



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE POSGRADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

**ESTRATEGIAS DE REGULACIÓN DE UN ESPACIO LABORAL
INFORMAL: EL CASO DE LOS MOTOTAXIS DE *LA ZONA***

T E S I S

QUE PARA OPTAR EL GRADO DE:
MAESTRA EN ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES

P R E S E N T A

LIC. ANA MARÍA HERRERA GALEANO

TUTORA:

DRA. FIORELLA MANCINI
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES

MÉXICO, CIUDAD DE MÉXICO, FEBRERO 2018



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**ESTRATEGIAS DE REGULACIÓN DE UN ESPACIO
LABORAL INFORMAL: EL CASO DE LOS MOTOTAXIS
DE *LA ZONA***

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a cada una de las personas que de forma directa o indirecta, me acompañaron en el transcurso de este estudio, y que con sus consejos y comentarios me ayudaron a construir los resultados que aquí se consignan. Gracias a mi esposo, a mi familia, a mis maestros y a mis compañeros. También quiero reconocer el papel fundamental que tuvieron el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología CONACYT y el Programa de Apoyo de Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica PAPIIT de la UNAM, por haberme otorgado los recursos y las herramientas necesarias para lograr concluir la presente investigación.

*«A ti que me has enseñado la belleza de la vida con PALABRAS
A aquellas dos mujeres que me han otorgado el don de ser»*

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	6
Decisiones teórico-metodológicas: del mercado laboral a las prácticas laborales informales	8
Preguntas y premisas. Sobre la regulación de la informalidad	12
Objetivos del presente estudio	13
¿Cómo aproximarnos a las prácticas laborales de los mototaxistas de <i>La Zona</i> ? Observación y entrevista como herramientas cruciales	14
CAP. 1. PRÁCTICAS LABORALES INFORMALES. Repensando la informalidad desde una perspectiva sociológica	23
Discursos entorno al sector informal. Una mirada sobre la heterogeneidad del mercado laboral	24
La informalidad. Enfoques y unidades de análisis	30
Organización social y espacial del trabajo: una perspectiva sociológica sobre la informalidad	49
CAP. 2. DIBUJANDO UN ESPACIO SOCIAL «INFORMAL». Acercamiento descriptivo a <i>La Zona</i>	51
Descripción del lugar: <i>La Alcaldía</i> y <i>La Zona</i>	53
Aproximación histórico-temporal de un trabajo «informal». El caso de los mototaxistas de <i>La Zona</i>	64
CAP. 3. ENTRE EL CONTROL, LA SANCIÓN Y LA NEGOCIACIÓN. Tipologías de estrategias de regulación social en <i>La Zona</i>	81
La tipología como un recurso analítico: un artefacto teórico-metodológico de construcción	82
Estrategias de regulación: control, negociación y sanción de una actividad laboral informal	89
La tipología de las estrategias de regulación: comprensión de la organización de un espacio laboral informal	117
CONCLUSIONES	119
Las prácticas laborales informales. Pensando relacionamente	121
La importancia del tiempo y el espacio en una práctica laboral informal	123
Los vínculos sociales de regulación: entre la autoridad, la tolerancia y el conflicto	124

Lo que ha sucedido después...	126
ANEXO METODOLÓGICO. Repensando el proceso de investigación	129
Conocer una nueva actividad: los bicitaxis, mototaxis y golfitaxis de <i>La Zona</i>	130
Transformación de las fuentes de información. Construcción de una tipología	133
Anexo A. Tabla de operacionalización de las preguntas de investigación	145
Anexo B. Construcción de los datos: organización y sistematización de los relatos de entrevista	148
FUENTES DE INFORMACIÓN	151

INTRODUCCIÓN

El servicio de transporte público, al que se le ha denominado como mototaxi, ha aumentado considerablemente en los últimos años en la Ciudad de México estimaciones aproximadas afirman que el número de mototaxis ronda las 30 mil unidades (Valdez, 2015). Esta cifra, sin embargo, es publicada por la prensa nacional y no por instituciones oficiales encargadas de la supervisión y regulación del transporte público en la ciudad; aun así, esto no quiere decir que entidades como la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y las diferentes alcaldías no tengan conocimiento del continuo aumento y circulación de este tipo de transporte y los efectos que tiene el uso del mismo para los usuarios. De esta manera, se han venido produciendo una diversidad de representaciones en torno al servicio por parte de varios funcionarios estatales pertenecientes a diferentes entidades, como diputados, secretarios y alcaldes; dichas representaciones se han cristalizado en comunicados de prensa o notas periodísticas en donde se considera a esta actividad como *ilegal*, *insegura* o en ocasiones, como un tipo de transporte «*alternativo*» local importante para la movilidad de los habitantes de diferentes demarcaciones de la ciudad.

