
LAS CULTURAS DEL VOLANTE EN LA CIUDAD DE MÉXICO

aproximación etnográfica a los choferes del transporte público

Jesús Aguilar Nery

A todos mis vivos, por ellos soy

• Cómo realizar un análisis cultural dentro de la dinámica y complejidad de una megalópolis? ¿Qué hace un antropólogo urbano? ¿Cómo pueden ser los conductores de autobuses sujetos de estudio antropológico?. Estas y otras preguntas son el antecedente del presente ensayo. En éste, presento un acercamiento a los choferes del transporte público de pasajeros en la periferia Oriente de la Ciudad de México.¹

Los viajes son movimiento, cambio, distancia, acercamiento, asombro, conocimiento, experiencia vital, etcétera. Como anota Krotz (1991:52):

El viaje es un movimiento espaciotemporal [que] tiene que ver con [una] meta, es parte de ella.²

El viaje es importante en sí por lo que implica culturalmente como auto-realización, beneficio económico o social, aventura, impulso exploratorio, acumulación y capitalización de saberes, búsqueda de poder político e intelectual. Pero también porque tiene un valioso valor metafórico para acercarse a las formas en que se van tejiendo y destejiendo las cul-

turas del hombre de nuestros días (Ford 1993:111-2). Los viajes se suelen considerar como desplazamientos de ida y vuelta. Sin embargo, no todos cumplen con regresar. Según el regreso, suponiendo que cada viaje es único, éste sigue un *continuum* que va del viaje marginal, del viaje con retorno, o con retorno diferido, al viaje sin retorno.

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

El viaje aquí propuesto es un viaje antropológico, que como señala Esteban Krotz:

tiene el propósito de conocer algún aspecto de la realidad sociocultural, una problemática, un sector poblacional, una cultura, o como se le desee llamar (1991:54).

En él se reúne información empírica que permite sostener argumentos sobre causas y perspectivas del asunto o situación abordada. Asimismo, este tipo de viaje implica experimentar, por parte del viajero, la alteridad cultural, el asombro que ésta provoca. Por lo que se propone que el antropólogo se mantenga presente –y de manera explícita– en su estudio como parte del mismo: “el viajero es, por tanto, parte del viaje”. Su objetivo debería ser aspirar a convertirse en interlocutor de aquellos en cuya realidad sociocultural se interesa. En otras palabras, se puede decir que el motor del viaje antropológico es la tensión entre el viaje como experiencia personal y como una forma científica de reunir información acerca de otros: de hacer antropología. La presentación que hago puede verse como la superposición de un conjunto de recorridos (traslados y residencias), los cuales confluyen en un solo relato, que sirve para pensar como homologables la investigación antropológica y la experiencia del viaje.

Punto de partida

(Apertura del circuito)

Este trabajo se ubica en la corriente iniciada por la Escuela de Chicago, que hacía relevante el análisis de la modelación de “estilos de vida” urbana. Reconozco la importancia del factor trabajo como modelador de un determinado estilo, no exclusivo por supuesto, de habitar y de relacionarse en los diversos circuitos en que interactúan los sujetos (individuales y colectivos). Por supuesto, he tomado en cuenta las críticas más obvias a los precursores (Cfr. Hannerz 1986; Lezama 1993), en espe-

cial, la relación, poco importante entonces, entre los sujetos y el espacio. Porque es ahí donde me parece factible hablar de la configuración de estilos de vida urbana. En las relaciones y conjugaciones entre sujeto-habitación-espacio habitado(ble), sujeto-trabajo (espacio laboral), sujeto-tránsito (espacio recorrido/usado/evocado), sujeto-aprovisionamiento (espacios de consumo y recreación), y en las relaciones intersubjetivas, es como podemos hablar de un sujeto que construye su ciudad, al mismo tiempo que es "construido" por ella.

La ciudad no está constituida por individuos aislados, sino por grupos heterogéneos, dispersos, en una especie de *collage* cultural que resulta muy difícil de abordar. Para aproximarse a esa complejidad, propongo recuperar empíricamente los procesos de constitución de representaciones colectivas que norman los modos de vivir, pensar y sentir en un escenario de múltiples rostros, desniveladas competencias y poderes diversos para manifestarse. Ante la complejidad de la problemática del autotransporte, apunto la necesidad de ahondar la mirada sobre los diversos sujetos sociales (en sus sentidos y prácticas), que confluyen para encarnar, revertir o padecer las relaciones con los transportistas, los transportes y aquellas instancias relacionadas con el sistema de transporte urbano. Lo anterior podría contribuir a sostener visiones más claras que permitan análisis más completos y, en su caso, propuestas resolutivas más acertadas, originadas no sólo en las propuestas económicas, políticas y técnicas que analizan este sector.

Por otro lado, la prensa ha exaltado el sentido común construido sobre los choferes que impide otra calificación para ellos que no sea por medio de un estigma. Un estigma que es en parte merecido, pues los propios choferes se encargan de recrearlo; aunque en otro extremo, están quienes buscan cambiarlo, quienes abiertamente lo rechazan o los que se declaran indiferentes. A través del estigma se les considera un grupo homogéneo y prescindible en cualquier estudio sobre transportes. A lo sumo, se hace referencia a su escasa o nula educación, su trato grosero e irrespetuoso o a su irresponsabilidad y maltrato en la prestación del servicio. Dicen los usuarios de los choferes —leemos en una revista: "son abusivos, prepotentes, groseros e imprudentes (...) son sujetos de poca educación, son vulgares". Dicen los inspectores:

Los choferes piensan que la ciudad es de ellos. Hacen base en cualquier lugar, suben y bajan pasaje en el arroyo, hacen cortes de circuito, alteran la tarifa y además se quejan de todo.³ (Padilla 1993).

Frente al estigma poco o nada se ha dicho de sus motivaciones, significaciones y expectativas; por lo tanto, en este trabajo hago una exploración al mundo de los choferes del transporte público de pasajeros

(TPP)⁴ aportando elementos para caracterizar su habitar, trabajar, relacionarse, proveerse, trasladarse y recrearse, como un estilo de vida urbano que prolifera y se expande, y al hacerlo, incide en la vida pública de la ciudad.⁵

Intento una visión internalista que perfila a grandes trazos una pintura del mundo de los choferes del transporte público. El resultado es admitidamente sesgado e incompleto porque se privilegia la mirada sobre lo laboral (no residencial) y se descuidan las actividades que no giran en torno a ese eje. Asimismo, porque en el esfuerzo por captar el "punto de vista" de los choferes resaltan especialmente las "virtudes" del conducir. Palpar de primera mano el tejido social de la vida de los choferes, acompañándolos en las pequeñas contingencias, los riesgos calculados y las ilusiones de que son objeto, no hago más que tratar de reconstruir una mirada para integrar algo de la "pasión" que hace mantener a los choferes en su oficio.

Recorridos...

