio. Señaló que aún están en pláticas con los transportistas, quienes fincan su demanda de aumento en el cobro del pasaje por los incrementos al diesel y la gasolina que se registraron durante este año.

"Tenemos la presión de la gasolina, el diesel, y lo que he dicho yo a los señores del transporte, microbuseros y demás, es que solamente se puede pensar un futuro con otro tipo de unidades y de servicio, y ahí estamos, en el estire y afloje, pero yo tengo que representar a la gente que usa los microbuses".

"Realizarán microbuseros de la Ruta 11 paro este viernes". Notimex / El Universal. 13 de marzo de 2008.

Microbuseros de la Ruta 11 suspenderán el servicio este viernes desde la Unidad Habitacional Vicente Guerrero, en Iztapalapa, hasta el Zócalo de la ciudad de México, en protesta por su exclusión del Metrobús en esta vía.

El dirigente de la Unión de Permisionarios de Automóviles de Alquiler, Juan Sánchez Armas, responsabilizó al secretario de Transportes y Vialidad, Armando Quintero Martínez, por los daños y perjuicios a la ciudadanía por esa manifestación.
Aunque prometió un "servicio de guardia" con 100 de las 350 unidades con recorrido por el Eje 4 Sur, señaló que la mayoría de los vehículos, así como otras rutas presuntamente perjudicadas por el Metrobús también participarán en el acto de protesta.

Advirtió que desde las 7:00 horas congestionarán el tráfico en esa arteria y sobre el Eje 5 Sur, desde el oriente del valle de México hasta el Centro Histórico, donde realizarán mítines frente al edificio de Gobierno del Distrito Federal.

Este grupo de concesionarios realizó una primera manifestación el pasado 16 de enero por el Eje 4 Sur, pero fue impedido por las fuerzas policíacas a la altura de Río Churubusco, en donde resultaron varios lesionados y detenidos, con la promesa del gobierno local de negociar con ellos.

En cambio, dijo, trata de beneficiar a grupos afines al Partido de la Revolución Democrática (PRD) como sería el caso de los concesionarios aglutinados en Grupo Metropolitano de Transporte (GMT), sin importar la afectación de miles de familias.
Sánchez Armas recordó que la ruta cuenta con un amparo que protege a lospermisionarios en caso de ser desplazados. De acuerdo con Antonio Ortega Barco, abogado del grupo, un Tribunal Colegiado consideró fundado la queja de Ruta 11 por la inejecución del juicio de amparo 148 de 2007, concedido por el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Administrativa en el Distrito Federal, que protege a dicha Ruta contra actos del gobierno local.

"DF: 10 detenidos por choque entre microbuseros y policía". La Jornada. 13 de marzo de 2008.

Laura Gómez

Un saldo de diez detenidos y varios lesionados dejó el bloqueo de transportistas que se manifestaban en el kilómetro 19 de la carretera federal a Cuernavaca, en demanda del retiro inmediato de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) del pueblo de Topilejo, San Pedro Mártir y Estadio Azteca.

A las 11:30 horas, 500 concesionarios de las rutas 69, 70 y 1 bloquearon la vialidad, provocando un enorme caos vial que originó la llegada inmediata del cuerpo de granaderos, quienes trataron de replegarlos con sus escudos.

Los concesionarios exigían la presencia de funcionarios de Transporte y Vialidad y de la RTP, para acordar de manera conjunta la salida de ésta última.

La negativa a atender su reclamo provocó que a la una de la tarde, los granaderos "atacaran" a los microbuseros y detuvieran a alrededor de diez. Mientras el resto de sus compañeros era repelido con gases lacrimógenos.

Martín Mora, dirigente de la Ruta 70 Concesionarios Emiliano Zapata del Sur, explicó que la entrada en operación de la ampliación del Metrobús de Doctor Gálvez a El Caminero derivó en la creación de tres nuevas ramales que operará RTP, San Pedro Mártir-Estadio Azteca, San Pedro Mártir-Taxqueña y pueblo de Topilejo al Estadio Azteca.