De esta manera, para algunos de estos funcionarios, como por ejemplo, el Secretario de Movilidad de la Ciudad de México Héctor Serrano, este tipo de transporte es considerado como «ilegal y además inseguro, por esta razón no tiene ninguna opción de seguir prestando el servicio» (Valdez, 2015), para otros funcionarios, como la diputada local del PRD Dione Anguiano, «hay que empezar a establecer estrategias de regularización de este tipo de transporte ya que es considerado como un servicio alternativo de movilidad en la ciudad» (ALDF, 2014). O también, para funcionarios de entidades locales, como el caso de la alcaldía de Tláhuac, se están intentando implementar una serie de estrategias que aspiran a regularizar el servicio a través de dos aspectos importantes: 1. Superar las faltas más comunes que se presentan en la prestación del servicio, como «el circular en doble sentido, no usar casco, exceder de velocidad y conducir alcoholizados o drogados» (Ruíz-Palacios, 2015), y 2. El reconocimiento y establecimiento de organizaciones locales mediadoras que se encuentran encargadas de la operación de este tipo de transporte alternativo (Ruíz-Palacios, 2015).

Aun así, es importante resaltar que estos discursos y representaciones que los funcionarios estatales tienen sobre el servicio de mototaxi, se encuentran enmarcados en un contexto normativo específico, en donde la figura del mototaxi no se ha contemplado de manera formal como un tipo de transporte público, y de manera indirecta en la reforma a la

Ley de Movilidad del año 2014 ha sido prohibida en el artículo 59, en donde se afirma que «Los servicios de transporte de motocicleta podrán prestarse en todas sus modalidades exceptuando el transporte público de pasajeros» (Ley de Movilidad del Distrito Federal, 2014: capítulo I).

De igual manera, en esta última reforma a la Ley de Movilidad de la ciudad se contempla sólo al *ciclotaxi* como un tipo de transporte público alternativo, el cual es considerado como un «vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que podrá contar con remolque» (Ley de Movilidad del Distrito Federal 2014, Capítulo I, Artículo 9, XVI). Es importante resaltar esta definición del *ciclotaxi* estipulada en la ley reformada, ya que en la Ley de Transporte y Vialidad de 2002, se tenía contemplada la figura de *bicicletas adaptadas*; esto pone de manifiesto una transformación de la nominación de este tipo de transporte dentro del marco legal vigente; y vislumbra un rasgo normativo característico del servicio de mototaxi, *la incertidumbre jurídica*, es decir, que uno de los aspectos que ha distinguido a este tipo de servicio es que durante un periodo no estuvo contemplado ni tampoco prohibido por la ley, ya que el tiempo que transcurrió de la reforma del año 2002 a la del año 2014, el servicio de mototaxi surge y se va legitimando como tal ante el incremento de su circulación en las calles de algunas demarcaciones de la Ciudad de México.

Sin embargo, al observar la reforma de la ley con detenimiento parece que el único cambio importante es la designación de este tipo de transporte, pues los artículos concernientes a los rubros de regulación, control, vigilancia e inspección de este tipo de servicio no varía de lo planteado en la Ley de 2002 a la Ley de 2014; ya que en dichos artículos donde se contemplan, ya sea el servicio de *bicicletas adaptadas* o el de *ciclotaxi* se enfocan en la descripción general de tareas que deben fungir entidades estatales como la Secretaria de Movilidad y las alcaldías con respecto a la prestación de este servicio.

Ante este panorama discursivo sobre la situación legal del mototaxi, se dilucidan dos tipos de repertorios importantes, el primero atañe al expresado por funcionarios de entidades estatales federales y locales, y el segundo al discurso plasmado en la ley reformada. El primer repertorio deja entrever como cambia el discurso sobre una misma problemática de una entidad federal a una local, es decir, que en este caso para la entidad federal este tipo de transporte es catalogado de ilegal e inseguro, por este motivo no puede seguir circulando; y para ciertas entidades locales se tiene la iniciativa de «formalizar» este servicio a través de la

implementación una serie de estrategias que apuntan a controlar y supervisar la actividad por parte de una serie de actores sociales estatales y locales. El segundo repertorio es el concerniente a lo estipulado en la Ley de Movilidad, a lo largo de los artículos reformados no se contempla al mototaxi como un tipo de transporte público alternativo, sin embargo, se encuentra prohibido de manera indirecta por la misma, ya que no se impide de manera directa la prestación del servicio de mototaxi, como lo pudimos ver en el artículo 59 de la ley.

