

# Choferes, antropología y vida cotidiana. Notas de un viaje por la Ciudad de México\*

*Jesús Aguilar Nery\*\**

Para el indígena, su canoa incómoda y sin gracia, es un logro maravilloso; casi un milagro, y un objeto hermoso. Ha forjado una tradición a su alrededor y la adorna con sus mejores tallas, la pinta y la decora. Para él es un ingenio poderoso que le ayuda a dominar la naturaleza [...] la asocia con los viajes marítimos, llenos de peligros amenazadores, de esperanzas y deseos [...] tan característicos de la actitud de los marinos respecto a su barco.

MALINOWSKI (1975:118).

CON LA FUNDACIÓN de la antropología se ha pretendido construir una disciplina “puente” para trasponer fronteras culturales; es decir, acceder al conocimiento y su posible traducción de algún aspecto de la realidad sociocultural ajena, extraña, espacial, pero, sobre todo, culturalmente diferente al contexto de donde proviene el antropólogo. Por ello la noción de viaje es inherente a la antropología, implícitamente marca la ruptura entre el antropólogo y su vida cotidiana, para insertarse en una realidad que le es lejana, diferente, y donde tiene la encomienda de traducir o (re)construir al ‘otro’ sociocultural en sus creencias, valores, saberes y sentimientos; desentrañar su complejo simbólico y relacionarlo con sus prácticas, sus instituciones;

\* Agradezco los valiosos comentarios del doctor J. Manuel Valenzuela y de Sergio Ugalde a una versión anterior de este escrito.

\*\* Departamento de Antropología, UAM-Iztapalapa.

asomarse al proceso de reproducción cultural y material en que se desarrolla una comunidad, una clase, un grupo, una sociedad o como se le desee llamar (Krotz, 1991).

Aparentemente la antropología no ha seguido el mismo curso en el contexto urbano, pues la noción de “cerca-  
nía” cultural (compartir ciertos códigos, lugares, normas, costumbres, etc.) borra cualquier referencia sobre la ruptura cotidiana, el asombro y el “viaje al campo” del antropólogo. Estudiar la propia sociedad parecía minimizar (o encubrir) la situación de alejamiento, extrañeza y ruptura de lo cotidiano, pero no por ello el estudioso de las ciudades (no sólo el antropólogo) enfrenta tales efectos.<sup>1</sup> Quizá lo que mejor distinga a los antropólogos en el medio urbano sea la antigua preocupación por lo “otro” y por los otros: la alteridad sociocultural. Como lo manifiesta García (1995:73) “lo otro ya no es lo territorialmente lejano y ajeno, sino la multiculturalidad constitutiva de la ciudad en que habitamos. Lo otro lo lleva el propio antropólogo en tanto que participa de varias culturas locales y se descentra en las transnacionales”. El antropólogo

La noción de “cerca-  
nía” cultural borra  
cualquier referencia  
sobre la ruptura co-  
tidiana, el asombro y  
el “viaje al campo”  
del antropólogo.

<sup>1</sup> Los primeros estudios antropológicos en contextos urbanos trataron de reproducir los esquemas monográficos de comunidad tradicionales para sociedades no-occidentales, esta estrategia centró sus análisis en grupos que se adecuaron a los supuestos de homogeneidad social, aislamiento territorial y una clara diferenciación con otros grupos, lo cual derivó en cerrar el horizonte hacia grupos calificados como marginales, como producto de desviaciones sociales o hacia grupos de transición hacia el contexto urbano. Esta situación, tiempo después, derivó en la polémica de si se hacía antropología en o de la ciudad (Geertz 1987. Cap. 1). Clifford (1995) agrega, que ya ni siquiera se termina hablando de cierta zona de la ciudad, sino de “x” barrio, hospital, calle u hotel; es decir, se tiende a perderse en el microcosmos de una localización determinada. Se requiere entonces, de nuevas perspectivas y herramientas para investigar las pluriespacialidades y temporalidades en y de la multiculturalidad urbana.

se coloca en una intersección entre las esferas de los hechos sociales y los discursos que los enuncian, o mejor dicho entre las muchas formas de entender la otredad que convive en una gran urbe multicultural. En nuestro caso realizaremos una breve incursión en una fracción de la multiculturalidad urbana a través del mundo de los choferes del autotransporte público, acercándonos empíricamente a los procesos de constitución de su experiencia cultural urbana (Safa, 1993).

Por otro lado, la noción de vida cotidiana ha tenido muchas dificultades para definirse, ha sido vista como una categoría residual para las piezas que no encuentran lugar definitivo dentro del pensamiento ordenado. Parece que aventurarse en ese campo es explorar un aspecto de la vida cuyos rasgos centrales aparentemente carecen de sistematicidad y son particularmente resistentes a una categorización racional.

Por lo menos dos evaluaciones sobre la vida cotidiana se han desarrollado a través de la historia: una negativa y una positiva. Las primeras aproximaciones enfatizaban el carácter alienado, manipulado y pasivo de la vida cotidiana. "La sociedad burocrática de consumo controlado" (Lefebvre, 1972). Las evaluaciones positivas, más recientes, han matizado aquellos primeros visos. Por ejemplo, Maffesoli (1990, 1991) llama la atención sobre la capacidad de la vida cotidiana para resistir el proceso de racionalización Occidental, un terreno que provee un sentido de arraigo colectivo en el presente a través de lo frívolo, lo imaginativo y dionisíaco. En el mismo sentido, De Certau (1984) afirma que las prácticas ordinarias de la vida diaria utilizan sincretismos, la "lógica de lo no-lógico" para oponerse, transgredir y subvertir la racionalidad técnica y la cultura dominante. De acuerdo con De Certeau el mundo de la vida cotidiana es un mundo a la defensiva, un mundo de sentido común, de sentimientos comunes, definiendo y defendiendo un territorio contra las amenazas

El antropólogo se coloca en una intersección entre las esferas de los hechos sociales y los discursos que los enuncian, o mejor dicho entre las muchas formas de entender la otredad que convive en una gran urbe multicultural.

de lo desconocido y lo opresivo. Pero De Certeau también señala que la defensa también es una ofensa, una clase de “guerra de guerrillas” cultural contra los códigos, la gramática, las estrategias de lo dominante. Tales tácticas defensivas/agresivas implican suponer su constitución basada en formas de conocimiento tradicional, de fronteras y puentes, que separan y vinculan los productos de la vida cotidiana con los productos de aquellos lugares que están garantizados por varias instituciones de la sociedad contemporánea: la ciencia, la religión, la ley, la política, el arte, etc. Estos últimos son mediados y transformados convertidos y pervertidos cuando cruzan el umbral de la vida cotidiana.

No es posible reducir a explicaciones deterministas el sin número de actores y relaciones que se suceden en el mundo contemporáneo.

El mundo de la vida cotidiana con su heterogeneidad e indeterminación es un mundo de historias y trampas, ingenio, vanidades, proverbios, fragmentos, memorias, lo articulado y lo inarticulado; lo efímero, lo persistente, lo privado, lo profano, lo juguetero; lo predecible o impredecible. Sus prácticas trazan lo que De Certeau ha llamado trayectorias indeterminadas (“lignes d’erres”) a través de la vida y experiencia que cruzan el terreno del orden establecido (De Certeau, 1984:34-38). Con llamar la atención sobre lo cotidiano, lo inmediato, lo imaginario, Maffesoli señala que es una respuesta a la heterogeneidad social desde las Ciencias Sociales. Responde a la demostración de que no es posible reducir a explicaciones deterministas el sin número de actores y relaciones que se suceden en el mundo contemporáneo. Y es en su pluricausalidad donde se restituye el lugar que ocupe lo antes considerado minúsculo, secundario o anecdótico, sin negar que pueda existir lo económico y lo político donde relativizamos sus consecuencias (Maffesoli, 1991:623-633). En este trabajo mi intención es atisbar nuevas formas de experimentar, describir y analizar la experiencia cultural urbana entre un conjunto de sujetos urbanos, a través de una (re)construcción de la esfera laboral en la

vida cotidiana, de los llamados despectivamente “chafiretes” (choferes) del transporte de pasajeros.

Los testimonios sobre los choferes, especialmente desde los medios masivos de comunicación, han construido una imagen enteramente negativa de esta ocupación. Una leyenda negra parece crecer diariamente sobre sus actividades y su forma de vida. El presente ensayo rompe con esta visión externalista (amarillista), para tomar seriamente lo que los choferes comunes del transporte público de pasajeros (tpp) tienen que decir acerca de su trabajo y de sí mismos. Se trata de una sintética visión donde uno pueda situar la dinámica de la profesión dentro de una estructura de relaciones sociales y simbólicas que constituyen el campo del conducir.

Quisiera invitar al lector a tomar un viaje de una jornada laboral en un autobús suburbano a través de una periferia –Oriente– de la Ciudad de México.