La medida, consideró, significa una competencia desleal dado que se han invertido 65 millones de pesos en la sustitución de microbuses por autobuses, y "ahora el gobierno provocará que se nos caiga el pasaje, porque la gente preferirá tomar la RTP, que tomar un microbús que le cuesta 2.50 como mínimo a un autobús cuya tarifa es de 3.50 pesos".

Agregó que en ningún caso se les informó la entrada en operación de tres nuevas ramales que correrán de manera paralela al servicio concesionado.

"16 detenidos tras enfrentamiento entre microbuseros y granaderos". El Financiero en línea. 13 de marzo de 2008.

Un saldo de 16 choferes detenidos es el resultado de un enfrentamiento entre elementos policíacos y microbuseros ocurrido a la altura del kilómetro 20 de la carretera México-Cuernavaca, perímetro de la colonia San Pedro Mártir.
Reportes de la Secretaría de Seguridad Pública local (SSPDF) indicaron que el choque sucedió cuando los choferes de microbuses pertenecientes a las rutas 69 y 70 bloquearon la circulación en la referida arteria, para exigir la salida de autobuses de la Red de Transporte Público (RTP).

Al sitio arribaron más de un centenar de elementos del Agrupamiento de Granaderos de la SSPDF para replegar a los inconformes. Los microbuseros intentaron impedir la acción y arrojaron piedras y palos, y golpearon con cinturones a los efectivos de la policía, quienes a empujones y con sus escudos lograron su objetivo.
La SSPDF dio a conocer que fueron detenidos 16 choferes, quienes serán remitidos a la Agencia 50 del Ministerio Público por los delitos de resistencia de particulares, alteración del orden público y ataques a las vías de comunicación.

"Otro caos en el DF: marcharán 3 mil 500 microbuseros al Zócalo". Crónica. 14 de Marzo de 2008.

Jonathan Villanueva.

Microbuseros de la ruta 11 realizarán hoy movilizaciones en distintos puntos de la ciudad para exigir que el Gobierno del Distrito Federal les informe cuál será su recorrido alterno una vez que entre en operaciones la Línea 2 del Metrobús.
Asimismo, los transportistas, que mueven a cerca de 5 mil personas diario sobre Insurgentes Sur, anunciaron que se unirán a las protestas. Y es que aseguran que no tardarán las autoridades en desalojarlos de su derrotero debido a que ayer entró en operación la ampliación de la Línea 1.
En conferencia de prensa, los líderes de la Unión de Permisionarios de Automóviles de Alquiler A.C., advirtieron que estas movilizaciones afectarán "seriamente" a la ciudadanía.
De acuerdo con los concesionarios de las rutas 11, 88 y 1, han solicitado más de una ocasión al Gobierno capitalino respuesta a sus demandas; sin embargo, lamentan, no han tenido suerte.
"Ya llevamos 60 días de estar vuelta y vuelta sin que se nos defina nada", dijo Juan Sánchez Armas, presidente de la asociación civil.

"Chocan policías y microbuseros: cinco lesionados y 16 detenidos". La Jornada. 14 de marzo de 2008.

Saldo de cinco lesionados y 16 detenidos dejó un enfrentamiento entre granaderos y transportistas que bloquearon la carretera federal México-Cuernavaca, en demanda del retiro de autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), que prestarán servicio en cuatro nuevas ramales: San Pedro Mártir, Estadio Azteca, CU y Tasqueña, ante su retiro de Insurgentes, por la puesta en marcha de la ampliación de la línea 1 del Metrobús.

A las 11 de la mañana, más de un centenar de concesionarios y operadores de las rutas 70, 69, 1, 40 y 39, que integran el Bloque de Agrupaciones de Rutas, Taxis y Servicios Colectivos Especiales (Bartsce), encabezado por Nicolás Gómez, bloquearon la vialidad en ambos sentidos, a la altura del kilómetro 19, en el poblado de San Pedro Mártir, delegación Tlalpan.

Debido al caos vehicular provocado por el cierre intervinieron granaderos de la Secretaría de Seguridad Pública para replegarlos, empujándolos con sus escudos, lo cual no consiguieron. La molestia de los prestadores del servicio provocó el lanzamiento de proyectiles –botellas de agua y piedras– contra los policías, dos de los cuales resultaron con lesiones leves por golpes.