A partir de estos dos repertorios que se construyen en el discurso institucional sobre la figura del mototaxi, surgen algunas preguntas de gran importancia: ¿cómo en la práctica opera el servicio del mototaxi? ¿Esta operación del servicio se encuentra relacionada con entidades estatales? ¿Qué papel cumple en la práctica la Ley de Movilidad? ¿Qué elementos se ponen en juego para que en ciertas alcaldías el servicio se esté tratando de formalizar?

DECISIONES TEÓRICO-METODOLÓGICAS: DEL MERCADO LABORAL A LAS PRÁCTICAS LABORALES INFORMALES

El mototaxi en la Ciudad de México es un servicio que no está reconocido como un tipo de transporte público en la Ley de Movilidad, esto implica que se le etiquete a esta actividad laboral en varios de los discursos de algunos funcionarios estatales, como ilegal e informal, como se expuso en el apartado anterior. Sin embargo, en el ámbito de las ciencias sociales estos dos conceptos no se emplean de manera indiferenciada en el discurso, sino que por el contrario se intenta distinguirlos ya que categorizan actividades económicas diferentes. Por ejemplo, para el sociólogo Alejandro Portes (2004) la diferencia entre actividades ilegales y actividades informales radica en el tipo de bien o de servicio que se produce y se distribuye, en este sentido, una actividad ilegal abarca la producción y distribución de bienes y servicios prohibidos por la ley (como la producción y venta de drogas), mientras que en el caso de las actividades informales el bien o el servicio que se produce y se distribuye hace caso omiso a una serie de requerimientos laborales y empresariales pero no se encuentra prohibido por la ley (Haller y Portes, 2000). Para no asociar la informalidad a lo ilegal, autores como Cortés (2010) mencionan que estas actividades al evadir la normatividad son asumidas como extralegales, es decir, que no son ilegales pero que se encuentran fuera de la ley.

De esta manera, el servicio de mototaxi no se considerará aquí como una actividad laboral ilegal, sino como una actividad laboral informal, ya que el servicio que presta este tipo de actividad se caracteriza por ser un espacio laboral complejo en donde relucen una serie de atributos que en un primer momento pueden estar relacionados con lo que se considera como

informal. Uno de estos atributos es que en este espacio laboral se establecen una serie de relaciones laborales particulares, que no sólo implican una relación clásica asalariada entre «patrón-trabajador», sino que muchos de los conductores establecen una serie de pactos «laborales» con otro tipo de actores que se encargan de la organización del servicio, o muchos de ellos, se autoemplean, ya que encuentran en esta actividad una opción accesible de trabajo. Otro atributo importante, es que al igual que otras actividades informales, como el comercio en vía pública, la actividad del mototaxi también se apropia del espacio público como lugar de trabajo, este aspecto es clave para entender las dinámicas laborales y por lo tanto sociales que configuran a esta actividad, pues al ser un trabajo que no se desarrolla en un espacio fijo ni «convencional» implica que una serie de actores estatales y no estatales se encuentren involucrados de manera directa o indirecta en el desarrollo cotidiano de la actividad.

Otro aspecto relevante que caracteriza a este servicio y que nos permite considerarlo como una actividad laboral informal, es la tensión legal en la que se encuentra inmerso, pues como se mencionó con anterioridad, la actividad por un tiempo se inscribió en una *incertidumbre jurídica*, pues era un tipo de transporte que no se encontraba reconocido pero tampoco prohibido, sin embargo con la entrada en vigor de la nueva Ley de Movilidad del año 2014, parece que se prohíbe de manera indirecta su circulación, esto conlleva a indagar por los efectos que esto produjo sobre la actividad. También es importante mencionar, que la actividad del mototaxi al ser un servicio de transporte, se caracteriza por ser una actividad laboral particular, que implica un proceso de producción específico en donde se requiere de una serie de conocimientos y destrezas para el ejercicio de la actividad.

Estos atributos relacionados con la complejidad del espacio laboral que caracterizan un servicio como el del mototaxi, nos condujeron a intentar entender dicha actividad como un trabajo informal, sin embargo, fue central desde el principio de la presente investigación tratar de dar cuenta sobre este concepto que ha tenido a lo largo del tiempo una importancia crucial tanto en el ámbito académico como en el institucional, para explicar las dinámicas del mundo laboral. Sin embargo, en la actualidad en los estudios laborales en América Latina, se cuestiona constantemente la utilidad de la noción de informalidad para explicar las realidades laborales del siglo XXI.