Como narrador no puedo dibujar desde un solo punto de vista la perspectiva del objeto de mi observación. La imagen que resulta trae transgresiones, solidaridades y complicidades en un ambiente creado por moralidades contrapuestas (Arantes, 1996). Acepto el riesgo de desafiar las técnicas de investigación convencional y experimento cada encuentro en la calle como una ocasión única de “contacto cultural” inmerso en un contexto sociocultural específico (Krotz, 1994). Esta experiencia contrasta con las observaciones de aquellos lugares con ambientes sociales más estables y comunes de la disciplina antropológica.

Mi exposición tiene como referencia una jornada laboral con un chofer del transporte público de pasajeros, es decir el conjunto de actividades rutinarias para un chofer de autobús suburbano en un día de trabajo.<sup>2</sup> Manuel

Mi exposición tiene como referencia una jornada laboral con un chofer del transporte público de pasajeros, es decir el conjunto de actividades rutinarias para un chofer de autobús suburbano en un día de trabajo.

<sup>2</sup> Las rutinas cotidianas, rutinas de vida las llama Galindo, “son los patrones de repetición de las acciones de un sujeto [...] Es por las rutinas que se pueden ver de una sola vez los mil días de trabajo y la recreación cotidianas” (Galindo, 1992:22).

R. de 38 años (por sobrenombre “El canalla” ) es chofer y propietario de un autobús —conocido popularmente como *chimeco*— de la Línea de Autobuses México los Reyes Chimalhuacán S.A de C.V., que cubre la ruta que va del municipio de Chicoloapan (Estado de México) hacia el metro La Paz (línea A).<sup>3</sup>

La descripción tiene el fin de (re)construir una mirada desde la perspectiva del conductor a través del desempeño de su oficio de manera cotidiana.

La descripción tiene el fin de (re)construir una mirada desde la perspectiva del conductor a través del desempeño de su oficio de manera cotidiana. Transmitir (a través de mi experiencia) cómo se vive un fragmento de historia laboral, un oficio de manera cotidiana: un modo de vida. Aproximarnos al sentido simbólico que permea la pragmática de conducir un vehículo; asomarnos a la crónica cotidiana de una forma de ser y estar en una ciudad.<sup>4</sup>

Haré una breve descripción de las actividades rutinarias (laborales) de un chofer de esta Línea que servirán como guía y estrategia de análisis, por tanto cada categoría será un apartado que estará complementado con algunas observaciones, puntos de análisis e interpretaciones, para concluir con una serie de reflexiones sobre el conducir, el oficio de chofer concibiéndolo como un modo de vida urbano; sobre la creatividad, dinámica y complejidad de la vida cotidiana y el espacio público en y de la ciudad (Cuadro 1).

<sup>3</sup> El día elegido para la “práctica” fue el 2 de diciembre de 1995, de las 3 de la mañana a las 8 de la noche. Se complementó con entrevistas previas y posteriores a esta jornada con Manuel y otros choferes en un período de campo que completó tres meses. Este trabajo está dedicado a ellos.

<sup>4</sup> Sigo de cerca lo que Monsiváis señala para la crónica, entendida como una “reconstrucción literaria de sucesos o figuras, donde el empeño formal domina sobre las urgencias informativas. En la crónica, el juego literario usa a discreción la primera persona o narra libremente los acontecimientos como vistos y vividos desde la interioridad ajena” (1981:13).

**Cuadro 1**  
**Actividades rutinarias de un chofer de autobús**  
**(a manera de resumen)**

**CATEGORÍAS DE ACTIVIDADES**

PERSONALES

CON EL VEHÍCULO

**SALIDA DE CASA**

(Municipio de Chimalhuacán, de 3 a 5 de la mañana)

Persignarse, asearse, recorrer el pasillo y encomendarse a Dios mientras se avanza.

Checar agua y aceite; encendido del motor, calentamiento; chequeo mecánico general y de llantas

**FORMARSE (HACER BASE)**

Preguntar por la salida; cotorreo con chalanes, colegas o el checador; esperar ascenso de pasaje; comer, beber, descansar, leer, etc.

Chequeo de limpieza; poner música.

**CONDUCIR**

Coordinarse con el chalán; atender lo que pasa sobre la carretera; atender lo que pasa al interior del vehículo; saludar a colegas de otros vehículos o establecimientos; cotorrear con el chalán.

Silbar el claxon (si tiene ocasión); poner música; operar puertas de ascenso y descenso; operar los restantes instrumentos (limpiadores, luces, radio, etcétera).

**LLEGADA A UNA BASE**

Decir "servidos"; descenso de pasaje; hacer la cuenta (de la vuelta); cotorreo con la gente de la base, abastecimineto; preguntar por la salida

Silbar (si tiene ocasión); checar (tocar) las llantas; limpieza y abastecimiento.

**REGRESO A CASA**

(desde Chicoloapan)

8 a 10 de la noche; descenso de pasaje; cenar de camino o en casa; tomar un baño, ver tv, etc.; dormir.

Revisión final del pasillo y poner el candado; "encerrar".

## Salida de casa

Establece una especie de contrato con la divinidad (si se es creyente), una estrategia que mitiga la incertidumbre que prevalecerá el resto del día y quizá, sea un mecanismo para procurar un regreso sano y salvo.

Primero, me levanto 2 o 3 de la mañana, me persigno. Luego me echo una aseada. Salgo, le quito el candado al camión (a la puerta) y lo echo a andar más o menos 20 minutos. Le pongo su costal pa' que caliente el radiador; le checo sus llantas, si está una pochada saco mi extensión y le pongo aire para que aguante; le pongo su agua (hace un breve recorrido hacia pasillo interior del camión como revisando algo). Y digo: pues en nombre sea de Dios y me jalo (Chimalhuacán, 9 de febrero de 1996).

Según Manuel así comienza su día. Es un momento para invocar una seguridad sobre sí y sobre sus actividades del día y su (posible) regreso. Establece una especie de contrato con la divinidad (si se es creyente), una estrategia que mitiga la incertidumbre que prevalecerá el resto del día y quizá, sea un mecanismo para procurar un regreso sano y salvo. Este encomendarse a Dios tiene el fin de allegarse una seguridad psíquica para el chofer —y el vehículo— que le ayudará a sortear las tensiones a lo largo del día. De hecho, otros conductores (Manuel no) se persignan cada vez que toman la salida como para renovar en cada vuelta el “pacto” de su regreso. La situación de inmediato evoca los actos mágicos oficiados por magos o hechiceros mencionados por Mauss (1979), donde señala que el mago tiene la función de llevar a buen fin la encomienda social de trasladar de una situación a otra. En nuestro caso conducir, literalmente, sujetos de un lugar a otro. Compartirían con la categoría de hechiceros el ser refractarios de la confianza, responsabilidad y tensión de un grupo, y que tienen que saber metabolizar para utilizarla a favor y que no interfiera con su actuación, su rol social prescrito.<sup>5</sup> Como

<sup>5</sup> Mauss define al mago como “el agente de los ritos mágicos, sea o no profesional [...] si existen ritos que están al alcance de todos y que no requieren ninguna habilidad especial, es debido a que su



a propósito lo señaló “El Colibrí” (señor J. Jiménez, 6 de marzo de 1996):

Hay demasiada tensión: de la familia, porque la mayoría de operadores son jefes de familia; de los usuarios, pues en las manos del chofer ponen su vida, es mucha responsabilidad, ya le gritan u ofenden a uno, y uno debe quedarse callado, tratar de no responder, aunque... También la competencia, pues ahora hay muchísimas unidades, a veces hasta en la misma ruta; de las autoridades que a cada rato nos quieren sacar dinero... Y de todo esto pocos se dan cuenta; de cuanta responsabilidad tiene el operador. Ni ellos mismos!, si lo supieran muchos dejarían el volante.

La apertura a la incertidumbre, al peligro, a la alteridad, así como la responsabilidad social de conducir un vehículo pone de manifiesto discursos afligidos o negativos de parte de la mayoría de choferes. Entonces es necesario ir en dirección de otro tipo de argumentos a favor de lo atractivo de esta ocupación, que condiciona a mantenerlos dentro del oficio y estimula a quien lo ejerce a abrigar un modo de vida.

Lo incierto, la movilidad, los contactos más o menos aleatorios, los potenciales riesgos y competencias entre choferes requiere asociar con cada chofer, para la ejecución de su trabajo, una dosis importante de valentía, determinación, pericia y sentido de lucha que en cierta forma implican un rechazo u oposición de la continuidad de la vida cotidiana. Esto nos conduce a la cualidad de una aventura o una serie de aventuras. G. Simmel en su ensayo

Lo incierto, la movilidad, los contactos más o menos aleatorios, los potenciales riesgos y competencias entre choferes requiere asociar con cada chofer, para la ejecución de su trabajo, una dosis importante de valentía, determinación, pericia y sentido de lucha que en cierta forma implican un rechazo u oposición de la continuidad de la vida cotidiana.