(de ida)

Lo primero que hice fue realizar una serie de exploraciones donde acudí a la mayoría de paraderos o bases importantes en los alrededores de la ciudad de México.⁶ Aunque por la propia zona donde vivo —Oriente de la urbe— me resultó más accesible para establecer contactos. Asimismo, visité un paradero del Norponiente (el Rosario) para comparar sus características con las del paradero La Paz.⁷

Aunque mi contacto con choferes del TPP es cotidiano, en términos de la investigación implicaba rebasar la "cercanía" cultural y la aleatoriedad que presentaba el universo de estudio. Hubo que decidir durante la investigación los sujetos para desarrollarla, siendo elegidos aquellos con los que pude establecer comunicación más continua y quienes mostraron mayor apertura durante la investigación. En otras palabras, los que decidieron aceptar el "protagonismo" que implicó el trabajo de campo junto a ellos, es decir, quienes aceptaron sortear las burlas de sus compañeros ante mis preguntas y mi presencia cotidiana, así como negociar y tolerar mi conexión con el resto del grupo. Este ensayo está basado en una amplia fuente de datos experienciales, un corpus observacional, historias de vida, charlas de informantes ocasionales y entrevistas realizadas en casa de algunos choferes de la empresa "Línea de Autobuses México—Los Reyes—Chimalhuacán y Anexas. S.A. de C.V."⁸ Además de tres jornadas completas de trabajo con tres choferes de rutas dis-

tintas.⁹ Esto me permitiría hablar de una "comunidad ocupacional": la comunidad laboral de choferes, susceptible de homologarse por sus similares y recurrentes condiciones sociales (su relativa autonomía laboral, su adscripción popular, sus formas de relacionarse, comunicarse, etc.) y materiales (usos del espacio público y del vehículo) en las que viven cotidianamente.

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

Un alto

El marco explicativo que puede articular y explicar la forma de vida de los choferes es la relación sujeto-espacio-cultura. Esta relación permite un gran alcance comprensivo y/o explicativo de los comportamientos, interacciones y dinámicas múltiples —tanto a nivel temporal como espacial— que suceden en la experiencia humana y urbana.¹⁰

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

de se hacen más evidentes los cruces e interconexiones; donde las diferencias tienden a exhibirse, a pasearse y a chocar unas con otras. Es escenario de estrategias y tácticas donde se negocia lo propio y lo ajeno; lo deseable, lo reprochable (De Certeau 1984). Es territorio intermedio entre un afuera y un adentro por demás abigarradamente mezclado, pero necesariamente distinguible, para poder operar en la casa, el barrio, la ciudad, en el mundo.

Ya en siga...

En el espacio público urbano el transporte ha venido ganando terreno respecto a otros usos (jardines, plazas, parques, etc. Appleyard 1981).¹³ Los medios de transporte son parte del paisaje urbano contemporáneo. Actualmente, en una megaciudad como la de México, podemos decir que las formas de la ciudad son aquellas que adquiere al recorrerla (tanto por vías massmediáticas como por vías directas). Intentando un rápido recorrido histórico, es indudable que el transporte contribuyó a consolidar y acelerar el proceso de crecimiento de la mancha urbana. Esto se debe, según Ibarra (1991), a los procesos de dinámica interna que la propia ciudad de México estaba experimentando en el ámbito económico, social y político a principios de este siglo.¹⁴

Creo que es pertinente detenernos un poco en el impacto de este medio en la vida de la ciudad, pues nos ayudará a entender el impacto del autotransporte en nuestros días. El tranvía fue:

antes de su declinación, un elemento estructurante del espacio urbano [...] porque contribuyó a la consolidación de aquellas zonas urbanas que en un principio no mantenían una continuidad física con el núcleo central (Ibarra 1991:63).

En otras palabras, ayudó a articular dos mundos diferentes y no poco contradictorios. El tranvía llegó a ciudades y pueblos distantes con recorridos más cortos, lo mismo que acercó fábricas y haciendas; transportó cómodamente y propició el contacto entre pasajeros distinguidos de las colonias elegantes con "leperillos" de barriada; lo mismo pasaba por lugares de diversión que por panteones. En suma, "la ciudad se vio cuadrículada por los rápidos". Se vio alcanzada por el vértigo de la velocidad que a partir de ese momento nos consume y, el tranvía, en sí mismo se convirtió en un símbolo de la modernidad. Por otra parte, la misma expansión de la red tranviaria propició el crecimiento de la mancha urbana desde los puntos terminales de esa red. La dinámica impulsada por el tranvía modificó la naturaleza de la ciudad, cambió y transformó el

uso de sus espacios: "las calles pasaron a ser terrenos de las máquinas y los hombres quedaron confinados a las banquetas" (Camarena 1991-2:141, 144). El tranvía hizo algo más que proporcionar transporte: cambió, paulatinamente, la mentalidad de los habitantes al permitir un febril traslado de hombres y mujeres a buena parte del Valle de México. La vida social y cultural empezó a cambiar, pues facilitó la decisión de salir del hogar y viajar grandes distancias en tiempos inimaginables hasta entonces. Era un mundo de vertiginosas transformaciones, caracterizado por su intensa vida económica y por una movilidad creciente de la población. El tranvía jugaba un papel clave en la organización de los ritmos cotidianos en la ciudad, a cuyo horario debieron ajustarse las actividades laborales, comerciales, sociales y culturales de los habitantes. Asimismo, influyó en la modificación de prácticas culturales relativas a la circulación peatonal y de vehículos. Se les concedió prioridad a estos últimos en detrimento del uso intensivo de la calle que ejercían los primeros. El cambio facilitó, en parte, no sólo el auge y posterior decadencia de los tranvías, sino también la proliferación de autobuses suburbanos, taxis colectivos, combis, minibuses y bicitaxis que cubren, actualmente, los viajes por toda el área metropolitana (véase el Cuadro I).

CUADRO I
Porcentajes de viajes en el AMCM, según modo de transporte

Modo de transporte	1988	1994
	Viajes-persona-día (V-P-D)	Tramos de viaje (TV)
Colectivo	29.7%	55.1%
Automóvil	18.7%	16.7% *
Metro	17.8%	13.4% **
Autobús urbano R-100	25.9%	6.7% ***
Autobús suburbano	3.5%	3.5%
Taxi	4.1%	2.5%
Trolebús	0.3%	0.6%
Otros		1.7%
Total	100 (25, 870,000 de v-p-d)	100 (29,241,396 de TV)

* Incluye automóviles y camionetas para transporte privado.

** No se consideran los transbordos realizados.

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

Fuentes:

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

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

Lo anterior se hace más evidente en la ciudad de México después de los años 30, cuando el proceso de crecimiento físico y demográfico empezó a depender de la transformación del sistema urbano en general. En este ritmo más flexible, el autotransporte fue adaptándose mejor y resultando más eficaz con relación al tranvía, sobre todo por el proceso explosivo de asentamientos dispersos (a "saltos") en las periferias de la ciudad; lo que a su vez requería de nuevos y complejos enlaces con una centralidad urbana susceptible de conectarse a través de diversos medios de comunicación.

Uno de estos medios son las vialidades. Por medio de la red vial es que se dinamiza, en parte, el proceso de periferización del centro y centralización de la periferia. Es a través de estos continuos viajes (flujos de mercancías, información, etcétera) de los vehículos, que las calles van siendo ganadas por ellos y adquieren un nuevo sentido: son intermediarios; extensiones de los sujetos que los conducen, son su coraza de hierro (o fibra de vidrio), su "segunda piel" (Augé 1985). Los conductores son quienes, con su uso intensivo y "mediado" de calles y caminos, se han adueñado materialmente de la ciudad. Aunque lo han hecho de manera desarticulada e individual. En su calidad de "pequeños conquistadores" del camino, los individuos, ya sea agrupándose en "hordas" (cooperativas, empresas, asociaciones o clubes) o de manera individual (automovilista particular), compiten y se disputan un lugar o el dominio en el asfalto: tamaños, marcas, modelos, arreglos, número; todo juega y contribuye a reforzar las distinciones y diferencias entre unos y otros.¹⁵ Siendo las vialidades lugar donde estas interacciones tienen lugar, los vehículos adquieren gran importancia, especialmente para quienes pasan la mayor parte de su tiempo en él, entre otros, los choferes del transporte público de pasajeros (su horario promedio con el vehículo es de aproximadamente 12 horas diarias). Por lo tanto, es necesario hacer una escala para ver más detenidamente el vehículo de transporte de pasajeros.