El concepto de informalidad, que se insertó en el discurso de los estudios laborales en América Latina desde hace ya casi 40 años, ha intentado explicar bastas realidades laborales que con el transcurso de los años han tenido una constante transformación y cada vez se han tornado más complejas, por ello la conceptualización de esta categoría no responde a un solo fenómeno y esto provoca que esté compuesta de una variedad de nociones y características,

que para muchos autores se convierte en problemática por su falta de precisión (Salas, 2006) (De la Garza, 2011) (Carpio y Novakovsky, 1999). Lo anterior, no quiere decir que la informalidad nunca haya tenido una utilidad para los estudios laborales como una categoría analítica importante para entender el mundo del trabajo, sin embargo, las realidades laborales actuales parecen pedirle a las ciencias sociales que cambien de paradigma para poder dialogar con ellas de otra manera (Balandier, 1988).

En este sentido, es importante repensar la noción de informalidad desde una perspectiva que nos deje entender las lógicas específicas de las actividades laborales en nuestras sociedades contemporáneas. Es por ello, que a lo largo de la presente investigación se intenta reconceptualizar esta noción; teniendo como punto de partida del desplazamiento metodológico de la unidad de análisis, es decir, que aquí la informalidad no se tomará como una categoría que intente abordar el mercado laboral en su totalidad, sino como una serie prácticas que organizan y estructuran espacios laborales específicos. Aun así, para que se entienda mejor este desplazamiento metodológico, fue importante reconstruir conceptualmente la noción de informalidad.

Panorama general de la noción de informalidad: entre el enfoque estructuralista y el enfoque institucionalista

El concepto de informalidad se inserta en el discurso de las ciencias sociales en América Latina en los años setentas, en un contexto caracterizado por el continuo crecimiento de las ciudades como consecuencia de las oleadas migratorias internas y el proceso de industrialización caracterizado por el modelo por sustitución de importaciones. Estos dos rasgos característicos de las ciudades latinoamericanas fueron la base para el desarrollo y el crecimiento de los mercados de trabajo (Carpio y Novakovsky, 1999). Ante este panorama general, la noción de informalidad pareció ser una categoría analítica de gran utilidad para lograr entender cómo funcionaban y se estructuraban los mercados laborales en la región. Teniendo como base la teoría de la modernización y la de los mercados segmentados (Cortés, 2000) se concibió que el mercado laboral se encontraba compuesto por dos grandes sectores: el formal y el informal.

En este sentido, el sector formal estaba asociado con el sector moderno de la economía, mientras que el sector informal estaba relacionado con el sector tradicional. Por lo anterior, la informalidad se consideraba como un segmento residual del mercado laboral en donde llegaban todos aquellos trabajadores que no alcanzaba a absorber el sector moderno o formal; por esta razón, se caracterizaba por ser un sector con baja productividad, que operaba en

unidades de pequeña escala, que contaba con un pequeño tamaño de planta y empleaba a trabajadores no calificados con bajas remuneraciones (Uribe y Ortiz, 2006).

Para finales de los años ochentas y durante los años noventas, el concepto de informalidad se amplía y ya no sólo se remite a las características «precarias» de los procesos productivos que tienen lugar en el espacio de las unidades productivas, sino que también se va a enfocar en la forma en cómo operan estas actividades, evadiendo los marcos legales establecidos por los Estados. Para autores como De Soto (1986) la informalidad, más allá de ser un sector residual o marginal del mercado laboral, es considerado como una reacción popular a la rigidez normativa del Estado, el cual privilegia a un sector exclusivo de la población; de esta manera, la informalidad devela «la irrupción de las fuerzas reales del mercado en una economía aprisionada por las regulaciones del Estado» (Portes y Haller, 2004: 10). En este caso, se toma a la informalidad como aquellas actividades que operan más allá de los marcos legales y que pueden estar asociadas en casos extremos a la ilegalidad.

De esta manera, se deja entrever el tránsito del concepto en América Latina de los años setentas a los años noventas, en donde en un primer momento se enfoca en caracterizar el proceso de producción de aquellas unidades productivas que se ubican dentro de un sector del mercado laboral definido como residual, tradicional y marginado. Y en un segundo momento, intenta abordar cómo estas unidades productivas operan fuera del marco legal y normativo en dos esferas: en cuanto a los procesos de producción y en cuanto a las relaciones laborales que allí se establecen. En este sentido, de forma general podemos clasificar el debate sobre la noción de informalidad en dos grandes enfoques (Uribe y Ortiz, 2006); el primero es el enfoque estructuralista, el cual corresponde a la propuesta desarrollada durante los años setentas; y el segundo es el enfoque institucionalista, el cual es planteado por los estudios laborales desde finales de los años ochentas hasta los años noventa.