---

repetición los ha vulgarizado, a que el uso los ha simplificado, o que son vulgares por naturaleza; en cualquier caso, queda como mínimo, el conocimiento de la receta y el acceso a la tradición [...] Con todo, las prácticas mágicas son ejecutadas por especialistas” (Maus, 1979:56-57).

sobre la aventura nos dice que la aventura cae fuera de la continuidad de la existencia diaria. "En la aventura nos conducimos de manera que fiamos todo a la oportunidad volátil, al destino y a lo incierto" (1988:18).

La noción de aventura nos servirá para ir caracterizando las cualidades del conducir y su valoración atractiva de parte de los choferes como ingrediente que se fusiona con el desempeño de su trabajo.

El chofer (aventure-ro) evoca ampliamente a los guerreros antiguos, quienes están entre los primeros héroes como especialistas en experimentar y sortear la violencia, la excitación y la astucia para asegurar la sobrevivencia de sí y de los suyos.

Los choferes se abandonan a los poderes y accidentes del mundo del volante, que saben puede deleitarlos, pero al mismo tiempo están concientes que también puede destruirlos. Como señala Simmel "Lo que hace de una vivencia una aventura es la radicalidad que se siente como tensión de la vida misma". En los choferes es relativamente grande el número de tensiones que cotidianamente sortean: la necesidad de obtener una buena remuneración por su trabajo, los peligros del tránsito, su contacto con desconocidos, la constante movilidad. El chofer (aventure-ro) evoca ampliamente a los guerreros antiguos quienes están entre los primeros héroes como especialistas en experimentar y sortear la violencia, la excitación y la astucia para asegurar la sobrevivencia de sí y de los suyos. Como sucede con los héroes para lograr grandes hazañas, los choferes requieren de suerte, un sentido del destino, la creencia de que hay fuerzas fuera de uno mismo que ofrecen protección extraordinaria, así como un sentimiento de certidumbre y fe en sí mismos que contribuye a vencer los mayores peligros y desventuras.

### Formarse (inicio... de ida)

¿Para los choferes, qué es el conducir? Ante todo, como ellos reconocen, es un trabajo. Pero qué tipo de trabajo. Propongo una definición preliminar de la actividad "profesional" del conducir como un *oficio de autonomía labo-*

ral. Me explico, un oficio porque se trata de una destreza manual, un saber que el trabajador puede llevar consigo y emplear en otra parte. Una inteligencia manual que responde al desafío de probar, y estar orgulloso de hacerlo, el poder soberano del hombre sobre la materia (la máquina).

Según Gorz, en nuestra experiencia laboral cotidiana, ya no es decisiva tanto la pareja libertad/necesidad como en la época de Marx, sino la pareja autonomía/heteronomía. La libertad consiste menos (o cada vez menos) en liberarnos del trabajo necesario para la vida que en liberarnos de la heteronomía; es decir, en reconquistar espacios de autonomía donde pudiésemos querer lo que hacemos y responder de ello (1995:214). Como esfera de heteronomía se entiende al “conjunto de actividades especializadas que los individuos tienen que llevar a cabo como funciones coordinadas desde el exterior por una organización preestablecida” (*ibid*: 51).

En términos formales la definición dada caracterizaría el oficio de chofer como actividad heterónoma, pues el transportar personas es una actividad más o menos especializada, que está en función de un sistema de transporte inserto en un modo de producción capitalista. Estaríamos frente a un tipo de trabajo “autorganizado”, siguiendo los términos de Gorz, pues el producto final de su trabajo está fuera de su control que es el rasgo esencial de la heteronomía.

Sin embargo, al interior de la esfera de la heteronomía —como también lo reconoce Gorz— especialmente en las sociedades complejas, las tareas, sin dejar de ser necesariamente funcionales y especializadas, pueden ser (de hecho son) recualificadas, diversificadas, de manera que ofrezcan una mayor autonomía en el seno de la heteronomía. En particular para el caso de los choferes (pero no solamente) gracias a la autogestión del tiempo de trabajo, así como a la capacidad de control y movimiento del vehículo. Esto último le permite al chofer desarrollar algunas capacidades

En términos formales, la definición dada caracterizaría el oficio de chofer como actividad heterónoma, pues el transportar personas es una actividad más o menos especializada, que está en función de un sistema de transporte inserto en un modo de producción capitalista.

individuales; entre ellas la capacidad de actuar de manera autónoma la mayor parte del tiempo: ser su propio patrón.

En la medida que se amplían los fragmentos del tiempo disponible de un chofer ya sea por la espera de ascenso de pasaje o por tomar la decisión de cuantas vueltas dará durante el día, el tiempo de no-trabajo es percibido ya no como opuesto al tiempo de trabajo, sino como tiempo de actividades accesorias, complementarias y fusionadas con la vida del trabajo. En el tiempo disponible se tejen nuevas relaciones de cooperación, de comunicación e intercambio, se abre un nuevo espacio social y cultural hecho de actividades autónomas, con fines libremente elegidos. Siguiendo a Gorz, se aprecia —por ejemplo— la pereza que no es sino lo contrario a la tensión del trabajo forzado, y la diversión que es lo contrario al trabajo anestesiante y agotador (*ibid*: 126-7).

En el tiempo disponible se tejen nuevas relaciones de cooperación, de comunicación e intercambio, se abre un nuevo espacio social y cultural hecho de actividades autónomas, con fines libremente elegidos.

En aprecio del tiempo disponible se establece una relación donde las actividades autónomas se convierten en decisivas en la definición de la vida del trabajo que cada sujeto desempeña. En términos de Gorz se podría considerar el oficio de chofer como una actividad de “integración autorregulada” o de autonomía “formal”. Considero que esta autonomía (relativa si se quiere) es lo que constituye lo “deseable” y atractivo del oficio del conducir para los choferes “profesionales”, pues contrasta con las “desventajas” asociadas por los choferes a otra serie de actividades de la vida urbana especialmente relacionadas a su baja cualificación laboral: *lo aburrido de las fábricas, lo poco que se gana en el comercio informal*, así como la escasa capitalización son rechazadas en favor de las posibilidades que se encuentran en el trabajo tras el volante. Por tanto, el oficio del chofer lleva su recompensa en sí mismo, tanto por la forma como por las condiciones y expectativas en las que se desenvuelve.

Saliendo de casa se va a hacer base (formarse en la fila), para salir con el máximo de pasajeros hacia el destino

definido en la cartulina del parabrisas. Las *corridas* o vueltas son los recorridos en una serie de circuitos (ida y regreso) que los choferes recorren a diario siguiendo una(s) ruta(s), que han sido preestablecidas, y que más o menos respetarán. El movimiento a través de los circuitos cotidianos nos habla del tiempo que los choferes consumen en sus actividades, de cómo organizan su vida, y en buena parte la de los suyos, pues como muchos de ellos manifiestan, su tiempo lo miden a través del número de vueltas que realizan o realizarán durante el día; si se trata de semanas se dividen entre los días que circula o deja de hacerlo. En suma son los tiempos que se está *arriba* o *abajo* del vehículo. Su manejo del tiempo nos habla de ciertos usos del espacio, actividades, relaciones, valores y hasta de cierta manera de ser y estar en la ciudad. Es posible imaginar que existe una composición territorial que diariamente se cubre a través de la ruta cotidiana. Donde existe un gran circuito que se compone de la salida y el regreso a casa, y al interior de éste una serie de subcircuitos que son los establecidos para brindar el servicio a los pasajeros.<sup>6</sup>

Para el caso que nos ocupa los circuitos fueron como sigue: el origen es salir de casa hacia la base en Santa Rosa (Municipio de Chicoloapan). Una base improvisada sobre la calle que ocupa 2 o 3 lotes baldíos y es de escaso flujo vehicular. Ahí se encuentran unos 15 camiones en espera de la salida —con el máximo de pasajeros posible— hacia el metro Zaragoza (D.F.), a cuyo circuito tienen acceso hasta en 2 corridas (antes de las 10 a.m., según un arreglo de tránsito, pues tienen prohibido hacerlo en horario posterior). El resto del día recorren, hasta en 4 ocasiones como lo hicimos, de la base en Santa Rosa hacia el

Existe una composición territorial que diariamente se cubre a través de la ruta cotidiana. Donde existe un gran circuito que se compone de la salida y el regreso a casa, y al interior de éste una serie de subcircuitos que son los establecidos para brindar el servicio a los pasajeros.

<sup>6</sup> En general los choferes, como el aventurero de Simmel, tienen un sentido del tiempo al momento de conducir que suponen un fuerte anclaje en el presente e ignora el futuro. No está atado por ningún pasado ni el futuro existe para él (1988:13).

paradero del metro La Paz (Estado de México). Finalmente, cierran el circuito por la noche con el regreso a casa.