El espacio del transporte

Cada vehículo puede considerarse como un foro¹⁶ donde se llevan a cabo diversas interacciones, significaciones y usos del mismo, por parte de usuarios y operadores. Desde el exterior, un vehículo puede verse no sólo como parte del paisaje sino como un objeto cerrado sobre sí mismo, como un receptáculo de interioridades. Un espacio acotado cuya(s) puerta(s) demarcan ya un adentro y un afuera significativo: un adentro

público o semipúblico para el usuario, pues es como si se adentrara en la sala de un hogar ajeno; y un adentro privado o semiprivado para el conductor quien "habita" tal lugar. Por su parte, el afuera aparece como público para conductores y usuarios: la calle, la ciudad con su diversidad de construcciones (edificios, plazas, casas, puentes, semáforos, baches): el variado parque vehicular, los peatones en sus distintas modalidades (transeúntes, vendedores, policías); los reglamentos de uso de suelo; etc. Pero, el vehículo es significativo en su conjunto por su forma, tamaño, modelo, marca, costo, desarrollo técnico. Participa, como pocos objetos, de una densidad de significados que denota su carácter polisémico.

No está por demás señalar que el vehículo es una forma construida¹⁷ de producción en serie, donde el consumidor está cada vez más alejado del producto y cuyo diseño original ha sido determinado previamente en un proceso de producción que descansa sobre el concepto de *funcionalidad* (Baudrillard 1969).¹⁸

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

ponsabilidad y tensiones que pudiesen presentarse durante un recorrido. Esta situación implica la aceptación del poder por parte del chofer sobre los pasajeros durante su estancia en el vehículo. Lo que se concreta en el momento de darle unas monedas a cambio del derecho a ser conducido en condiciones dignas para ellos. No obstante, prevalece la imagen de que el usuario mientras permanece en el vehículo está bajo la autoridad del chofer. Estamos en su *dominio*. La organización de este espacio condiciona rígidamente los usos de cada participante, aunque habrá un relajamiento de las reglas de uso ante la ausencia de una de las partes.

En su papel protagónico, el chofer, para mantener su posición (mezcla de control y de poder), pone en marcha una serie de sutiles mecanismos de apropiación que tienden a reforzar el sentido de autoridad que posee en el espacio vehicular. Resultan de la mutua influencia del sujeto con el vehículo a través del tiempo y tienen que ver con los usos y la propiedad del vehículo. Para los choferes del TPP, el vehículo tiene un uso rutinario como lugar de trabajo; es más que un medio, representa una extensión capaz de potenciar algunas capacidades del cuerpo: aumenta metafóricamente su velocidad, su capacidad de carga, de visión, etcétera. Aquí opera una especie de "fusión" entre el sujeto y el vehículo, que lo inviste, a este último, de un conjunto de afectos y sentimientos como si se tratase de un compañero, un colega, un socio: un objeto singularizado. Existe un conocimiento detallado que surge de la relación que tiene cada chofer con su máquina, pues cada una de ellas tiene sus particularidades y el chofer las conoce ampliamente: un ajuste aquí, uno allá, un "meterle mano", resuelven problemas que para otros serían imposibles. Para este grupo se vuelve central no sólo concebir al objeto como herramienta, ni como una extensión del cuerpo o un objeto singularizado (humanizado), sino también como un espacio habitable que coincide con el lugar de trabajo y traslado. En suma, donde los choferes pasan la mayor parte de su tiempo (incluido el libre), es decir, buena parte de su habitar.

Si lo anterior coincide con la propiedad legal del vehículo se habrá logrado obtener uno de los ideales más importantes en este tipo de empleos. Como en el caso de los autobuses del paradero La Paz, de 36 unidades, 31 son propietarios y choferes de su unidad.

Para profundizar en los usos y significados de los conductores del TPP hacia su(s) espacio(s) en el vehículo, haré una breve descripción de la cabina, como espacio privado del conductor. Se ubica en la parte frontal del vehículo, en nuestro caso camión: inicia en la parte delantera del vehículo y termina en el asiento del conductor; esta área incluye el primer asiento (el más cercano) respecto del conductor. Dependiendo

del tipo de autobús habrá un asiento "exclusivo", que se sabe no disponible para todos los pasajeros y que debe ser cedido explícitamente, por el chofer, pues como señalaron: "es para los *pollos*".¹⁹ La cabina suele estar pintada de color diferente del resto de la unidad; es además donde el chofer coloca los elementos que considera necesarios o complementarios para su estancia en el vehículo. Es decir, si bien existe una división entre la vida privada y la vida en el trabajo, el chofer, para sentirse como en su casa, impregna a la unidad con su vida privada y trata de reproducir cierto confort hogareño. Al franquear las puertas del vehículo, uno puede encontrar accesorios como cortinas, un espejo, cobertores, un ventilador portátil, un autoestéreo, herramientas, cubetas con agua, un altar (sí es creyente) o una serie de amuletos para la buena suerte y la *marimba* (receptor de monedas). También gran diversidad de figurillas o letreros que hablan de la personalidad, gustos y evocaciones del conductor. O bien, encontrar una torreta, un televisor o hasta una minicantina, u otros artículos que conforman una parafernalia densificada en un brevísimo espacio.²⁰

El máximo uso de este espacio se ve prolongado hacia el resto del vehículo, especialmente, cuando no está en servicio. El vehículo adopta un carácter unitario y todo está a disposición del operador; sus posibilidades de uso parecen multiplicarse: empíricamente es frecuente encontrar al operador sin abandonar su posición estratégica (al frente del volante) comiendo, bebiendo, leyendo o descansando, solo o acompañado.

El vehículo es un foro donde coexisten los ámbitos de lo público y lo privado. La cabina representa el ámbito privado, cuyo radio de acción, a medida que se extiende, se hace más débil hacia la parte posterior del vehículo (pasillo) —ámbito más público. Esta parte no llega a cobrar total independencia y pleno sentido público, pues se topa con el carácter cerrado de la unidad, cuya apertura depende del control del operador. Esta relación dentro del vehículo permite concluir que cada vehículo es un espacio semiprivado o semipúblico, según se le considere desde el punto de vista del chofer o del pasajero, respectivamente.

La cabina es estrictamente territorio del conductor; excepcionalmente otro puede ocupar este sitio, siempre y cuando sean personas cercanas a él: colegas, *pollos*, *chalanés* (ayudante de un chofer), o bien el *checador* (vid infra). Destacando que suele ser el chalán (si lo hay) quien más a menudo tiene acceso, o mejor, la obligación de mover la unidad en ausencia del chofer.

El gremio del volante

Haciendo un alto en la red de relaciones sociales en que participan y de las que se valen cotidianamente los choferes, evocaré la imagen de comunidad que por momentos pude percibir al interior del paradero La Paz. Posee una estructura jerarquizada donde la trayectoria laboral de cada sujeto iría de manera ascendente como sigue: de chalán, a posturero, a chofer de planta, a chofer dueño y, finalmente, empresario. Al lado de esta carrera ocupacional está el puesto de *checador* o *despachador*, cuya función es la de servir de organizador o mediador en la competencia que cotidianamente se da entre los distintos equipos formados por un chofer, el chalán (si lo hay), y "su" vehículo.

El *checador* tiene cierta autoridad que proviene del poder delegado por todos los miembros de la agrupación. Suele ser un sujeto con prestigio de dirigente, que representa al grupo cuando se le requiere. Puede conocer perfectamente el oficio, ser un chofer comisionado o retirado; o bien, desconocerlo casi por completo, es el caso de algunas mujeres. Lo que se aprecia en él (ella) es que encarna la justicia —sea un árbitro—, en la contienda laboral diaria.