Con el apoyo de sus toletes los uniformados buscaron nuevamente retirarlos de la carretera, ante el incremento de la carga vehicular, pero sólo consiguieron retirarlos unos cuantos metros hacia el norte. Minutos más tarde llegaron refuerzos, y cerca del mediodía los granaderos volvieron a la carga contra los microbuseros y éstos repelieran la agresión con botellas de agua, rocas y palos, resultando cinco operadores lesionados. La policía capitalina detuvo a 16 choferes y concesionarios, que fueron puestos a disposición del Ministerio Público en la agencia 50 bajo los cargos de ataques a las vías generales de comunicación y resistencia de particulares.

Martín Mora, dirigente de la ruta 70 Concesionarios Emiliano Zapata del Sur, explicó que la entrada en operación de la ampliación de la línea 1 del Metrobús derivó en la creación de cuatro nuevas ramales que operará RTP, San Pedro Mártir-Estadio Azteca, San Pedro Mártir-Taxqueña, pueblo de Topilejo al Estadio Azteca y una hacia CU.

"Microbuseros paralizan la zona oriente; quieren rutas alternas al Metrobús". La Jornada. 15 de marzo de 2008.



Aspecto de la protesta de microbuseros Foto: Carlos Ramos Mamahua

La movilización que realizaron concesionarios de la Ruta 11 en protesta por la exclusión en el proyecto del Metrobús, paralizó la zona oriente de la capital por más de tres horas. La marcha fue suspendida luego de que los microbuseros obtuvieron el compromiso de tener una reunión con el jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, el próximo martes para crear rutas alternas a dicho transporte que circulará sobre el Eje 4 sur Xola y ello les permita seguir en la vialidad.

Hubo confrontaciones verbales entre conductores de vehículos particulares y transeúntes que, ante la demora que les provocó el bloqueo, enfrentaron a los microbuseros, algunos con ironía respondían al enojo de la gente y vecinos del lugar que los increparon: "ve y miéntasela al gobierno, porque es el culpable de que estemos aquí".

La marcha afectó a cientos de personas porque los problemas de circulación se registraron desde las 6:30 de la mañana, hora pico para los habitantes de la zona ya que se dirigen a sus trabajos y escuelas.
Luego de cuatro kilómetros recorridos y ante la presencia de un numeroso grupo de granaderos apostado en el cruce con el Eje 5 Leyes de Reforma, los microbuseros fueron interceptados. En el lugar se entabló una comunicación vía telefónica con el secretario de Gobierno de la ciudad, José Ángel Ávila para concertar el inició de una negociación.

En la conversación se acordó una reunión en el gobierno central y se hizo el compromiso de tener un encuentro con Ebrard. Más tarde y después del encuentro pactado, los lideres de la Ruta 11 informaron que el próximo martes tendrán la reunión con el titular del Ejecutivo local.

La petición de los concesionarios del transporte es que les permitan rutas alternas a la circulación de la nueva línea del Metrobús y que los derroteros que se autoricen sean rentables para ellos porque no están dispuestos a perder su fuente de trabajo.
Entre las propuesta de los derroteros que solicitan están: Tezontle, Azafrán, Río Churubusco y Sur 120 donde aseguran ya hay pasaje cautivo.

"Microbuseros se reúnen con funcionarios del GDF". Noticieros Televisa. 14 de marzo de 2008.

Representantes de la Ruta 11 de microbuses, que circulan por el Eje 4 Sur, se reunieron con el Secretario de Gobierno del DF, José Ángel Ávila.
Esta reunión se pactó luego de que durante la mañana se realizara una manifestación de concesionarios y operadores de esta ruta.

Ante las autoridades capitalinas, los representantes de los microbuseros solicitaron alternativas de trabajo una vez que entre en operación la Línea 2 del Metrobus. Los representantes de la Ruta 11 del Transporte Público concesionado, se retiraron de la sede del gobierno del Distrito Federal con la promesa de que el próximo martes serán recibidos por el Jefe de Gobierno.

"Dueños de micros van por alza de tarifas". El Universal. 15 de marzo de 2008.