De lo anterior se puede deducir que el subcircuito Santa Rosa-La Paz, tiene una mayor importancia en la vida de la mayoría de choferes de esta empresa. La estancia en la base de Santa Rosa es más prolongada hasta las 10 a.m. Posteriormente, el paradero del metro La Paz se torna central en las actividades y servicio de los choferes en detrimento de la base en Santa Rosa, pues la mayoría de pasajeros vuelve a su casa. En cuanto a la casa de los choferes, hablando empíricamente parecería un lugar secundario; ésta representa sólo un lugar complementario, un sitio al que se va sólo a cenar, tomar un baño y dormir. Sin embargo, es el lugar más importante, pues además de sitio de descanso, llegada y salida, es su justificación para salir a la calle a trabajar, la consideran la manera ideal o normal de vivir y es a lo que apuestan conseguir o mantener a través de su esfuerzo.

La casa de los choferes, hablando empíricamente parecería un lugar secundario; ésta representa sólo un lugar complementario, un sitio al que se va sólo a cenar, tomar un baño y dormir.

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 va, de menor a mayor: *chalán*, a *posturero*, a *chofer de planta*, a *chofer dueño* y, finalmente, a *empresario*. Al lado de esta carrera ocupacional está el puesto de *checador* o despachador, cuya función es servir de organizador o mediador en la competencia que cotidianamente se da entre los distintos equipos formados por un chofer, el *chalán* (si lo hay), y “su” vehículo. El *checador* tiene cierta autoridad que proviene del poder delegado por todos los miembros de la agrupación. Lo que se aprecia en él es que encarna la justicia —sea un árbitro—, un juez en la contienda laboral diaria.

El *chalán* es, regularmente, un niño o adolescente (entre 10 y 17 años) quien cumple diversas funciones: como

ayudante del chofer puede ser el cobrador, el encargado de la limpieza de la unidad, servir de compañía del conductor, de gritón, de mandadero, etcétera, a cambio de un salario, poco mayor del mínimo, pero cuya mayor retribución consiste en el aprendizaje del oficio. Sus enseñanzas las va teniendo al mover el vehículo en la fila (antes del ascenso del pasaje). El chalán suele ser un familiar, pariente o amigo con quien se establecen alianzas y solidaridades. Chofer y chalán establecen a través del vehículo un proceso dinámico de transmisión de conocimientos y afectos que constituyen parte de los bienes del chofer: es su "saber hacer".

Por su parte un *posturero* es un chofer eventual en una o más unidades, es decir, se define más bien en oposición al chofer de planta; suele tener un subcontrato con el chofer de planta (sin involucrar al dueño). A propósito un sujeto comentó:

...a mi me dejan esta unidad [un minibús] sábados y domingos y, entre semana, hay un chofer de base [...] Yo, en la semana, tengo que buscarle por otro lado. Ya encontrando otra unidad; o andar barriendo o limpiando [otros vehículos], de chalán o de gritón... (25-11-95, Paradero El Rosario, México, D. F.).

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

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

pues vas con ellos sino pues, andas preguntando con quién y ver si te conviene, ya de planta o de posturero. Si no, nomás buscar p'al chivo [gasto diario] (*idem*).

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

El *chofer-duño*, es el estatus más común entre los entrevistados de la Línea México-Los Reyes-Chimalhuacán, pues de 36 miembros, 31 son propietarios de un camión; además, suele ser el más deseado por quién trabaja en este 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 con miras puestas en el futuro y en el progreso, que se interpreta como "tener más unidades".

### El conducir<sup>7</sup>

La rutina laboral de un chofer tiene escasas variantes, podría sintetizarse como un ir y venir constante, es decir, llegar formarse en la fila de ascenso de pasaje; conducir y cobrar, ascender y descender pasajeros hasta llegar a una base para reiniciar el acto incorporándose a una fila. 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:

<sup>7</sup> Este apartado se retoma casi íntegro de Aguilar, J., 1996, p. 17-20.

La rutina laboral de un chofer tiene escasas variantes, podría sintetizarse como un ir y venir constante, es decir, llegar, formarse en la fila de ascenso de pasaje; conducir y cobrar, ascender y descender pasajeros hasta llegar a una base para reiniciar el acto incorporándose a una fila.



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

El chofer explica esta actividad compulsiva por el aseo, pragmáticamente: *para que tenga buen aspecto, que se vea presentable, que esté limpia*, etcétera. Sin embargo, se me ocurre relacionar esta actividad al hecho de experimentar un espacio “híbrido” (semipúblico o semi-privado)<sup>8</sup> al interior del vehículo. A la luz de esto, tales “rituales” de limpieza<sup>9</sup> pueden interpretarse como momentos de *resignificación* del total del vehículo, que se ha visto expuesto a un uso público intenso (ascenso/descenso), donde se va deslavando la imagen de objeto cerrado igual a privado, común a pasajeros y operadores. En teoría, toda

Tales “rituales” de limpieza pueden interpretarse como momentos de *resignificación* del total del vehículo, que se ha visto expuesto a un uso público intenso.

<sup>8</sup> Respecto a la distinción público/privado en los vehículos de transporte público, véase Aguilar, J., 1996. Donde se concluye que cada unidad contiene ambos elementos, por lo que se puede considerar desde dos puntos de vista diferentes (conductor/pasajero) como un espacio semiprivado o semipúblico, respectivamente. Pero, donde prevalece la imagen de objeto cerrado (vehículo) igual a privado en ambos casos. Pp. 20-21.

<sup>9</sup> Como Mary Douglas (1966) lo señala, nuestra conducta ante la contaminación es la reacción que condena a cualquier objeto o idea que es probable que confunda o contradiga clasificaciones queridas. Es decir, lo limpio y lo sucio son relativos, dependen de un sistema de clasificación y ubicación de la materia dentro de ese sistema (citado por Wuthnow, 1988:102).

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. "Cuando las cosas están fuera de lugar, el orden normativo y legal es desafiado, y la sociedad lo restablece realizando una acción ritual. Para el caso del delito es el castigo de los individuos. En el caso de la suciedad es una limpieza" (Douglas, 1966; citado por Wuthnow, 1988:102-3).

2) Otro conjunto de actividades 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 ya sea 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*; éstas pueden ser de dos tipos: primera, que sean preparadas en casa del conductor (o del chalán) para llevarse por algún pariente o conocido a un punto del trayecto; segunda, que sean preparadas en un establecimiento 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 y el pago inmediato o diferido de la comida.

La comida se complementa con otras actividades de tipo personal como acudir al baño, dormir, descansar, leer, escuchar radio, o ver televisión si se tiene a la mano (a menudo integradas al vehículo); son actividades rutinarias que giran en torno del vehículo y donde el chofer ocupa el puesto principal. A la manera de la cocina para una ama de casa, lo mismo puede decirse para un chofer respecto al vehículo: es *su lugar* (Hall, 1990:175).

Cuando las cosas están fuera de lugar, el orden normativo y legal es desafiado, y la sociedad lo restablece realizando una acción ritual. Para el caso del delito es el castigo de los individuos. En el caso de la suciedad es una limpieza

3) La tercera actividad, quizá más frecuente y confundible o combinable con las dos anteriores, es *cotorrear*. Término con que se suele reconocer el 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 se sabe participan en él. El cotorreo se nutre de las actividades referidas al trabajo, con la máquina, los camaradas y los usuarios. De hecho, parece ser el elemento aglutinador del grupo, que contrasta con la individualidad y competencia que impera durante la conducción del vehículo. Sus puntos más intensos son los que tienen que ver con los *albures*, las mujeres, el juego y el vino. La conjugación de estos elementos impone un ambiente lúdico-festivo muy apreciado y constantemente buscado por los conductores. Para los choferes funciona como catalizador, en forma teatralizada, de las diversas tensiones que enfrentan cotidianamente.

Durante el cotorreo el espacio del paradero —o la base— adquiere la apropiación simbólica y física de parte de los choferes.<sup>10</sup> Su importancia es que integra, al conductor, a la acción e imagen de pequeño grupo en tanto que están sujetos a las mismas condiciones del oficio y comparten códigos, símbolos y significaciones con lo que consiguen escenificar sus identidades y trazar sus diferencias, tanto con los choferes de otras rutas como con otros sujetos que circulan por el paradero.

Durante el cotorreo el espacio del paradero —o la base— 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.

<sup>10</sup> El paradero La Paz, establecido en el municipio del mismo nombre, inició operaciones en 1991, año de la inauguración del metro Línea "A". Está a cargo de la Comisión de Transporte del Estado de México (COTREM). Actualmente 7 organizaciones y 5 empresas prestan el servicio. Las rutas que cubren estas organizaciones giran en torno a los municipios de Texcoco, Chicoloapan, Chimalhuacán, Chalco e Ixtapaluca. Su rasgo más característico es que no hay comercio "callejero" en su interior (COTREM, 1996).

los actos de locución y contacto tienden a reforzar el ambiente de competencia, de conflicto simulado, de retórica para ganar un prestigio, para demostrar y reafirmar quién es el mejor. Tal vez, sea la única manera de que los choferes manifiesten su jerarquía, su personalidad.