El *chalán* es, regularmente, un niño o adolescente (entre 10 y 17 años) quien cumple diversas funciones: como ayudante del chofer puede ser el cobrador, el encargado de la limpieza de la unidad, servir de compañía del conductor, de gritón, de mandadero. A cambio de un salario, poco mayor del mínimo, pero cuya mayor retribución consiste en el aprendizaje del oficio: ser chofer. Sus aprendizajes los obtiene al mover el vehículo en la fila (antes del ascenso del pasaje). Se le trata agresivamente, casi siempre con un lenguaje ofensivo y exigiéndole obediencia casi absoluta. Empero, él la cuestionará y rechazará en cada oportunidad. De alguna manera, es un discípulo que soporta la *carrilla* —el abuso— del maestro, quien para el chalán tiene calidad de socio, *carnal* (hermano) o héroe; como si se tratara del modo de vida que desearía para su edad adulta. El chalán suele ser un familiar, pariente o amigo con quien se establecen alianzas y solidaridades. El chofer y el chalán establecen a través del vehículo un proceso dinámico de transmisión de conocimientos y afectos que constituyen parte de los bienes del chofer: su saber hacer.

Por su parte, un posturero es un chofer eventual en una o más unidades, es decir, se define más bien en oposición al chofer de planta; suele tener un subcontrato con el chofer de planta (sin que el dueño esté involucrado).²¹

Un chofer de planta reúne las condiciones mínimas para encargarse de un vehículo que, a menudo, pertenece a una empresa y donde se establece un contrato formal para desempeñarse como tal.²²

No hay una división fija entre las categorías arriba señaladas, pues resulta que algunos choferes suelen andar de chalanos porque lo consideran más relajado y rechazan las responsabilidades propias del operador. En este caso, las relaciones entre un chofer y un chalan-chofer suelen ser más respetuosas que si sólo, este segundo, fuera chalan.

El chofer-dueño, es el estatus más común entre los entrevistados de la Línea México-Los Reyes-Chimalhuacán y es el más deseado en esta actividad, aunque no es un estatus mayoritario en todas las rutas; quizá lo es excepcionalmente en ésta debido a su antigüedad, ya que por lo menos siete eran casos de segunda generación en el oficio.

En la parte más alta de la escala está el empresario, quien sin estar frente a un volante administra dos o más vehículos. Este estatus no es muy común y quienes lo poseen suelen tener estudios medios o altos cuyas miras están sobre el futuro y el progreso; éste, en general se interpreta como "tener más unidades". La mayoría consideró como el nivel óptimo de estar en el negocio poseer 1, 2, o hasta 3 unidades, de las cuales ellos manejarían una -el modelo más reciente o el de mejores condiciones a su parecer. Independientemente de las ilusiones o ambiciones de cada uno, hay un sentido de realidad muy fuerte que les manifiesta sus límites y la dificultad de conseguir un vehículo, en especial si es de las proporciones de un autobús.²³

Acelerando...

las relaciones en tránsito

La evocación antropológica de comunidad sería demasiado estática si no consideramos las prácticas sociales cotidianas y algunos niveles de socialidad²⁴ en que están inmersos los sujetos. Lo siguiente intenta resumir los ritmos y algunas rutinas diarias en el paradero La Paz (principalmente, de parte de los conductores).

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

Esto se repite más o menos 5 veces a la semana, ya que la mayoría de los entrevistados son choferes-dueños: descansan el día de "no circula" y también el domingo "para estar en la casa, o con la familia". Su horario de trabajo comienza entre 3 y 6 de la mañana, y termina entre las 8 y 11 de la noche. Su horario es medido en términos de vueltas o *corridas* (cubrir un circuito de ida y vuelta desde la base que se partió). El circuito se inicia saliendo de la casa del chofer hacia la base ubicada en alguna periferia para llevar gente al "centro", y de ahí realizarán las vueltas que consideren necesarias para sacar una cuota de dinero diaria que tienen como meta. Cierran el día con el regreso a casa.

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

- 1) El mantenimiento y la limpieza. Esto incluye actividades de revisión mecánica: revisar agua y aceite del motor, el aire de las llantas o buscar fallas en el resto del vehículo. En las actividades de limpieza hay una conducta casi compulsiva: apenas desciende el pasaje, el operador —si está sólo— o su chalán, o bien ambos; escoba en mano, franela y agua, inician el aseo. El tiempo para efectuar esta labor depende de cada sujeto y las circunstancias durante el día. Puede ser cada vuelta, "una barrida al pasillo", o cada dos. Si se dispone de más de una hora, se hará una limpieza externa e interna más exhaustiva, tanto del vehículo como de su(s) operario(s). Cuando llegan a la base, resulta importante saber a través del checador el número de unidades que esperan para salir antes que ellos, pues no todas están presentes.

El chofer explica esta actividad compulsiva por el aseo pragmáticamente: "para que tenga buen aspecto", "que se vea presentable", "que esté limpia". Sin embargo, se puede relacionar esta actividad al hecho de experimentar al interior del vehículo un espacio (semi-privado /semipúblico). A la luz de esto, tales "rituales" de limpieza²⁵ pueden interpretarse como momentos de resignificación, reappropriación total del vehículo, que se ha visto expuesto a un uso público intenso (ascenso/descenso), donde se va deslavando la imagen de objeto cerrado igual a privado, común a pasajeros y operadores. El "ritual" de limpieza contribuye a reelaborar el rol privilegiado que en este tipo de espacio el chofer posee.

- 2) Otro conjunto de actividades, igualmente importantes, son las relacionadas con actividades personales del chofer, en especial, la comida.

La manera común de realizar esta actividad puede ser:

- a) Comer en la calle. Dado que no hay oferta al interior del paradero, el alimento se obtiene fuera en locales establecidos –de preferencia de comida corrida–, o bien en puestos ambulantes o semifijos de *antojitos*.
- b) Comer en casa. Si es que se dispone del tiempo suficiente y/o se vive cerca de alguna de las bases del circuito cotidiano, se acudirá a alimentarse para luego volver al trabajo.
- c) La vía de las *canastas*. Estas pueden ser de dos tipos: primera, que sean preparadas en casa del conductor o, dado el caso, del chalán, y sean llevadas por algún pariente o conocido a un punto del recorrido; segunda, que sean preparadas en un sitio, ya sea comercial o una casa, cuya ubicación estratégica a lo largo del circuito, sirva para entregar las que comúnmente son comidas corridas “para llevar”; a condición que los envases se entregarán al día siguiente a cambio de otra ración.

La comida se complementa con otras actividades de tipo personal como, dormir, descansar, leer, escuchar radio o ver televisión, elementos a menudo acondicionados al vehículo. Son actividades que giran en torno al vehículo cotidianamente. A la manera de la cocina para una ama de casa, lo mismo puede decirse para un vehículo respecto al chofer: es **su lugar** (Hall 1990:175-6).

- 3) La tercera actividad, quizá más frecuente y confundible (o combinada) con las dos anteriores, es *cotorrear*. Término con que se suele reconocer a bromear, alburear, saludar, jugar, platicar. Actividades todas ellas realizadas grupalmente. Suele manifestarse si se va a la caseta (asignada por la administración del paradero) con el despachador o si en la fila de espera hay amigos o conocidos que participen en él. El cotorreo se nutre de las actividades referidas al trabajo, con la máquina, los camaradas y los usuarios. De hecho, parece ser el elemento aglutinador del grupo, que contrasta con el individualismo y la competencia que impera durante la conducción del vehículo. Sus puntos más intensos son los que tienen que ver con los albures, las mujeres y el vino. La conjugación de estos elementos impone un ambiente lúdico-festivo muy apreciado y buscado constantemente por los conductores.