El alza en la tarifa del Metrobús es una "buena señal" para los líderes de los microbuses, quienes confían en que en los próximos días las autoridades anuncien un ajuste al costo mínimo de su servicio.

"Un peso para este transporte (Metrobús) es muy bueno, pero para nosotros la señal es que se espera un incremento también de un peso", aseguró Encarnación Juárez, uno de los líderes de la Unión de Transportistas del Distrito Federal.

Ayer, la Gaceta Oficial del DF publicó que la tarifa del Metrobús, en Insurgentes, pasará de 3.50 pesos a 4.50 pesos, en horario diurno; y de 4.50 pesos a 5.50 pesos, en el nocturno. El aumento entrará en vigor en los próximos cinco días hábiles.

Al respecto, Juárez dijo "esperemos que sea el peso (de aumento) y que se anuncie pasando la Semana Santa, porque también hay tiempos políticos para su partido. Nos están haciendo manita de puerco para no hacer ruido y que su proceso salga bien", dijo con relación a las elecciones internas que llevará a cabo el PRD el domingo próximo.

El líder de transportistas comentó que "al gobierno de la ciudad le conviene cobrar un peso más, porque ellos pagan la infraestructura y no recuperan nada; ese aumento va a pagar sus gastos".

Por su parte, Armando Quinteto, secretario de Transportes y Vialidad (Setravi), defendió el aumento porque "el Metrobús cumple con todas las características de servicio: rápido, seguro, baja contaminación, choferes aptos y capacitados que garantizan la seguridad de los viajeros".
Por el contrario, dijo, el servicio de los microbuses no cubren los requisitos de renovación de su parque vehicular, paradas exclusivas y los choferes capacitados.
No obstante, reconoció que ha habido avances en las mesas de negocación con los transportistas.

A decir de Marcelo Ebrard, jefe de Gobierno del DF, los microbuses que circulan por Insurgentes y Tlalpan cobran lo mismo que el Metrobús, razón por la cual se incrementó la tarifa de éste último.

Luego de inaugurar la playa artificial de Alameda Oriente, se le preguntó por qué en la inauguración de la ampliación de la línea 1, el jueves pasado, dijo que no se incrementaría la tarifa. "Usted está diciendo algo inexacto, el día de ayer les dije que el Metrobús va a cobrar lo mismo que el microbús, nada más que hay una gran diferencia en diesel, y eso es lo que cobran los microbuses el día de hoy, eso es lo que cobran", respondió.

Ruta 11: insatisfecha
Ayer, poco más de 100 microbuses de la Ruta 11 se manifestaron en Periférico y eje 5, hasta llegar a Río Churubusco, en demanda de su inclusión al proyecto de la línea 2 del Metrobús.
Sin actos violentos de por medio, acusaron que la Secretaría de Transporte y Vialidad (Setravi) no ha cumplido con sus compromisos.

"Las marchas de microbuseros tienen fines políticos: Armando Quintero". La Jornada. 16 de marzo de 2008.

Con actos de fuerza, como han sido las movilizaciones de microbuseros, los concesionarios de la Ruta 11 quieren "doblar al Gobierno del Distrito Federal para que rompa una metodología técnica y les haga una propuesta de carácter político", señaló el titular de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, Armando Quintero Martínez.
El funcionario aseguró que los transportistas de la Ruta 11 están dentro del proyecto del Metrobús, pero se encuentran "insatisfechos de la proporcionalidad que les corresponde y quieren que se les haga una propuesta política, situación que no hemos aceptado, porque con criterios políticos cómo vamos a medir cada ruta".
En entrevista, Quintero consideró que los microbuseros están haciendo un manejo político, "no sabemos con qué interés ni de parte de quién se están moviendo, pero llama la atención que a 48 horas de la elección del PRD convocan a una movilización".

Al referirse al caso del Metrobús, Quintero Martínez precisó: "cuestionan los número que emanan de la metodología que se aplicó y están inconformes con el porcentaje que les corresponde –3.5– porque sólo participarían con dos autobuses articulados. Esto se sacó por el kilometraje que recorren en el Eje 4, el número de unidades y de pasajeros. No lo aceptan y quieren un acuerdo político que les permita participar con ocho unidades, pero no se pueden medir de esa forma la participación de las rutas", concluyó.