El cotorreo es una actividad propiciatoria de múltiples relaciones sociales, implica que muchos de los contactos establecidos entre choferes, chalanes, despachador, y demás personajes que circulan por el paradero (usuarios, vendedores ambulantes, policías) sean enmarcados por ciertos códigos particulares, por ciertas formas de expresión que ya se han hecho tradicionales, aunque no son exclusivas, en el medio "choferil"; entre otros el *albur*<sup>11</sup> como expresión verbal por excelencia. La constitución y manejo de este particular código, con toda su evocación sexual, se adecúa perfectamente al tipo de contactos que se establecen en este sitio: siempre fugaces y en ambiente de abierta competencia masculina. El albur se ve apoyado por un conjunto de "juegos de manos", en su mayoría alusivos a prácticas sexuales que suelen ligarse con la homosexualidad (se simula sexo oral, manoseo de genitales, etcétera), o bien, a breves escaramuzas de golpes (uno contra uno, uno contra varios, entre varios). En suma, los actos de locución y contacto tienden a reforzar el ambiente de competencia, de conflicto simulado, de retórica para ganar un prestigio, para demostrar y reafirmar quién es el mejor. Tal vez, sea la única manera de que los choferes manifiesten su jerar-

<sup>11</sup> Según Gutiérrez, el albur "es un juego verbal que se practica en todo el país con distintos grados de elaboración y complejidad [...] transforma las connotaciones del lenguaje, le confiere, como a la poesía, tersuras, colores, calores, escorzos, aristas. Y como es hablado, la inflexión de la voz, las cadencias, el gesto, el intercambio de miradas que le acompañan, se confabulan para propiciar el ritual, la irrupción en la cotidianidad lingüística. Es un combate y lo propicia uno de los interlocutores. Si el virtual adversario acepta la provocación, elaborarán, sobre la marcha, sus tácticas y estrategias de acuerdo a los recursos que el otro oponga [...] De esto depende su duración y desarrollo y concluye con la aceptación, expresa o no, de la derrota." (1988:134-5).

quía, su personalidad. Esta última expuesta a un fuerte desgaste emocional, abierta a la incertidumbre con cada recorrido.

Podría emparentar el desenvolvimiento de la vida de los choferes con lo señalado por Featherstone (1992) sobre la vida heroica al enfatizar la valentía y el sentido de lucha para perseguir la gloria, la fama y la virtud. Especialmente en las culturas del consumo del siglo XX, donde la vida heroica es una imagen importante, aún existe el culto a arriesgar la vida, al autosacrificio y el compromiso con una causa, son temas indispensables de la cultura masculina. Aquí uno piensa en el culto al heroísmo militar estadounidense en un sinnúmero de films de aventuras bélicas estilo *Indiana Jones*.

La seducción de la aventura —señala Simmel— no es el contenido que nos ofrece sino la forma “aventurera” de su vivencia; la intensidad y la tensión con que podemos sentir la vida (1988:23). Para los choferes la aventura es una forma de vida cuyo contenido suele revestirse con lo erótico como proceso vital, imprime un ritmo y una pasión que tienden hacia su búsqueda constante y prolongada.

Para los choferes la aventura es una forma de vida cuyo contenido suele revestirse con lo erótico como proceso vital, imprime un ritmo y una pasión que tienden hacia su búsqueda constante y prolongada.

### Motores, mujeres, trastornos, placeres...

La vida es como una sala de espectáculos:  
se entra, se ve, se sale.

(Parabrisas, Paradero El Rosario, México, D.F.)

Este y el siguiente apartado intentan sintetizar el conjunto de notas del día de “práctica” con El canalla y El becerro (chalán de Manuel), a bordo del ‘95’ (número de su camión).

De camino a Santa Rosa, saliendo del municipio de Chimalhuacán, coincido con Manuel en un punto de la

carretera México-Texcoco, temblando por el frío de la madrugada. Recibo un cordial saludo de El canalla y nos enfilamos a la base mientras El becerro duerme en el asiento más amplio del fondo del camión.

Los choferes intercambian los primeros saludos, "mentadas", manoseadas y albures del día entre algunos conocidos que deambulan por la base improvisada en un baldío.

Santa Rosa, 4:10 a.m. Los choferes intercambian los primeros saludos, "mentadas", manoseadas y albures del día entre algunos conocidos que deambulan por la base improvisada en un baldío entre calles sin pavimentar (a orillas del centro municipal del municipio de Chicoloapan), para enterarse de su correspondiente salida. El despachador señala el orden de salida y somos los segundos en salir, luego del "9". Se encienden las luces del interior del camión, que alguna vez mencionó El canalla *como de congal*, rojas, azules y amarillas, y los pasajeros comienzan su ascenso conforme van llegando. Algunos intentan pagar antes de avanzar hacia los asientos del pasillo, quizá porque ven a Manuel muy cerca de la *marimba* (depósito para acomodar la monedas) que está cerca del volante. Él, contesta *pásele para atrás, ahorita le cobran*, frase que repetirá cada que esto sucede. En general, su comportamiento hacia los pasajeros es cordial, atento y de una gentileza mecánica, que se reduce a algún intercambio en el ascenso y/o descenso. En el ascenso El canalla mira con seriedad al pasajero y si hay un saludo o alguna cortesía responderá, en caso contrario permanece indiferente (siempre que no se trate de una mujer). Actitud similar se presenta al momento del descenso, aunque suele haber mayor intercambio de cortesías: *gracias*, dirá el pasajero. *Estamos para servirle*, será una fórmula de respuesta.

Cumplida la tolerancia (20 min.) avanzamos con algunos pasajeros parados en el pasillo, 38 van sentados. El becerro se coloca en el estribo atento a las recomendaciones de El canalla, mientras vocea el destino del camión a potenciales pasajeros apenas visibles en las sombras. Yo, a petición de Manuel uso, como en toda la jornada, el asiento *exclusivo* justo atrás del chofer. Tiene una cadena que

impide el paso (aun cuando no es una imposibilidad real) se asume como espacio inmediato del chofer, quien lo cede casi exclusivamente a mujeres propiciando un posible coqueteo, especialmente a través de la gran 'luna' que trae como espejo retrovisor.

A esta hora muchos pasajeros dormitan o hasta cabecean, mientras otros miran la vasta parafernalia que adorna el interior del camión: letras (*mi amiga, mi esposa y mi amante; amor de cabaret; lery*, entre otras.), figuras (una silueta de mujer, un Cristo, estrellas, amuletos...), calcomanías (un avión, corazones, una Virgen, unas flores), y una serie de accesorios que incluyen una televisión portátil, una mini cantina, un ventilador y una torreta, que capta la mirada de quienes se mantienen despiertos.<sup>12</sup> Sin olvidar la música que tiene a ciertos pasajeros pendientes de lo que en ella se narra o vibra. El sinuoso camino, en partes sin pavimentar característico de zonas de incipiente urbanización, es acompañado del pitar de un par de *cornetas*

El sinuoso camino, en partes sin pavimentar característico de zonas de incipiente urbanización, es acompañado del pitar de un par de *cornetas* (claxon) que desde la salida anuncian nuestro paso, buscando atraer la atención de las sombras que circulan por las calles.

<sup>12</sup> El conjunto de adornos, rótulos, figurillas, iconos y letras nos "habla" de un intrincado mundo de significados y significantes, donde cada unidad constituye un receptáculo/muestrario (a manera de trofeos de éxitos o fracasos en la 'gesta' cotidiana) de elementos que sintetizan o remiten a la personalidad proyectada —creada— por el chofer. Son elementos que reflejan (fijan), en parte, su modo de vida. Resultan de una amplia gama de evocaciones y deseos, así como de su percepción inmediata de la realidad, forman, en parte, una cosmovisión. Algunos de estos elementos se vinculan con celebraciones o creencias muy difundidas entre la comunidad, donde los choferes adaptan sus prácticas de acuerdo con sus posibilidades y límites para y con el vehículo. Por ejemplo, si es creyente, el acto de bendición del vehículo cuando por primera vez se inicia en el oficio —similar al bautizo de un niño, acto que se combina con la atracción de la "buena suerte", como si fuese la apertura de un negocio. O las peregrinaciones anuales a ciertos santuarios que convergen con el calendario ritual cristiano. Elementos a la vez integradores y diferenciadores de los choferes con el resto de la sociedad.

Se trata de trasladar personas de la periferia hacia el centro, a sus lugares de trabajo.

(claxon) que desde la salida anuncian nuestro paso, buscando atraer la atención de las sombras que circulan por las calles. El trayecto de salida fue lento *para pescar pasaje* terminando con un vertiginoso paso por la vía rápida (aunque está prohibida para el transporte de pasajeros) por la que se llega al metro Zaragoza, que concluye con un *servidos señores* de parte de Manuel, y de inmediato anuncia nuestro regreso a Santa Rosa. No hay base porque la tienen prohibida y se trata de trasladar personas de la periferia hacia el centro, a sus lugares de trabajo. Regresamos por la vía rápida, pero pasamos cerca de una patrulla que circula a baja velocidad. Esperamos la acción de la patrulla, a sabiendas de la infracción que se comete por circular en zona prohibida. Pasan los segundos y El canalla acelera hasta rebasarlos. Cuando estuvimos a la altura de la patrulla (una fracción de segundo), El canalla cierra la puerta delantera mientras acelera a fondo y grita: “¡chingen a su madre putos!”. Todavía más excitados esperamos la reacción policiaca. ¡Ni por enterados! Sin otro contratiempo llegamos a Santa Rosa.