Durante el “cotorreo” el espacio del paradero adquiere la apropiación simbólica y física de parte de los choferes. Su importancia es que integra, al conductor, a la acción e imagen de pequeño grupo, en tanto que todos los choferes están sujetos a las mismas condiciones físicas de trabajo y comparten códigos, símbolos y significaciones con lo que consi-

guen escenificar sus identidades y trazar sus diferencias, tanto con los choferes de otras rutas del mismo, como con otros sujetos que circulan por el paradero.

El cotorreo es una actividad propiciatoria de múltiples relaciones sociales; implica que muchos de los contactos establecidos entre choferes, chalanos, despachador y demás personajes (usuarios, algunos vendedores ambulantes, policías) sean enmarcados por ciertos códigos particulares, por ciertas formas de expresión que son ya tradicionales, aunque no son exclusivas, de los choferes. Entre otros, el albur²⁶ como expresión verbal por excelencia. La constitución y manejo de este particular código, con toda su evocación sexual, se integra perfectamente al tipo de contactos que se establecen en este sitio: siempre fugaces y en ambiente de competencia masculina. El albur se ve apoyado por un conjunto de "juegos de manos", alusivos a prácticas sexuales (se simula sexo oral, manoseo de genitales, etc.), o bien, a breves escaramuzas de golpes (uno a uno, entre varios, o varios contra uno). En suma, los actos de locución y contacto tienden a reforzar el ambiente de conflicto simulado, de competencia, de masculinidad y de retórica para ganar un prestigio, para demostrar y reafirmar quién es el mejor. Tal vez se trata de una reiteración de su existencia, de su personalidad y de su jerarquía, expuesta a un fuerte desgaste emocional y a una dosis de incertidumbre con cada recorrido.

Otro medio de comunicación es el sonoro; éste se expresa por medio de silbidos, ya sea con las *cornetas* (claxon) del vehículo o con la boca. Los silbidos suelen funcionar como saludos, y desde el vehículo se suelen expresar cuando se llega o se parte de una base (en el paradero La Paz son multados si lo hacen). O bien, cuando en el trayecto del circuito se ve a algún vehículo o un establecimiento conocido, o porque se busca llamar la atención de alguien: ya sea un pasajero potencial, una linda mujer u otro chofer que le ha dado un *cerrón* (obligado a frenar o maniobrar bruscamente); en este último caso será en tono ofensivo el silbatazo.

Los códigos visuales merecen mención aparte: las expresiones ubicadas sobre o desde el vehículo. Todo el conjunto de adornos, rótulos, figurillas, iconos, calcomanías o cualquier expresión escrita que nos "habla" de un intrincado mundo de significados y significantes; este mundo nos evoca las expresiones encontradas en los muros de las calles ciudadinas. No obstante, desde mi perspectiva, cada unidad constituye un receptáculo/muestrario de una densa red de símbolos y signos que forman, en parte, una cosmovisión, un ritual de autorepresentación (Silva 1988). Una forma de ser que está fuertemente condicionada por la ma-

nera de experimentar un espacio público/privado y más o menos móvil. En general, tiene que ver con cuestiones de fijar(se), aún de manera contradictoria, algo en este constante movimiento, buscar elementos que se plieguen al ritmo de la manera en la que viven sus vidas. Donde cada elemento está determinado por la biografía y la voluntad del sujeto formando un denso nudo que incluye elementos de su vida inmediata, evocaciones y deseos. En este tipo de expresiones hay un “dejarse ver”; existir en el momento de nombrarse, actualizarse. Para ello, que más da ponerle el nombre de la canción de moda, la telenovela actual o la caricatura del momento, pues se comparte con ellas un presente que se sabe cambiará. Lo que se busca es que en alguna forma sintetice o remita a la personalidad espontánea del operador, o aquella proyectada –creada– para el camión en una especie de acto de personificación que, enmascarada, resalta las evocaciones y deseos del conductor a la par que su percepción inmediata de la realidad. Esta alegoría puede dar lugar a la creación de todo un personaje, una especie de bandera que se exhibirá con orgullo por el mundo –servirá como carta de presentación a la vez del chofer y del camión. Con el paso del tiempo los sentimientos, los recuerdos, pensamientos y deseos van cambiando y se puede dar una sucesión de objetos e imágenes, o bien su acumulación. Este suele ser el caso común en los camiones del paradero La Paz. Por lo tanto, cuando uno actúa como intérprete o receptor de tales emisiones encuentra una suerte de cuadro caótico (o surrealista) de difícil sistematización. Acercarse a ellos, tal vez sea a la manera de una presentación de videoclip: con su relampagueante sucesión de imágenes sacadas de aquí y de allá, de frenética y disímbola forma y contexto.²⁷

Cierre de circuito

(consideraciones finales)

Por razones de estrategia analítica (y limitaciones de espacio) he puntualizado algunos factores objetivos y fuerzas materiales que inciden en el mundo de los profesionales del volante y le dan su peculiar estructura y sentimiento. A lo largo del trabajo traté de hacer relevantes algunas de las relaciones más importantes entre un espacio *laboral móvil* y un sujeto que experimenta de manera intensa su uso. Lo anterior, me ha permitido acercarme a este oficio que configura un modo de vida urbano con su trabajar, trasladarse, proveerse, divertirse, relacionarse y habitar que da pie para hablar de una “tribu”, en el sentido de Maffesoli (1990), y

que también me permite explorar ciertas perspectivas de un espacio vehicular a través de sus diferentes temporalidades.

En primer término, puesto que el operador pasa la mayor parte de su tiempo en el vehículo trabajando y/o viajando de manera independiente, este rasgo suele exaltarse a nivel de ventaja en la literatura de viajes. Esto tiene que ver con la libertad, mejor dicho, el mito de la libertad a través del viaje, del conducir.²⁸ Las reglas se sienten mínimas y la autonomía que permite el oficio conduce a experiencias volátiles, inciertas y eróticas, como si se tratase de una serie televisiva de aventuras. Lo que sumado al poderío que brinda el dominio sobre la máquina hacen parecer al conductor como un "superhombre". Aquí, el espacio enfrenta al sujeto cotidianamente con la paradoja de que, por un lado, tiende a alejarlo de las instancias de interacción comunitaria (familiares y/o vecinales), motivos que justifican su trabajo; por el otro, exalta los rasgos independentistas, casi solitarios, de vivir un presente acelerado, aparentemente sin preocupaciones, pero arriesgando su vida diariamente. Viven una especie de ahistoricismo donde la carretera se convierte en una metáfora de su vida: sobre la carretera todo puede pasar, uno es vulnerable pero también abierto a conseguir logros casi extraordinarios para sujetos de su misma condición social. Habrá que considerar que la mayoría de estos sujetos saben que desempeñan este oficio —esta forma de vida— sin pensar en sí mismos, sino que tienen como justificación a su familia: se someten a una especie de autosacrificio. Para este sacrificio hay opiniones encontradas de parte de los involucrados, unos lo ven como negativo, a otros les parece positivo, aunque prevalece la ambivalencia en sus opiniones.²⁹

En el caso de los choferes del TPP, hay indicios de una descomposición de algunos procesos de socialidad e interacción, así como la emergencia de nuevos espacios que (aún de forma contradictoria) son un indicio de la reconstitución de nuevas formas de reconocimiento, interacción y afecto que, de alguna manera, representan una opción que surge de experimentar una vida de y en la calle. Entre otros indicios, podríamos mencionar la construcción de la experiencia (subjetiva) y la socialidad experimentada a través de contactos menos predecibles, contingentes, que, más o menos, coinciden con un encuentro social "en movimiento", sobre la marcha, a través de contactos y circuitos más o menos aleatorios.³⁰ A la par de esto, surgen nuevas lealtades, nuevas alianzas, sobre todo entre chofer, chalán y máquina, mediados por el checador, en un ambiente de masculinidad y competencia en busca de establecer, entre otras cosas, ser el mejor, o quizá sólo ser alguien: un habitante urbano.