En la actualidad, cuando se busca en la literatura de los estudios laborales la noción de informalidad lo que se registra es una reconstrucción general de los diferentes debates que se plantearon en su momento sobre la conceptualización y caracterización de la categoría, y se resalta, cada vez con más frecuencia, las limitaciones teórico-metodológicas que ha tenido el concepto a lo largo del tiempo, ya que como se mencionó con anterioridad, las realidades que intenta explicar cada vez son más diversas y complejas para encasillarlas en visiones dicotómicas (formalidad/informalidad), por este motivo, para varios autores se debería dejar de lado la categoría (Salas, 2006) y para otros, la tarea de los estudios laborales es darle un contenido teórico al concepto que apunte a esclarecer a qué problema responde concretamente (De la Garza, 2010). En esta dirección, como se resaltó líneas atrás, la presente investigación

intenta llenar de contenido teórico la noción de informalidad a partir de observar y explicar prácticas laborales concretas que se despliegan en un tiempo y un espacio específico, y se deja de lado la ambiciosa tarea de abordar los mercados laborales en su conjunto.

De esta manera, la actividad del mototaxi aquí será entendida teóricamente como una actividad laboral informal, a la cual nos aproximaremos indagando por las prácticas que organizan y regulan dicha actividad, entendiendo a estas últimas como formas de agenciamiento de un conjunto de actores sociales, los cuales se posicionan en un tiempo y un espacio social y físico, a través del empleo de estrategias en condiciones objetivas particulares. En este sentido, el concepto de informalidad se entenderá, como una *forma de organización socio-espacial del trabajo en la que todas aquellas prácticas laborales, que se encuentran inscritas dentro de ésta, se regulan a lo largo del tiempo a través de una serie de estrategias ejercidas por parte de actores estatales y no estatales*. Así, se intenta dar un giro a la categoría no entendiéndola sólo como un sector que se contrapone a otro, o como un tipo de economía que cumple con una serie de indicadores normativos que lo caracterizan (evasión legal, tributaria y laboral), sino como la organización de un conjunto de actores sociales e instituciones que dan sustento a ciertas prácticas laborales y que ponen en juego, en su operación, los marcos legales y normativos establecidos.

PREGUNTAS Y PREMISAS. SOBRE LA REGULACIÓN DE LA INFORMALIDAD

Como se describió de manera muy general, con anterioridad, los repertorios discursivos de algunos funcionarios estatales sobre la figura del mototaxi en la Ciudad de México, son variados y parecen percibir de diferente manera este tipo de transporte alternativo. Ante este panorama discursivo ambiguo sobre de la situación legal del mototaxi, y teniendo en cuenta las nociones teóricas esbozadas en el apartado anterior, habría que plantearse una pregunta central *¿cómo se regulan las prácticas laborales informales?* Al tratar de dar respuesta a esta indagación se abre un nuevo espectro de preguntas: 1. *¿cuáles son los actores implicados en esta actividad?*; 2. *¿Cómo se organiza la operación del servicio?*; 3. *¿Cuáles son las estrategias empleadas por los actores sociales involucrados para dar continuidad a este tipo de actividad?*; 4. *¿Qué papel cumple el marco legal en estos contextos donde se enmarcan prácticas laborales informales?*; 5. *¿Qué tipo de relación establecen estas prácticas con el Estado a nivel local?*; 6. *¿Qué incentivos y sanciones “institucionales” reciben los trabajadores que prestan el servicio para continuar con la actividad?*

Para acercarnos a estos cuestionamientos, es importante en primer lugar retomar el enfoque de *la regulación social* planteada por los sociólogos Enrique de la Garza (2011) y Alejandro Portes (2000), los cuales consideran que los mecanismos de regulación de una

diversidad de actividades laborales en el mundo actual no emana únicamente de la normatividad establecida por las instituciones estatales, sino de las interacciones cotidianas entre los diferentes actores sociales en donde se establecen una serie de vínculos como negociaciones y acuerdos que generan una serie de estrategias que configuran y dan continuidad a este tipo de actividades, sin dejar por supuesto de lado, el papel que la reglamentación juega en este escenario laboral. Al tomar como punto de partida este enfoque, se cristaliza la complejidad del mundo del trabajo, en donde el análisis de estas realidades laborales no se puede limitar únicamente a la dicotomización entre lo formal y lo informal, legalidad e ilegalidad, trabajo decente y trabajo precario por ejemplo; ya que encasillar esta heterogeneidad de relaciones laborales, organización y procesos de trabajo en un sector específico nubla las especificidades y establece fronteras que en el campo de lo empírico se desbordan y que conducen a contradicciones que no logran explicar la lógica de las prácticas que constituyen estas actividades laborales.