Manuel mientras conduce está muy atento a lo que pasa tanto en la carretera (espejeando, tocando el claxon, posibles pasajeros, otros vehículos) como lo que pasa en el camión (ascenso/descenso de pasaje, del chalán, viendo de reojo como se acomoda el pasaje). De inmediato que desciende el pasaje El becerro le entrega la cuenta a El canalla. Al mismo tiempo, saca una cobija y va a dormir en el asiento trasero. Hacemos lo propio El canalla y yo una vez que llegamos a Santa Rosa. (aproximadamente, 6:30).

A las 8 de la mañana y ya estamos listos para el nuevo ascenso de pasajeros, ya se levantaron las cobijas, la pereza y se sacudieron las jergas del estribo. Mientras se cumple la tolerancia, El canalla charla con un grupo de colegas que buscan los primeros rayos de sol, El becerro va a saludar a otros vecinos de camión, y yo permanezco en la unidad viendo cómo ahora suben muchos niños acompa-



ñados de sus madres y ha disminuido el número de varones que dominaba en la primera vuelta.

Otra vez, entre silbidos de claxon y camión lleno salimos para llegar a Zaragoza. Esta vez la mayor cantidad de usuarios hace que comparta el asiento “exclusivo” con una chica a quien Manuel le ha cedido el lugar de manera galante y a quien mira de manera insistente por el espejo retrovisor. Mientras El becerro hace esfuerzos retóricos por convencer a los pasajeros de acomodarse en la parte trasera de la unidad, aunque ya no cabe un alfiler. Conforme descienden los pasajeros, a medida que llegamos al D.F., se destensa el ambiente que por momentos obligó a estar más atentos tanto al chofer como al chalán, pues hubo algunos gestos de malestar entre los pasajeros por la incomodidad hasta reclamos de algunos *por lo lento*, *lo lleno* o un descenso en un sitio diferente al que iban a bajar.

Nueva vuelta en ‘u’ sin levantar pasaje y Manuel le pide a El becerro que barra el pasillo del camión, mientras hacemos el recorrido de regreso. Esta vez salimos por la lateral para abastecer de diesel y agua al camión, y nosotros, unos tacos.

De regreso en Santa Rosa ya no hay muchos vehículos (10:30 a.m., hora que cambian los camiones de destino al paradero del metro La Paz), después de 30 minutos de espera tenemos un nuevo ascenso de pasaje. En ese lapso tuvo lugar una charla en la base entre algunos colegas en la que participaron El canalla y El becerro sobre la ausencia de un colega: El bananas (que andaba de parranda). Asimismo, tuvimos la visita (en el vehículo) de dos chalanes que fueron a cotorrear con El becerro. Uno de ellos invitó, más bien retó a *chupar* (tomar bebidas alcohólicas) a Manuel. Él aceptó sin darle importancia. Los pasajeros en esta vuelta son más heterogéneos y todos van sentados. Entre silbidos, algunos saludos hacia colegas que vienen en dirección opuesta y comentarios con alusión sexual de parte de El canalla para con El becerro, llegamos al metro

Los pasajeros en esta vuelta son más heterogéneos y todos van sentados. Entre silbidos, algunos saludos hacia colegas que vienen en dirección opuesta y comentarios con alusión sexual de parte del canalla para con El becerro, llegamos al metro La Paz.

El estigma viene dado por un uso especial e intensivo de la calle: hacer vida en y de la calle. Por transferir casi a plena vía pública actividades consideradas como privadas (comer, beber, dormir, ver tv, escuchar radio, etcétera).

La Paz. Se pone especial atención en las mujeres bellas y jóvenes o en establecimientos de algún conocido; se intercambian miradas y comentarios que cada vez me son más compartidos, especialmente mientras pasamos por topes y baches ubicados a lo largo de la calle hasta llegar a la carretera México-Texcoco, pasando a ser cómplice de estos mini-actos vandálicos donde el camión es nuestra protección y nuestro medio de provocación o manifestación con el resto del mundo.

Hasta aquí ya se vislumbran algunos elementos del cliché o personalidad típica del chofer: un sujeto machista, de escasa educación, grosero, irresponsable, borracho, mujeriego, etcétera. Un estigma que el sentido común refuerza continuamente. Empero, desde mi punto de vista, el estigma viene dado por un uso especial e intensivo de la calle: hacer vida en y de la calle. Por transferir casi a plena vía pública actividades consideradas como privadas (comer, beber, dormir, ver televisión, escuchar radio). El hecho de realizar un trabajo autónomo que se fusiona con una dosis de aventura y astucia personal que modifica la percepción común sobre el aburrimiento, lo fastidioso: lo compulsivo del trabajo. Subvierten con su presencia y su oficio la continuidad de la vida de trabajo y la vida cotidiana, para hacerla deseable como una serie televisiva de aventuras o un simulacro de la vida heroica con sus promesas de excitación, erotismo, tensiones, peligros y triunfos. Los conductores lo saben, y hay diversas maneras de lidiar con el estigma, aunque prevalece la ambivalencia en sus opiniones. Los hay quienes se lo apropian, lo reproducen hasta reificarlo, son aquellos que reconocen sus 'bondades'. "El Yambo" reconocía que el ser chofer le daba oportunidad de "... aprender mucho de todo, conoces mucha gente, lugares, tienes viejas, pomos, cuates mientras haces tu trabajo, *¡qué más quieres!...*" (30-11-95). Otros más bien se empeñan en negarlo y lo rechazan, ya que "...no todos somos iguales, cada uno es diferente. Yo como

me traten los trato. Yo, luego me encabrono con estos cuates porque les digo, si no se ponen a pensar que las pendejadas que les dicen a las chamacas, les gustaría que se las dijeran a sus hermanas, a sus mamás, pero no entienden...” (El güero). Otros más ambiguos reconocen “...ser chofer es lo peor, es lo más bajo, es no ser nada. Pero, pues estás por necesidad y... psss, está chido: hay dos tres buenos desmadres...” (El yambo).

### Llegar a una base (de... regreso)

Ya en el paradero La Paz, son Manuel y el chalán quienes van de visita con los del camión más próximo con quienes intercambian mentadas, albures, manoseadas y chismes sobre los colegas o el trabajo, que *cómo estuvo la vuelta*, sobre algún incidente con los usuarios u otros vehículos o sobre las condiciones de su unidad, que es el pan nuestro de cada vuelta. Las molestias producidas por el calor resultan la constante de esta parte del día, la música intenta ser la distracción entre los ocupantes del camión para escapar de su agobiante presencia. Hasta el momento, hemos pasado por las cumbias colombianas de la madrugada, los sonidos *discotec* del *remix* de moda de media mañana, hasta pasar por una sesión con los “22 éxitos de los Beatles”, y estacionarnos en las salsas y cumbias en boga apadrinadas por una producción del sonido *La Changa*.

Una de la tarde. Otra vez entre silbatazos, polvo, música, calor y cotorreos estamos en Santa Rosa. Llegamos e inmediatamente salimos a merodear la base, pues particularmente percibí una fuerte ansiedad en mí (también de El canalla), cierta presión por estar encerrados que nos impulsa a tomar aire y estirar las piernas. Tras *tocar las llantas* como lo hace el chalán en cada vuelta, El canalla decide no esperar el curso de la fila y nos adelantamos hacia el metro La Paz. Ahí mientras El becerro barre el

Ser chofer es lo peor, es lo más bajo, es no ser nada. Pero, pues estás por necesidad y... psss, está chido: hay dos tres buenos desmadres...”

Ahí mientras El becerro barre el camión, El canalla y yo vamos hacia la caseta con el despachador, con colegas y chalanes que cotorrean en torno a un pene de barro con el que juegan, bromean y alburean por un buen rato.

camión, El canalla y yo vamos hacia la caseta con el despachador, con colegas y chalanes que cotorrean en torno a un pene de barro con el que juegan, bromean y alburean por un buen rato. Instalándose un ambiente catártico donde la risa y la carcajada expulsan mucho de la tensión acumulada hasta el momento. El incremento en la temperatura disminuye el ánimo gregario y nos induce a refugiarnos más relajados a la sombra de los vehículos. Yo decido regresar con El becerro. Nos visita El niño (chálán del 123), e inicia el *picudeo*. El picudeo es un altercado verbal disimulado por risas y fintas de golpes entre El becerro y El niño, en una especie de teatralización que demuestre/afirme jerarquías, del más fuerte, del más *chingón*. Por un momento, hay un bien simulado escarceo de aventones, golpes de puño y patadas, hasta llegar al *apañón* de uno sobre otro, del mayor sobre el menor. En nuestro caso, de El niño (18 años) sobre El becerro (15 años). Uno se sabe mayor y más fuerte pero tiene que haber alguien que lo reconozca, que lo acepte. Si bien el menor suele rendirse ante el de mayor fuerza, el menor sabe que puede ser mejor que su oponente en otro rubro que no sea el físico. De hecho, la resistencia física es tenaz pero, ante todo, de tipo verbal, gestual, con alto contenido irreverente y sarcástico, simulando de esa manera su propia debilidad y utilizándola para contra-atacar cuando el otro (el fuerte) está más confiado. Como hizo El becerro, quien asestó golpes más contundentes de lo que hizo El niño. Finalmente llegó Manuel e impugna a El niño por la agresión a El becerro. Al verse cercado y en inferioridad numérica, El niño sale huyendo.