El empleo es sólo temporal, es un medio para buscar establecer un espacio propio, pues en ningún momento se pretende que la vida de y en la calle sea permanente o definitiva. Hay siempre la intensión de un *cierrre de circuito*: de un retorno al hogar. Esto significa moverse en dirección a un punto fijo en el espacio donde les esperan cosas conocidas, habituales, la seguridad y una fuerte dosis de sentimiento. Sin embargo, hablando empíricamente, la casa es un sitio complementario para los choferes: implica ir a ella, casi exclusivamente a tomar un baño, cenar y dormir. No por ello, deja de ser el lugar más importante, porque es el lugar de salida y de llegada, así como el lugar de descanso; es donde está la familia, la causa por la que los sujetos salen a trabajar y es lo que consideran la forma ideal o normal de vivir: a lo que apuestan conseguir o mantener con su sacrificio.

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

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

En suma, se busca que el uso del espacio público, al que se está expuesto a diario, enriquezca el ámbito privado. Pero, en la lucha por conseguirlo, crearlo, mantenerlo y de ser posible perpetuarlo, se corre el riesgo de "quedarse en el viaje", pues éste parece ejercer un poder de fascinación, una suerte de vértigo en espiral que puede llegar a convertirse, en caso extremo, en una espectacularización distorsionada de lo real, creyendo vivir una "vida de acción" como paradigma de la *buena vida*.

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

Sin embargo, esta integración es intermitente y casi nunca trasciende al total del grupo que forma la ruta, ni al espacio que contiene al parade-

ro. El constante movimiento que demanda el oficio impide que se prolongue o implique a otros rubros de la vida. El paradero funciona como un catalizador de las tensiones cotidianas y como un articulador, a la vez que expulsor, de sus "habitantes". Tiene la función de un contenedor de sentidos y de prácticas que delimitan fronteras entre los sujetos que circulan por él. También dota de un sentido de pertenencia territorial a los choferes, el cual se constituye entre las distintas bases que forman el circuito de la ruta, los recorridos y la casa del conductor. Las bases o paraderos son lugares centrales que forman parte del circuito cotidiano y se invisten de valor al recorrerlos.

Finalmente, a nivel del espacio público urbano y de su relación con los conductores, es posible señalar cómo se va transformando éste a través de las relaciones que se dan entre los actores y el espacio, así como entre los actores mismos. Percibo estas relaciones, principalmente, en dos sentidos. Primero, a nivel del sujeto. Al interior de los vehículos, los conductores se apropian fragmentariamente del espacio público urbano. Congregados en pequeños grupos (rutas) pero, principalmente, de forma individual —entre tácticas y estrategias; entre agresividad y tolerancia; competencia y humor—, escenifican sus identidades y desarraigos, sus relaciones, saberes y sentimientos. Por otra parte, los transportes han venido ganando terreno con la construcción de grandes avenidas que inducen a la aceleración del movimiento, la nula permanencia de los sujetos; su repliegue a contados sitios públicos o, en mayor medida, su reclusión en los espacios domésticos. Parece como si la red vial representara (metafóricamente) la acelerada circulación de objetos y sujetos en la vida urbana; como si se tratara de no detenerse; circular permanentemente dentro de un aire elusivo donde la imaginación de lo nuevo, la aventura y el cambio es lo que cuenta.

En ese sentido, tal vez se tenga que aceptar que los vehículos en los actuales contextos, por lo menos para los choferes del TPP, se han convertido en un espacio "intermedio" que ha condicionado la emergencia de un estilo de vida, ubicado en una especie de paréntesis casi permanente, vivir al interior de un intervalo, vivir ambiguamente: "a mitad de", "en medio de". Es decir, "se está a la mitad entre el punto de origen y destino, a la mitad entre el afuera de la calle y el adentro del vehículo" (Aguilar 1995:54); a mitad entre la velocidad respecto del exterior y la lentitud del tiempo en el interior; a mitad de una ida y una vuelta; a mitad de una casa fija y una en movimiento. A mitad entre los traslados y las residencias.

Notas y referencias bibliográficas

- Este trabajo es producto de seis meses de trabajo de campo, en 1996. Estas notas se desprenden de los últimos tres meses y tienen como referencia a conductores de autobuses (*chimecos*) de transporte de pasajeros.
2. Krotz destaca el papel del *asombro* como elemento característico del viaje tanto en su fase inicial como en su transcurso, hasta la reflexión posterior. M. Aguilar, desde otro registro, señala que "las ganas de no estar aquí y la sensación de flotar entre cosas nuevas son indiscutiblemente las marcas del viaje" (1993:22).
 3. Por supuesto no pretendo eliminar las cifras que apoyan en gran medida la proyección estigmatizada de estos sujetos. Por ejemplo, en noviembre y diciembre de 1992 la Dirección General de Autotransporte Urbano (DGAU) recibió 1,092 quejas de usuarios. De ellas (46%) fueron por alteración de tarifa; (36%) por maltrato de los choferes; (12%) por exceso de velocidad, cortar circuito y conducir en estado de ebriedad; y (5%) por negar el servicio. En ese mismo período fueron detenidos 200 conductores por cometer graves infracciones (Padilla 1993: 34).
 4. Parece homogéneo el "mundo del volante"; pero habría que preguntarse por las diferencias entre conducir un auto particular, un vehículo de carga, un transporte eléctrico o un bicitaxi. Algunas apreciaciones tendrán que ser tomadas como provisionales, en tanto que el conocimiento de los subgrupos que podrían distinguirse en el universo de choferes y automotores no sea estudiado.
 5. No hay datos precisos sobre la situación del autotransporte para el Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM). Los datos se presentan según la entidad federativa. Por ejemplo, para el D. F., en 1994, hay 2'608,500 vehículos registrados. 4893 son oficiales, 138,507 públicos y 2'465,100 particulares. También se registran 109,931 vehículos públicos (incluidos microbuses y combis) y 12,614 camiones de pasajeros (INEGI 1995a). Por supuesto, el AMCM abarca algunos municipios principalmente del Estado de México. El cual aporta, aproximadamente, 17 mil vehículos de transporte de pasajeros (Padilla 1991:31). De lo anterior, queremos destacar que, en promedio, podríamos hablar de un conjunto de, aproximadamente, *150 mil* choferes y, más o menos, el mismo número de familias que dependen de esta actividad. Para el caso de los choferes de camiones, según nuestras fuentes, se estiman *15 mil* conductores en toda el AMCM.
 6. Las exploraciones tenían la intención de comparar los referentes (imágenes urbanas) que tenían dos generaciones diferentes de choferes en la ciudad; se buscaba presentar una evolución de un "imaginario sobre ruedas", usando las expresiones escritas e iconográficas que se colocan en los vehículos. Lo anterior significa que hubo un viraje en el transcurso de la in-