Sin embargo, lo anterior no quiere decir que aunque la fuente de regulación no emane directamente de los marcos normativos, las instituciones estatales no jueguen un papel importante en la configuración de estas prácticas, pues en el caso del mototaxi parece que se están promoviendo una serie de estrategias por parte de entidades locales, como las alcaldías, para «formalizar» este tipo de transporte alternativo. En este sentido, se podría hipotetizar, que el papel del Estado en estas realidades laborales no estaría ausente ni limitado, sino que por el contrario, en un escenario local en donde se desenvuelve un servicio como el del mototaxi, el Estado estaría presente de diferentes formas y entablaría una diversidad de relaciones con este tipo de actividad que no solamente se enmarcarían en un contexto de sanción, sino quizás de negociación y a su vez de constante confrontación, es decir, que la hipótesis general que se plantea la presente investigación, es que las actividades laborales informales cuentan con cierto grado de regulación social que incluye negociación y confrontación con el Estado más que ausencia del mismo. De esta manera, se podría inferir que hay una «gobernanza de la informalidad» como lo afirma Wigle (2014).

OBJETIVOS DEL PRESENTE ESTUDIO

Al utilizar de forma operativa la noción de informalidad propuesta líneas atrás, se puede abordar nuestro caso interés, ya que lo que intentaremos no es clasificar a través de una serie de indicadores «rígidos» si la actividad del mototaxi puede ser considerada como informal,

sino lo que a la noción esbozada nos permite primero, es reconstruir cómo se organiza este espacio laboral a través de cinco objetivos importantes:

1. Identificar a los actores sociales involucrados con la práctica informal de los mototaxis en *La Zona*.
2. Delimitar las relaciones que se construyen entre estos actores implicados — conductores, dirigentes y funcionarios— y establecer el papel que tiene el marco normativo en este escenario concreto.
3. Reconocer las estrategias empleadas por los diferentes actores sociales que configuran esta práctica laboral informal.

¿CÓMO APROXIMARNOS A LAS PRÁCTICAS LABORALES DE LOS MOTOTAXISTAS DE LA ZONA? OBSERVACIÓN Y ENTREVISTA COMO HERRAMIENTAS CRUCIALES

En la presente investigación, no abordamos la totalidad de mototaxistas que operan en la Ciudad de México, nos enfocamos en un *estudio de caso* específico, pero ¿cómo logramos delimitar el lugar de estudio y elegimos a los informantes clave para dicho caso? Para responder esta pregunta de carácter metodológico, es importante mencionar que el lugar de estudio que abordamos aquí, es decir, *La Zona*, fue elegido en primer lugar, porque con anterioridad ya se había tenido contacto con dicho espacio (véase anexo metodológico), esto nos condujo a observar la importancia de este tipo de transporte y de otras modalidades que también operaban en este sector, como los *bicitaxis* y los carritos de golf, mejor conocidos como *golftaxis*. Sin embargo, como lo menciona Guber (2013) las delimitaciones de las realidades empíricas de nuestros objetos de estudio están directamente relacionadas con el mismo proceso de investigación, lo cual involucra una serie de decisiones de corte teórico y metodológico que se van tomando en la medida en que realizamos nuestro trabajo de campo y vamos optando por ciertas conceptos y categorías teóricas.

En este sentido, haber tenido contacto previo con *La Zona* y con la actividad del mototaxi y sus otras modalidades, me incentivaron a abordar este caso de estudio, de igual manera, por experiencias previas a esta investigación ya había abordado el tema de informalidad, y tenía varias dudas en términos teóricos y metodológicos sobre dicho concepto. Estas fueron las razones por las cuales tome la decisión de aproximarme, en un primer momento, a los bicitaxis y mototaxis de *La Zona*, sin embargo, a lo largo de mi acercamiento a

campo fui acotando a quién iba a observar y en qué situaciones lo iba a realizar, fue de esta manera, que decidí centrarme únicamente en la actividad del mototaxi y no en las otras modalidades que existen, como el *golfitaxi* y el *bicitaxi* (que cada vez son menos en este lugar).

Así, a través de la observación en el trabajo de campo, fui tomando la decisión a qué actores clave iba a entrevistar: los choferes de las unidades, los dirigentes de las organizaciones y los funcionarios encargados de la Unidad de Transporte y Vialidad de *La Alcaldía*. Todo esto con el objetivo de reconstruir el espacio físico y social de la actividad para poder develar las relaciones que se establecen entre los diferentes actores y que desde mi perspectiva regulan en cierto grado a la misma.