Lo anterior, es quizá la síntesis de cada una de las interacciones (de principio a fin) que se dan entre la mayoría de chalanes. Debido a que se sabe que ocupan el estatus más bajo en la jerarquía del grupo, además que es la categoría más ambigua en su definición, por tanto, se buscan maneras prácticas de establecer un orden, una

manera común de acceder a un reconocimiento dentro del grupo. Estas interacciones se dan en menor número entre chalanos y choferes, y menos aún entre conductores entre sí.<sup>13</sup>

De camino a Santa Rosa (3:30 p.m.) hay más inquietud en El canalla y El becerro, hay mayor intercambio de albulos y alusión a las mujeres, así como una mayor expresión de miradas y comentarios hacia las pasajeras que abordan en buen número. Lo anterior termina con un lance de galán de El becerro durante el trayecto, que resulta infructuoso para él, pero divertido para mi y Manuel. La creatividad y la oportunidad ofrecen la voz y el cuerpo como sitios de utopía y de placer contra la hegemonía de la escritura y el texto, a decir De Certeau. La "guerra de guerrillas" en que se convierte la vida cotidiana es territorio donde los choferes oponen lo oral a lo escrito, la voz a el texto, el cuerpo a la máquina, el consumidor a el productor (1984:78-79).

Una vuelta en 'u' y ya estamos de nuevo en La Paz. Esta vez El canalla calcula una espera mayor a una hora, hay 9 vehículos formados antes de nosotros. Por tanto, Manuel decide que es hora de una limpieza mayor del camión para lo cual salimos del paradero cerca de una gasolinera y un hotel, y ordena lo que ha de hacer el chalan. Éste hace poco caso y rechaza, como la mayoría de ocasiones, las exigencias de El canalla, sin embargo, con desgano y tras breve réplica lo hace. Manuel y yo charlamos.

<sup>13</sup> Del cuadro descrito destacan los "espacios tácticos" *versus* los "lugares estratégicos" definidos por De Certeau, quien concibe a los primeros como el arte de la debilidad en el mundo de la vida cotidiana. Las tácticas son, o pueden ser, la expresión de una lógica de la oportunidad, la retórica, la vanidad, las trampas de la vida cotidiana. Y no pueden ser consideradas fuera de la vida social, como algo irrelevante al ejercicio del poder o a los cambios de la estructura social. Las tácticas son constitutivas de la vida social y como tal no pueden ser ignoradas (De Certeau, 1984:85).

La "guerra de guerrillas" en que se convierte la vida cotidiana es territorio donde los choferes oponen lo oral a lo escrito, la voz a el texto, el cuerpo a la máquina, el consumidor a el productor.

El habla de sus inicios y de su truculenta vida sentimental a lo que no acierto qué responder. Regresamos a la fila y cotorreamos entre mentadas y albures para salir sin contratiempos hasta llegar a Santa Rosa (7 de la noche).

La siguiente vuelta no presenta variantes hasta llegar a La Paz. Ahí El canalla me ofrece compartir una *cuba* (recuérdese el ofrecimiento matutino). Luego que estamos formados ya regresa con un *Don piter* al cual le hago los honores junto a la torta que compramos en un puesto fuera del paradero para la cena. El canalla va apresuradamente por la suya cuando yo termino. No lo veo hasta una hora después. Me quedo con El becerro que me cuenta sobre lo duro del trabajo y el riesgo de que El canalla se embriague, pues en caso necesario El becerro asumiría la responsabilidad de conducir, que no es la primera vez. A la par que me manifiesta su orgullo por trabajar con él, su entusiasmo por trabajar a su lado —aún con el duro trato que recibe. Poco antes de que aborden nuevos pasajeros veo a El canalla un poco mareado, pero dice estar bien. Me pregunta cómo me siento, y ambiguamente me reta a *seguirla* (la parranda). Siendo la última vuelta del día antes del regreso a casa, decido retirarme ante el riesgo de que sea el inicio de una parranda que eche por tierra lo realizado en el día (8:30 de la noche). Me despido, apenas dándome a entender, quedando de vernos otro día para mostrarle mis notas y discutir las (seis meses después se las mostré, pero no las discutimos).

### El regreso a casa (consideraciones finales)

En este artículo he dibujado a grandes trazos una pintura del mundo laboral de los choferes como ellos lo ven o lo imaginan. El resultado es admitidamente incompleto y parcial hacia las *virtudes* del conducir en un esfuerzo por capturar, comprender y adoptar el punto de vista de los

En este artículo he dibujado a grandes trazos una pintura del mundo laboral de los choferes como ellos lo ven o lo imaginan.

choferes en su ocupación. He sostenido que para entender el *llamado* del volante, uno debe en primer término explicar la dinámica (positiva) que atrae y mantiene a los choferes en el oficio.

Puesto que no regresé con Manuel para terminar la jornada (10 p.m.), le pregunto otro día lo que hace al respecto. Él sintetiza: cuando baja el último pasajero en Santa Rosa vuelve a su casa en el municipio de Chimalhuacán. Apaga el motor, da una última revisada al pasillo para asegurarse si no quedó alguien y qué tan sucio está, y le pone su candado. Si no pasó a cenar de camino a casa su madre aún lo espera para servirle la cena. O bien, tomará un baño, verá la televisión y finalmente irá a dormir. Para levantarse muy temprano y sacar la primera corrida...

El propósito de este trabajo ha sido acercarnos al mundo de los choferes del transporte público de pasajeros<sup>14</sup> aportando elementos para caracterizar su trabajo como un oficio de autonomía laboral, un estilo de vida urbano (de *aventura* cotidiana) que prolifera y se expande, y al hacerlo, incide en la vida pública de la ciudad. En el caso de los choferes del transporte público de pasajeros, el vehículo es su espacio laboral prolongado en las carreteras y bases por las que transita, además el vehículo coincide con su lugar de traslado; elementos centrales para comprender la organización de la vida urbana. Los espacios de tránsito no sólo ponen en contacto lugares centrales en la vida social, sino también son, para algunos sujetos, centrales en su vida personal.<sup>15</sup> Para los choferes del transporte

Los espacios de tránsito no sólo ponen en contacto lugares centrales en la vida social, sino también son, para algunos sujetos, centrales en su vida social.

<sup>14</sup> Reconozco que no es homogéneo el "mundo del volante". Es casi seguro que hay diferencias entre conducir un auto particular, un vehículo de carga, un transporte eléctrico (trolebús) o un bicitaxi. Por lo tanto, algunas apreciaciones serán provisionales, guardando la especificidad para los distintos medios y contextos.

<sup>15</sup> Los espacios de tránsito son en principio individuales, pero la decisión para seguir una ruta no es sólo voluntad de un individuo, el orden público (la ley ciudadana) participó en el diseño y decisión de las vías de circulación y tránsito de sujetos, vehículos y mercancías.

público de pasajeros la ciudad es una gran carretera en la que reinventan lo privado en lo público, la contradicción de disfrutar la vivencia en la ciudad a través de un oficio tenso y padecible como sus reiteradas vueltas por un mismo circuito.

Algunos elementos señalan la constitución de un tipo de "tribalismo" (Maffesoli, 1990) entre los conductores de vehículos motorizados: su condición estructural dominante frente al volante, lo cual conjunta un amplio sector poblacional que aprecia sus "bondades" (especialmente me refiero al género masculino): el sentido de independencia, de libertad, el cambio, lo nuevo, la aventura, el viaje y sus paradisíacas promesas de excesos: vino, desmadre, mujeres. En esta extensa red de significados los "profesionales del volante" (conductores del transporte público de pasajeros, de carga, de personal), las distinciones/diferencias se vinculan con el tamaño o capacidad del vehículo (a mayor tamaño mayor prestigio), así como por el territorio o lugares que circulan: los foráneos, los de ruta fija, los suburbanos. Entre estos profesionales, están los choferes del transporte público de pasajeros, quienes parecen integrarse a través del cotorreo a su ruta (formada por un tipo de vehículos, por ejemplo *combis*, y recorren los mismos circuitos). El cotorreo es la forma común de interacción y reconocimiento, un elemento de distinción frente a otras rutas de choferes y demás grupos y sujetos que componen la sociedad mayor. Los albrures, los juegos, las bromas, los saludos (de manos, silbidos) y gestos consiguen afianzar fugaz, pero reiteradamente la condición del oficio, la personalidad del chofer, la intermitencia del gre-

Los espacios de tránsito no sólo ponen en contacto lugares centrales en la vida social, sino también son, para algunos sujetos, centrales en su vida personal.