- hículos. Lo anterior significa que hubo un viraje en el transcurso de la investigación. El cambio tuvo que ver, entre otras cosas, por la falta de registros para comparar, la flexibilidad para la elección del tema y la influyente lectura de G. Devereux (1977).
7. Este paradero establecido en el municipio del mismo nombre, inició operaciones en el año de 1991, año de la inauguración del metro Línea "A". Está a cargo de la Comisión de Transporte del Estado de México (COTREM). Tiene un aforo de usuarios, en promedio diario, de 33,188; y el de vehículos es de 3,487. Cuenta con una capacidad de 1,075 unidades, en promedio cada día. Actualmente 7 organizaciones y 5 empresas prestan el servicio. Las rutas que cubren estas organizaciones atraviesan los municipios de Texcoco, Chicoloapan Chimalhuacán, Chalco e Ixtapaluca. Finalmente, su rasgo más característico es que no hay comercio "callejero" en su interior. (Fuente: Cotrem 1996).
 8. Esta empresa inició, aproximadamente, en 1922 y recorría un circuito que iba del municipio de Chimalhuacán hacia la Plaza de la Soledad en el D.F. Para 1946 el circuito se hizo vía la carretera México-Texcoco, recién inaugurada. La mayoría de fundadores de esta Línea fueron nativos del municipio que abandonaban actividades agrícolas. Actualmente, como antaño, esta empresa cubre importantes rutas de los municipios de Chicoloapan y Chimalhuacán. Cuentan con dos bases principales en los paraderos del metro Zaragoza y La Paz. Las unidades que prestan el servicio son exclusivamente autobuses -camiones- y minibuses. En el paradero La Paz, sólo hay un microbús, el resto son camiones.
 9. Una en la ruta San Bartolo (Naucalpan)-Metro el Rosario, al norte de la ciudad, a bordo de un microbús. Las otras fueron a bordo de chimecos al Oriente de la ciudad, en la ruta Metro La Paz-Santa Rosa (Municipio de Chicoloapan).
 10. Véase, desde diversas perspectivas y abordando diferentes temáticas: Hanerz 1986; Altman 1989; Lezama 1993; Safa 1993; Amerlinck y Bontempo 1994; Ramírez 1994; Aguilar 1993, 1995; García Canclini 1995.
 11. Véase, por ejemplo, *Antropología y Ciudad* (1993), García Canclini 1990, 1995, y el número 27 de la revista *Ciudades*.
 12. Este puede ser definido como "el entorno común donde las personas llevan a cabo actividades funcionales y rituales que cohesionan a la comunidad tanto en rutinas cotidianas como en festividades periódicas. Donde se reconoce que se puede usar o se usa con propósitos privados. Además, por ser significativo para los usuarios va cambiando como cambia la vida pública" (Carr y Rivlin 1992: i).
 13. Para 1982 la Dirección General de Planificación en el D.F. destaca que el uso del suelo en el D.F. está distribuido de la siguiente forma: 54% corresponde a habitación; 28% vialidades; 7% servicios; 6% espacios abiertos y 5% industria. Es decir, la superficie vial del área urbanizada en el D.F. capta más de la mitad de la extensión dedicada a la habitación y más del doble del espacio destinado a los servicios y a la industria (SCT-IMT 1989:2).

14. En 1900 se puso en práctica el primer tranvía eléctrico en la ciudad, el cual iba del Zócalo a Tacubaya. La introducción del tranvía fue una respuesta a las necesidades de la nueva configuración urbana (Ibarra 1991:63).
15. En el TPP las diferencias más obvias entre vehículos, se suelen establecer por el número de pasajeros que pueda transportar, preferentemente, sentados: un autobús también conocido como camión o chineco tiene capacidad para 40 asientos; un microbús, entre 20 y 30; una combi, entre 9 y 13; un taxi (auto compacto) hasta 5 pasajeros; y un bicitaxi de 1 a 3. A mayor tamaño de un vehículo, mayor dificultad y responsabilidad, pero también mayor prestigio y jerarquía reconocida entre los choferes.
16. Según A. Rapoport, un foro es una unidad social de espacio cuya función activa es crear el entorno más adecuado al tipo de actividades que cada cultura ha definido como el más apropiado para desempeñarlas. Cada foro está determinado y en relación con un sistema de actividades y con otros lugares o foros de actividad, en un sistema de foros, (esto es un entorno construido); si bien esos foros pueden ser neutrales, inhibir o propiciar conductas o actividades, nunca son determinantes ni generadores de actividades, pero tampoco son un mero telón de fondo (Citado por Amerlinck y Bontempo 1994: 77 y 84).
17. Este concepto resulta aplicable a todo tipo de construcciones erigidas por el hombre; denota una relación entre elementos no necesariamente visibles, p.ej., la forma urbana incluye redes sociales, ámbitos de privacidad, reglas de uso de lugares, etcétera. (Amerlinck y Bontempo 1994: Cap 2).
18. Siguiendo a Baudrillard, el término funcional, que encierra todos los principios de la modernidad, es perfectamente ambiguo. Por un lado, sugiere que el objeto [funcional] se consume en su relación exacta con el mundo real y con las necesidades del hombre. Por otra parte, y más importante es, que "funcional" es lo que está adaptado a un orden o a un sistema: "la funcionalidad es la facultad de integrarse a un conjunto [...], convertirse en un elemento de juego, de combinación, de cálculo en un sistema universal de signos" (Baudrillard 1969:71).
19. Designación de la novia, amiga ocasional o amante. En este tipo de relaciones, el vehículo puede propiciar o mantener algunas de estas relaciones, esto es, podría decirse que se sustentan en este espacio estratégico e íntimo que es la cabina.
20. "La gama de objetos, actividades y prácticas en este ámbito considerado parte del mundo privado, responden a principios sociales generales y expresan formas culturales de las clases populares, resultado de diferentes raíces e influencias: ancestrales y contemporáneas, prehispánicas, coloniales, indígenas, cosmopolitas, etc." (Lima 1991:68). Tal parece la descripción de una cabina, pero no... se trata de una vivienda de tipo popular.
21. A propósito, un sujeto comentó: "...a mí me dejan esta unidad [un microbús] sábados y domingos y, entre semana, hay un chofer de base [...] Yo, en la semana, tengo que buscarle por otro lado. Ya encontrando otra uni-