De esta manera, las dudas teóricas y empíricas me condujeron a elegir y delimitar el estudio de caso que en la presente investigación tuvo lugar. Por ello, éste podría catalogarse, en un primer momento, como un estudio de caso *intrínseco* ya que su abordaje, «se orienta a la descripción densa, que resalte la especificidad del caso, las relaciones y sus particularidades» (Marradi, 2011: 241). Aun así, en el transcurso de la investigación pudimos percatarnos que el caso de los mototaxistas de *La Zona* también puede considerarse como un estudio de caso *instrumental* (Marradi, 2011), es decir, que puede considerarse como un caso ejemplo que soporta otros trabajos empíricos previos sobre el mismo tema y/o problemática de investigación (Silva, 2007; Meneses, 2014; Konzen, 2016; Wigle, 2016).

Al haber tomado la decisión teórico-metodológica de abordar las prácticas laborales como unidad de análisis para dar cuenta de la informalidad, a través de un estudio de caso específico, es importante mencionar que esta decisión nos llevó a ir tomando otras decisiones en el terreno metodológico, una de ellas fue ir perfilando las herramientas metodológicas que íbamos a utilizar para ir construyendo la materia prima que iba resultar transformándose en las respuestas a las preguntas de investigación. En este sentido, sí se quería dar cuenta de la organización e hipotética regulación de una actividad laboral informal, era central indagar por las dinámicas particulares de la actividad, es decir, por los mecanismos, las relaciones sociales, los procesos y las lógicas de acción que configuraban a la misma, para ello, *la entrevista semiestructurada* y *la observación directa y participante*¹, se convirtieron en las herramientas centrales para la construcción de los datos y de la estrategia metodológica que aquí tuvo lugar.

¹ Aunque existe todo un debate sobre la distinción entre observación directa y participante (Guber, 2015), fundamentadas en una serie de argumentos epistemológicos. Aquí hacemos esta distinción para hacer referencia a que se tuvo la oportunidad de acompañar a uno de los conductores del servicio en parte de una jornada de trabajo.

La Zona y La Alcaldía. El anonimato de un lugar de estudio

La importancia del caso de estudio que se utilizó para la presente investigación radica no en sus nombres «reales» sino en resaltar las relaciones y mecanismos sociales. No interesa a este estudio explicitar los nombres concretos de individuos y grupos sino más bien atributos que den cuenta de lo que aquí se quiere investigar, que es la regulación de una actividad laboral específica por parte de diferentes actores implicados; no hay necesidad de exponer al lugar de estudio para este fin. Por ello, y partiendo de una práctica común de las ciencias sociales, se reemplazará el nombre real del lugar de estudio por *La Zona*, además de que la demarcación donde dicho lugar se encuentra cambiará su denominación por *La Alcaldía*. Con esto, toda referencia se hará con estas designaciones.

De igual manera, los nombres y apellidos de los informantes y actores implicados fueron modificados por seguridad y camaradería, ya que casi todos los nombres aquí empleados son apodos que se utilizan para identificar a tal o cual actor. Lo mismo ocurrió con calles, organizaciones de mototaxis y transportes colectivos.

Entre la observación directa y participante: la experiencia de construir un espacio laboral informal

El trabajo de campo que se inició en *La Zona* durante los meses de enero a abril del año 2017, comenzó con el reconocimiento del espacio y sus dinámicas, de esta manera, se llegaron a vislumbrar diferentes escalas espaciales donde se presta el servicio cotidianamente, como las bases fijas y semi-fijas, los puntos de afluencia locales, como las escuelas y el mercado, y otros sectores aledaños a *La Zona*. Al reconocer cada uno de estos espacios en donde opera el servicio continuamente, se empezaron a reconocer una serie de actores implicados de manera directa o indirecta en la actividad, como los checadores de las bases, los conductores de otro tipo de transporte público y privado, la presencia continua de la policía de Seguridad Pública y los dirigentes de las organizaciones. También se fueron reconociendo diferentes formas de organización y por ende, de regulación de estos espacios, como la supervisión de las bases, los conductores que pueden acceder a estos espacios y la articulación de la actividad con otras actividades laborales que usan la calle como lugar de trabajo. A su vez, se fue reconociendo las avenidas más importantes por donde transita el servicio, y los lugares por donde transita ocasionalmente por las condiciones geográficas y físicas características de *La Zona*.

Todos estos elementos se comenzaron a complejizar con las visitas recurrentes al sector, con las notas de campo que se fueron elaborando de manera paralela, en donde se consignaron cada uno de estos aspectos espaciales y sociales.