---

En las ciudades es la vía pública el lugar privilegiado de encuentro entre lo público y lo privado, lugar donde lo público gana terreno en la opción del bien colectivo sobre el bien personal, pero también donde circulan mayor número de vehículos privados que públicos. "La calle es entonces un espejo de las contradicciones en el orden social" (Galindo 1992:25).



mio. Pero también llama la atención hacia la capacidad de creatividad de los choferes y su dinamismo en el presente, de su vida cotidiana. A través de lo frívolo, lo imaginativo y dionisíaco poseen un sentido de arraigo colectivo que se opone al proceso de creciente racionalidad técnica y culturalmente dominante de nuestra sociedad. Para los choferes su vida cotidiana garantiza un espacio subjetivo, un tiempo y la libertad para la expresión y la creatividad. Llevan adelante, a través de “trayectorias indeterminadas”, una guerra de guerrillas cultural donde son diestros conocedores y practicantes de las tácticas a su favor: el arte de la debilidad (a veces fingida), de la ocasión y la oportunidad. Su vida cotidiana nos permite atisbar ciertos indicios de composición de algunos procesos de socialidad e interacción, así como la emergencia de nuevos espacios o territorios que aún de forma contradictoria son un indicio de la constitución de nuevas formas de reconocimiento, interacción y afecto que de alguna manera se presentan como una opción que nace de experimentar un modo de vida en y de la calle, atravesado por un espacio “dinámico” (el autobús) con sus formas de construcción de la experiencia subjetiva acelerada y la interacción social a través de contactos más o menos aleatorios que coincidan con un encuentro social *en movimiento*. Se busca hacer contactos múltiples en un tiempo de oportunidades imprevistas con conocidos y desconocidos, en oposición a la convención de los relojes sociales dominantes, de los que se valora precisamente, la disposición al contacto. “La ruta exige una comunidad proxémica en constante mutación” (Abril, 1995:96).

Se hizo el esbozo de colocar frente al estigma algo acerca de sus motivaciones, significaciones y expectativas, asimismo unir algunas prácticas ligadas al conducir y su sentido simbólico, cuya interpretación y acción única de los sujetos (en cada uno de sus actos) amalgama ambos planos y los construye como una totalidad.

Para los choferes su vida cotidiana garantiza un espacio subjetivo, un tiempo y la libertad para la expresión y la creatividad. Llevan adelante, a través de “trayectorias indeterminadas”, una guerra de guerrillas cultural donde son diestros conocedores y practicantes de las tácticas a su favor: el arte de la debilidad (a veces fingida), de la ocasión y la oportunidad.

El chofer frente al espacio urbano vive cotidianamente la paradoja que, por un lado, tiende a alejarlo de las instancias familiares, vecinales, y por las cuales lucha y trabaja; por otro, exalta los rasgos de vivir casi solitariamente un mundo espectacularizado de la realidad, creyendo vivir una "serie de aventuras" (cuya vida de "acción" es paradigma de la "buena vida").

Para los choferes del transporte público de pasajeros, el vehículo condiciona un estilo de vida ubicado en una especie de paréntesis casi permanente: entre el afuera de la calle y el adentro del vehículo, entre la velocidad del tiempo exterior y la lentitud en el interior, entre el punto de origen y destino (Aguilar, 1995:54). Aceleran su forma de percibir y actuar en el mundo: revolucionan constantemente sus concepciones sobre la permisividad, lo bueno, lo malo, lo propio, lo ajeno, etcétera, hasta el punto de que su ritmo de vida resulta vivir un presente aparentemente azaroso cuya fuerza reside en la incertidumbre, las ambivalencias.<sup>16</sup> El chofer frente al espacio urbano vive cotidianamente la paradoja que, por un lado, tiende a alejarlo de las instancias familiares, vecinales, y por las cuales lucha y trabaja; por otro, exalta los rasgos de vivir casi solitariamente un mundo espectacularizado de la realidad, creyendo vivir una "serie de aventuras" (cuya vida de "acción" es paradigma de la "buena vida"). Esto obviamente repercute en su entorno inmediato, su familia, vecinos, parientes, cómo se educa a los hijos, sus valores religiosos, políticos, etcétera. Una línea abierta para posteriores trabajos sobre este peculiar grupo de habitantes urbanos.

El apego de los choferes a su oficio puede ser visto como una concatenación de autonomía, aventura, compromiso, trabajo, pasión, que pueden hacer de él un sujeto respetable o despreciable. El chofer más dedicado y

<sup>16</sup> Comparten de alguna forma, lo que Turner (1969) llamó "gentes del umbral" o entes "liminares", literalmente que están 'en medio de', están en el límite (el vehículo), y en cuanto tal es gente sin territorio; lo cual se compara con la invisibilidad, la oscuridad, la soledad y aun con los eclipses. Es decir, una carga de ambivalencia atribuida a sus actividades, a su comportamiento: a su ser liminar, mejor dicho transliminar (que atraviesa umbrales). Tienen a su cargo la labor especializada de proteger, vigilar, conducir —y aun habitar— el propio umbral.

amante del volante no puede estar exento de la posibilidad de que el encanto del oficio en el curso de su práctica, esos lazos de atracción y *afecto* al volante, se conviertan en cadenas que lo mantienen dentro de una prisión de deseo y sufrimiento que él mismo construye.

## Bibliografía

- Abril, Gonzalo (1995), "Puertas", en *Revista de Occidente*, 170-171: 75-79, Madrid.
- Aguilar Díaz, Miguel A. (1995), "La cultura urbana como descubrimiento del lugar", en *Ciudades* 7 (27):51-55, México.
- Aguilar Nery, Jesús (1996), "Las culturas del volante en la ciudad de México (un viaje entre choferes, espacio y antropología)", Trabajo terminal de licenciatura, UAM-I. CSH, México.
- Arantes, Antonio (1996), "The War of places. Symbolic boundaries and liminalities in urban space", en *Theory, Culture and Society*, 13 (4):81-92, London, SAGE.
- Clifford, James (1995), "Las culturas del viaje", *Revista de Occidente*, 170-171:45-74, Madrid.
- COTREM (1996), (Comisión del Transporte en el Estado de México), Ficha Técnica.
- De Certeau, Michel (1984), *The Practice of Everyday Life*, Berkeley, California University Press.
- Featherstone, Mike (1992), "The heroic life and everyday life" en *Theory, Culture and Society*, 9:159-182.
- Galindo, Jesús (1992), "Vía pública, vida pública. De los caminos de vida y la calle en la organización urbana", *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, IV (13-14):12-37. Universidad de Colima, México.
- García Canclini, Néstor (1995), *Consumidores y ciudadanos: conflictos culturales de la globalización*, Grijalbo, México.
- Geertz, Clifford (1987), *La interpretación de las culturas* Gedisa, Barcelona.

- Gorz, André (1995), *Metamorfosis del trabajo. Búsqueda del sentido: crítica de la razón económica*, Sistema, Madrid.
- Gutiérrez González, 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.
- Krotz, Esteban (1991), "Viaje, trabajo de campo y conocimiento antropológico", en *Alteridades* 1(1):50-57, (1994).
- , "Alteridad y pregunta antropológica" en *Alteridades*, 4(8): 5-11, UAM-I, México.
- Lefebvre, Henri (1972), *La vida cotidiana en el mundo moderno*, Alianza, Madrid.
- Maffesoli, Michel (1990), *El tiempo de las tribus*, Icaria, Barcelona.
- (1991), "La sociología de lo cotidiano dentro del marco de las sociologías francesas", *Estudios sociológicos* IX (27):623-633, sept.-dic., El Colegio de México, México.
- Malinowski, Bronislaw (1975), *Los argonautas del pacífico Occidental*, Península, Barcelona.
- Mauss, Marcel (1979), *Sociología y Antropología*, Tecnos, Madrid.
- Monsiváis, Carlos (1981), *A ustedes les consta. Antología de la crónica en México*, Era, México.
- Safa, Patricia (1993), "Espacio urbano como experiencia cultural", en Margarita Estrada, et. al. (comps.) *Antropología y ciudad*, CIESAS/UAM-I, Mexico.
- Simmel, George (1988), *Sobre la aventura. Ensayos filosóficos*, Península, Barcelona.
- Turner, Víctor (1969), *The ritual process*, Aldine, Chicago.
- Wuthnow, Robert, et. al. (1988), *Análisis cultural: la obra de Peter L. Berger, Mary Douglas, Michel Foucault y Jürgen Habermas*, Paidós, Argentina.