"'Micros' ya son parte del pasado". El Universal. 17 de marzo de 2008.

"Microbuseros amenazan con nuevo paro". El Economista. 18 de marzo de 2008.

Microbuseros de la Ruta 11 suspenderán el servicio este viernes desde la Unidad Habitacional Vicente Guerrero, en Iztapalapa, hasta el Zócalo de la ciudad de México, en protesta por su exclusión del Metrobús en esta vía.
El dirigente de la Unión de Permisionarios de Automóviles de Alquiler, Juan Sánchez Armas, responsabilizó al secretario de Transportes y Vialidad, Armando Quintero Martínez, por los daños y perjuicios a la ciudadanía por esa manifestación.
Aunque prometió un "servicio de guardia" con 100 de las 350 unidades con recorrido por el Eje 4 Sur, señaló que la mayoría de los vehículos, así como otras rutas presuntamente perjudicadas por el Metrobús también participarán en el acto de protesta.

Este grupo de concesionarios realizó una primera manifestación el pasado 16 de enero por el Eje 4 Sur, pero fue impedido por las fuerzas policíacas a la altura de Río Churubusco, en donde

resultaron varios lesionados y detenidos, con la promesa del gobierno local de negociar con ellos.

Insistió en que Quintero Martínez los ha ignorado y no les ha dado ni participación en la operación del Metrobús ni alternativas en otras rutas.

En cambio, dijo, trata de beneficiar a grupos afines al Partido de la Revolución Democrática (PRD) como sería el caso de los concesionarios aglutinados en Grupo Metropolitano de Transporte (GMT), sin importar la afectación de miles de familias.

Sánchez Armas recordó que la ruta cuenta con un amparo que protege a los permisionarios en caso de ser desplazados.

"Latente, el paro de microbuseros en el DF. Insisten en el aumento de tarifas de transporte público". 19 de marzo de 2008.

Los Transportistas Unidos del Distrito Federal reiteraron la amenaza del paro de labores, el último día de este mes, en exigencia del aumento de la tarifa, pues aseguraron que este no ha sido cancelado sino suspendido por una petición del gobierno capitalino.

En conferencia, frente las oficinas de la Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi), Nicolás Vázquez, representante de la ruta 49 explicó que los integrantes de la organización que agrupa a más de 70 rutas del Transporte Público Concesionado de Pasajeros, han cumplido "en tiempo y forma" con los compromisos establecidos con el Gobierno capitalino. Sin embargo aseguró que el gobierno capitalino no ha dado respuesta a los cinco acuerdos firmados el 10 de febrero pasado. "El balón está en la cancha del gobierno capitalino para responder a la ciudadanía".

"El paro nunca se canceló, solamente fue una prórroga y el GDF también así lo entendió y la gente que estuvo en la firma del convenio también. Estamos esperando al último viernes, porque es el último día del plazo para recibir las soluciones", precisó.

En este sentido explicó que los transportistas esperan un aumento "bastante fuerte" cercano al 30 por ciento, como lo obtuvo el Metrobús a menos de tres años de estar en funcionamiento, pues indicó que si el Gobierno del Distrito Federal consideró que este incremento no golpea al público usuario, "el nuestro tampoco".

"Sin trabajo, 250 choferes por Metrobús". El Universal. 19 de marzo de 2008.

Un promedio de 250 choferes de microbuses de la ruta 1 Rey Cuauhtémoc, todos padres de familia con hijos que mantener, quedaron desempleados desde la semana pasada debido a la entrada en operación del Metrobús.
"La ampliación de Metrobús nos vino a partir. Nos dejó sin chamba, sin dinero, sin indemnización y con serios problemas económicos enfrente", relataron al menos 50 conductores a El UNIVERSAL.
"La mayoría nos presentamos a realizar las pruebas para intentar quedarnos como choferes del Metrobús, pero sólo aceptaron a 45 conductores, los más cercanos a las autoridades y a los líderes de la ruta", señalaron algunos microbuseros.