- dad; o andar barriendo o limpiando [otros vehículos], de chalán o de grítón..." (Paradero el Rosario).
22. Un ejemplo lo mencionó un chofer de la *Línea de Autobuses del Noroeste*: "Hay que venir y preguntar cómo se chamea en la Línea. Luego, traer tus papeles: Tu fianza, tu licencia,... después, que te hagan tu prueba de manejo alguno de los dueños de la Línea y, finalmente, te mandan a recorrer rutas. Te mandan a "patín", para que cuando se ofrezca, pues ya la sepas. Ya luego vienes y, si tienes conocidos, pues vas con ellos sino, pues, andas preguntando con quién y ver si te conviene, ya de planta o de posturero. Si no, nomás buscar p'al chivo [gasto diario]" (Paradero el Rosario).
23. Como ejemplo, M.R. vendía su camión en 60 mil pesos –modelo 1980–, que compró en menos de lo que pretende venderlo (pero en él invirtió todo su trabajo y algunas ganancias para "tenerlo al tiro"). Y buscaría conseguir un camión de modelo más reciente. Lo que nos habla de un nivel de capitalización que requiere un esfuerzo y trabajo constantes, algunos sacrificios que implican no sólo al conductor sino también a su familia.
24. La socialidad es definida por Nateras (1995: 30) como "el conjunto de interacciones sociales que se generan dentro del espacio", referido, éste, en su dimensión física pero, principalmente, simbólica. Cfr., también Maffesoli 1990, quien va más allá y pone socialidad frente a sociedad. Donde la sociedad está formada de individuos, la socialidad de personas. El individuo tiene una identidad. La persona se identifica con un rol. En la socialidad hay un predominio de lo empático vs lo racionalizado de lo social (:37 y ss.).
25. Como Mary Douglas (1973: 54) lo señala, "En teoría, toda actividad que involucra poner algún orden tiene algo de ritual social, pues el acto de restablecer el orden es lo que se entiende por restablecer la sociedad". Nuestra conducta ante la contaminación es la reacción que condena a cualquier objeto o idea que es probable que confunda o contradiga clasificaciones queridas. Es decir, lo limpio y lo sucio es relativo, dependen de un sistema de clasificación y ubicación de la materia dentro de ese sistema.
26. Según Gutiérrez 1988, el albur, "es un juego verbal que se practica en todo el país con distintos grados de elaboración y complejidad [...]; transforma las connotaciones del lenguaje, le confiere, como a la poesía, tersuras, colores, calores, escorzos, aristas. Y como es hablado, la inflexión de la voz, las cadencias, el gesto, el intercambio de miradas, que le acompañan, se confabula para propiciar el ritual, la irrupción en la cotidianidad lingüística. Es un combate y lo propicia uno de los interlocutores. Si el virtual adversario acepta la provocación, elaborarán, sobre la marcha, sus tácticas y estrategias de acuerdo a los recursos que el otro oponga [...] De esto depende su duración y desarrollo y concluye con la aceptación, expresa o no, de la derrota." (:134-5).

27. García Canclini (1995), propone que, probablemente, las "lecturas de video-clip" sean las únicas manifestaciones actuales de "narrar la multiculturalidad" en las ciudades.
28. "El viajero es por definición alguien que goza de la seguridad y el privilegio de moverse con una relativa falta de condicionamientos. Este es, en todo caso, el mito del viaje" (Clifford 1995:65).
29. Sirvan de ejemplo, la síntesis de 2 charlas con choferes. M. R., quien recién había experimentado la separación de su matrimonio, luego de 9 años de casado, por asuntos de amantes. Para él, más bien era una liberación, un intento diario de dejar atrás los lastres que parecen agobiarle cuando está en casa. Y es a través de su trabajo, como chofer, donde trata de "volver a empezar y, psss, está chido: hay dos tres buenos desmadres". Por su parte, R. M. manifestó que esta forma de vida le restaba tiempo para convivir con su familia e iba en contra de mantener la unidad al interior de ésta. Aunque reconocía que el ser chofer le daba oportunidad de "conocer mucha gente, lugares, tienes viejas, pomos, cuates, mientras haces tu trabajo ¡qué más quieres!" (Luz Paz).
30. Abril llama paraterritorios a estos modos de construcción de la experiencia y la socialidad. No son territorios alternativos que apunten a expresar «tribalismos» (Cfr. Maffesoli 1990), sino que son un paréntesis provisional entre tiempos y espacios reglados. Es parte de un circuito que se circula a través de «sitios»; circuitos concéntricos con encrucijadas contingentes y débilmente diferenciadas. Esto lo aplica para el caso de la «ruta del bakalao» que muchos adolescentes de algunas ciudades españolas practican durante los fines de semana. (Cfr. Abril 1995: 96-7) Subrayado del autor.

Bibliografía

- Abril, Gonzalo (1995) "Puertas", en *Revista de Occidente*, 170-1:75-97.
- Aguilar, Miguel A. (1995) "La cultura urbana como descubrimiento del lugar" en *Ciudades 7* (27): 51-55. RNIU, México.
- (1993) "La calle, el viaje y la mirada", en *La Jornada Semanal*, Nva. época, 192:21-25.
- Altman, Irving et.al. (1989) *Public Places and Spaces*, Plenum Press, NY.
- Amerlinck, Mari-Jose y Fernando B. (1994) *El entorno construido y la antropología: introducción a su estudio interdisciplinar*, CIESAS-Casa Chata, México.
- Appleyard, D. (1981) *Livable Streets*. Berkeley, University of California, Press.
- Augé, Marc (1985) *Travesía por los Jardines de Luxemburgo*, Gedisa, Barcelona.
- Baudrillard, Jean (1969) *El sistema de los objetos*, Siglo XXI, México.
- Camarena, Mario (1991-1992) "El tranvía en época de cambio" en *Historias* núm 27:141-149.
- Carr, Stephen and Rivlin E. (1992) *Public Space*, Cambridge University Press.

- Clifford, James (1995) "Las culturas del viaje" en *Revista de Occidente* 170-1:45-74.
- COTREM (Comisión del Transporte en el Estado de México) (1996) Ficha técnica.
- De Certeau, Michel (1984) *The Practice of Everyday Life*, Berkeley, University of California, Press.
- Devereux, George (1977) *De la ansiedad al método en las ciencias del comportamiento*, Siglo XXI México.
- Douglas, Mary (1973) *Pureza y peligro. Un análisis de los conceptos de contaminación y tabú*, Siglo XXI, Madrid.
- Ford, Aníbal (1993) "Rodar tierra. Rodar sentido. Entradas en una etnografía del sentido (en movimiento)" en *Versión* 3:107-128. UAM-X. México.
- García Canclini, Néstor (1995) *Consumidores y ciudadanos*, Grijalbo, México.
- (1990) (coord.) *El Consumo cultural en México*, CNCA, México.
- Gutiérrez, Noé (1988) *Qué trabajos pasa Carlos: la construcción interactiva del albur en Tepito*, Tesis de Licenciatura, UAM-I.CSH, México.
- Hall, Edward T. (1990) *El Lenguaje silencioso*, CNCA-Serie los 90, México.
- Hannerz, Ulf (1986) *Exploración de la ciudad*, FCE, México.
- Ibarra, Valentín (1991) "Conformación del espacio urbano y su relación con el transporte público. Aspectos históricos" en: Martha Schteingart (coord.) *Espacio y vivienda en la Ciudad de México*, Col. Méx-I Asamblea de representantes del D.F.
- INEGI (1995a) *Cuaderno estadístico delegacional del D.F.* (varios números).
- (1995b) "Censo de Comunicaciones y Transportes": *Censos Económicos 1994*, México.
- (1994) Encuesta "origen y destino en el AMCM".
- Krotz, Esteban (1991) "Viaje, trabajo de campo y conocimiento antropológico" en *Alteridades* 1 (1):50-57.
- Lezama, José Luis (1993) *Teoría Social, Espacio y Ciudad*, Colegio de México, México.
- Lima, Francisca (1991) "El espacio y los objetos cotidianos: Un texto social a descifrar" en *Alteridades. Anuario de Antropología*, UAM-I, México.
- Maffesoli, Michel (1990) *El tiempo de las tribus*, Icaria, Barcelona.
- Nateras, Alfredo (1995) "El tianguis del chopo como espacio público" en *Ciudades* 7 (27): 29-34.
- Padilla, Carlos (1993) "La anarquía sobre ruedas", *Macrópolis*, 51:28-39 4 de marzo, México.
- Ramírez, Patricia (1994) "Modernización y espacios de consumo", en *Ciudades* 6(24):43-48.
- Safa, Patricia (1993) "Espacio urbano como experiencia cultural" en: Margarita Estrada, et.al (comps.) *Antropología y Ciudad*, CIESAS-UAM-I. México.
- Silva, Armando (1988) *Graffiti: Una ciudad imaginada*, 3er. Mundo, Bogotá.
- SCT-IMT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Instituto Mexicano del Transporte) (1989) *Publicación Técnica* No. 8, Querétaro México.