Asimismo, despachadoras de la ruta, una de ellas, Juana Angélica Pérez Moya, madre soltera y ahora sin trabajo, dijo con voz entrecortada que no tiene idea de lo que va a hacer para salir adelante, pues debido a su edad no le dan empleo tan fácil.
A su vez, José Santos Martínez Hernández, de 50 años, relató que durante las pruebas, "a mí me tronaron a las primeras de cambio por la edad. Ni chance de mostrar mis habilidades en el volante me dieron", relató.
Caso contrario ocurrió con Óscar Aguilar, a quien también rechazaron de entrada debido a su edad, esta vez por joven, ya que tiene 23 años y la empresa concesionaria del Metrobús considera que está muy chico para la responsabilidad, pues pidieron mínimo 26 años, comentó el entrevistado.

Los operadores relataron que se cancelaron las corridas Tlalcoligia-La Joya-Metro CU, Tlalcologia-La Joya-San Ángel, Unidad Fuentes Brotantes Fovissste-Metro CU y Unidad Fuentes Brotantes Fovissste-San Ángel, con lo que se afectó a cientos de vecinos de las colonia Tlalcoligia, Fuentes Brotantes, Unidad Fuentes Brotantes Fovissste, La Fama, Miguel Hidalgo, San Úrsula Xitla, Volcanes, San Pedro Mártir, Tlalpan Centro y otras.
Ahora los vecinos bajan caminando a Insurgentes o abordan los microbuses que cruzan por algunas colonias, no en todas, rumbo a Huipulco, pero como son pocas unidades, van llenas, relataron choferes como Juan Carlos Estrella, Jorge Garduño y el despachador Salvador Andrade.
"Lo peor es que en esta chamba no hay indemnización, propiamente nos echaron a la calle con una mano adelante y otra atrás, señaló Martínez Hernández.

"Hoy, la bronca es llevar algunos centavos para comer, pero dentro de dos semanas que los chavos regresan a clases, ahí viene el problema en serio, por lo que el panorama pinta bastante negro, ya que a las autoridades no les importa y en lugar de crear fuentes de trabajo las desaparecen", afirmaron.
"Sanción a abusos de microbuseros en bloqueos: SSP". La Jornada. 19 de marzo de 2008.

Mirna Servín Vega.

Si los microbuseros cometen abusos en el bloqueo de vialidades, la policía capitalina intervendrá, advirtió Joel Ortega Cuevas, jefe de la policía capitalina, quien dijo que urge disminuir accidentes en ese transporte público, pues, dijo, hay gran número de heridos cuando ocurren.

Ortega dijo que los asuntos de los microbuseros se deben arreglar con Transporte y Vialidad y que a ellos sólo les toca la parte de la contención social.

Sin embargo, dijo que es necesario que este sector reciba mayor capacitación. Sólo en 2007, Seguridad Pública del Distrito Federal contabilizó mil 336 accidentes que involucraron microbuses.

"Ningún aumento con presiones o amenazas, afirma Ebrard". La Jornada. 19 de marzo de 2008.

Ángel Bolaños Sánchez.

El jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, dejó en claro que mantendrá su postura ante el reclamó de los concesionarios de servicio público concesionado para incrementar las tarifas, es decir, que no se autorizará ningún ajuste en tanto no se renueve el parque vehicular que presta el servicio.

Luego de que ayer microbuseros amenazaron nuevamente con realizar un paro del servicio después de las vacaciones de Semana Santa, el mandatario capitalino se limitó a responder, a pregunta expresa sobre la respuesta que les dará su exigencia: "Lo mismo que les he dicho".

Anteriormente, los concesionarios amenazaron con realizar un paro el pasado 12 de febrero, a lo que el jefe del Ejecutivo local dijo que no se autorizará un incremento a las tarifas con amenazas ni temor; les advirtió que dejar de prestar el servicio puede ser motivo de revocación del contrato y reiteró que sólo si se mejora el servicio consentirá un ajuste al cobro, como lo estableció desde el inicio de su gestión, en diciembre de 2006.

"Suben 50 ctvs. tarifas de 2 rutas de microbuses del DF". Crónica. 20 de Marzo de 2008. René Cruz González.

Los capitalinos concluirán las vacaciones de Semana Santa con un nuevo aumento, toda vez que el Gobierno del Distrito Federal autorizó una alza de 50 centavos a la tarifa de los microbuses de las rutas 2 y 98 que prestan el servicio del Toreo de Cuatro Caminos a Canal de Garay.
Al informar lo anterior, el secretario de Transporte y Vialidad, Armando Quintero, detalló que el nuevo cobro comenzará a aplicarse a partir de este lunes. De esta forma, la tarifa pasará de 2 pesos con 50 centavos a 3 pesos, como tarifa mínima; y de 3 pesos a 3 pesos con cincuenta centavos para distancias largas.

el titular de la Setravi destacó que los concesionarios tendrán hasta el mes de septiembre para cambiar sus unidades por autobuses de aproximadamente 11 metros de largo, los cuales circularan por un carril semiconfinado.
"Estamos autorizando un incremento de 50 centavos, a partir del próximo lunes podrán ellos empezar a cobrar ese aumento. A partir de este miércoles se va a volantear y a poner un pegote en las unidades y esta es la demostración para el resto de los transportistas de cuál es el camino".

"Hoy entra en vigor alza a tarifas de microbuses". Crónica. 24 de Marzo de 2008.

René Cruz González.

Este lunes entra en vigor el aumento de 50 centavos a la tarifa de los microbuses de las rutas 2 y 98 que prestan el servicio sobre Periférico, del Toreo de Cuatro Caminos a Canal de Garay, en la delegación Iztapalapa.
De esta forma, la tarifa pasará de 2 pesos con 50 centavos a 3 pesos, como tarifa mínima; y de 3 pesos a 3 pesos con cincuenta centavos para recorridos que rebasen los 5 kilómetros y de 4 a 4.50 para una distancia de más de 12 kilómetros.
Y mientras las rutas 2 y 98 aplican la nueva cuota, dirigentes de otras organizaciones de microbuseros informaron que esta semana se reanudarán las negociaciones con el Gobierno del Distrito Federal para abordar el tema de aumentar en un peso la tarifa de este medio de transporte.
Enrique Hernández, presidente de la ruta 42, adelantó que hoy sostendrán una reunión con representantes de la Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi), en aras de analizar el convenio para la modernización del servicio —que contempla un aumento de 50 centavos y la sustitución de sus unidades por autobuses— que firmaron el pasado miércoles los dirigentes de las rutas 2 y 98.

Por su parte, Encarnación Juárez, secretario de la organización Nuevo Milenio, comentó que el próximo jueves los transportistas sostendrán una reunión, en la cual se podría definir el plan de acción a seguir en caso de que el gobierno capitalino no dé una respuesta satisfactoria a sus demandas.
Refirió que como parte de la estrategia se tiene previsto —además de realizar un paro— cerrar el Zócalo, Periférico y las instalaciones de la Setravi.
"Así como Andrés Manuel López Obrador propone realizar actos de resistencia civil pacífica; nosotros vamos a hacer algo como lo que él pretende, es decir, cerrar la Setravi, el Zócalo, Periférico y a ver qué pasa por la irresponsabilidad de Armando Quintero".
Ambos dirigentes señalaron que hasta el momento la administración local no ha hecho ningún tipo de comentario sobre la propuesta que le formularon hace unas semanas para crear el Instituto Autónomo de Transporte y de un Fideicomiso de Fondos Líquidos.

WRADIO Aumentan pasaje Tarifa hasta el domingo 23 A partir de hoy microbuses

MICROBUSES:
2.50 3.00 (recorridos de hasta 5 km)
3.00 3.50 (distancias de 5 a 12 km)
4.00 4.50 (más de 12 km)

AUTOBUSES:
3.50 4.00 (recorridos de hasta 5 km)
4.50 5.00 (más de 5 km)
Derrotero: Periférico, de El Toreo a Canal de Garay
Distancia: 32 km
No. de unidades: 550

"El aumento de $.50, un albazo del GDF: Encarnación Juárez". CRONICA.