Sin embargo, no sólo se tuvo la oportunidad de observar desde «abajo» la actividad, pues uno de los informantes que se lograron contactar a lo largo del trabajo de campo me propuso en uno de nuestros encuentros, que lo acompañara un día en una jornada laboral, fue así, que logre realizar observación participante. La experiencia de estar aproximadamente cuatro horas, como copiloto de un conductor de mototaxi, me proporcionó otro punto de vista sobre la actividad, pues a lo largo de esta pequeña jornada puede observar la producción del servicio y la relación que se establece entre el conductor y el usuario en la práctica. De esta manera, me percate cómo la actividad se apropia del espacio a través de la relación con los otros y como la actividad se configura ante la incertidumbre de las dinámicas espaciales y locales cotidianas.

Así, la observación directa y participante me proporcionó una serie de elementos y aspectos espaciales y sociales que continuamente configuran y organizan la actividad laboral del mototaxi en *La Zona*.

Las entrevistas semiestructuradas: construcción de un espacio de observación.

Una de las características de la actividad laboral del mototaxi, es que por ser un tipo de transporte, es una actividad que continuamente se encuentra en movimiento, este aspecto en un principio del trabajo de campo se convirtió en una limitante para comenzar a establecer contacto con los conductores del servicio, sin embargo, al haber reconocido a lo largo de las primeras visitas la existencia de las bases, se decidió comenzar el contacto con los conductores en estos espacios donde continuamente se estacionan. Así, fue que comencé a acercarme a una de las bases más afluentes de *La Zona*, durante estos primeros acercamientos intenté entablar algunas conversaciones con los checadores que se encontraban en turno, aunque ellos me respondían algunas de las preguntas que yo comenzaba a realizar sobre el servicio, era complicado sostener una conversación fluida ya que el dinamismo de la base no lo permitía, tras algunos intentos de tratar de establecer contactos en esta base, en una de las visitas tomé la decisión de ir a otra que no tuviera el mismo ritmo que la primera, fue así que resulté en la base de la organización de *Los Verdes*.

Esta base se encuentra localizada a pocas cuadras de la más importante del sector, y a pesar de que no tiene la misma afluencia de unidades y de pasajeros que ésta, se considera como una de las bases más importantes del servicio en *La Zona*. De esta manera, fue que comencé a construir un espacio para observar y para establecer contacto con la mayoría de los informantes a los que entrevisté.

De esta manera, a través de la base de la organización de *Los Verdes* pude entrevistar a un dirigente, a cuatro conductores dueños de las unidades y conversar con la checadora que se encuentra a cargo de este lugar. Por otras vías, logré entrevistar a la dirigente de *Los Amarillos*, la organización con más agremiados de *La Zona* y quizá la más importante de *La Alcaldía*. También pude contactar y entrevistar a tres funcionarios del Área de Transporte y Vialidad de *La Alcaldía* como se expone en la siguiente tabla.

Cada una de las entrevistas realizadas a los diferentes informantes, siguió un guión de entrevista que se realizó antes de iniciar el trabajo de campo, en donde se operacionalizaron los elementos conceptuales en preguntas de entrevista (véase anexo A).

Del hecho al dato: dibujando una tipología de las estrategias de regulación.

A través de los relatos de entrevista de cada uno de los informantes, se inició el proceso de sistematización de las fuentes, lo cual comprendió tres etapas fundamentales, para llegar a construir una *tipología de las estrategias de regulación*. La primera etapa, comprendió la escucha y transcripción de cada uno de los audios de entrevista. La segunda etapa, consistió en la organización de cada uno de los relatos de entrevista a través de la localización de dos coordenadas importantes: el *tiempo* y el *espacio*.

INFORMANTES ENTREVISTADOS DE LA ZONA

No.	NOMBRE DEL INFORMANTE	SEXO	EDAD	ESCOLARIDAD	DESCRIPCIÓN DE LA POSICIÓN DENTRO DE LA ACTIVIDAD
1	Sergio	M	20 años	Preparatoria	Es dueño y chofer de mototaxi desde hace un mes; antes de este empleo trabajó como guardia en una agencia de valores por dos años, aun así, antes de ingresar a este empleo inició como mototaxista y trabajó a lo largo de un año. Es agremiado de la organización de Los Azules, a la cual ingresó porque el dirigente es su familiar.
2	El Gokú	M	27 años	Preparatoria en curso	Es dueño y chofer de mototaxi desde hace 10 años, ingresó a la actividad cuando todavía se conducían las bicicletas, a lo largo de su trayectoria en la actividad El Gokú, ha combinado la actividad con el empleo de conductor de carro particular. Es agremiado de la organización de Los Verdes.
3	Ángel	M	29 años	Preparatoria	Fue dueño y chofer de mototaxi por 8 años aproximadamente, ingresó a la actividad cuando todavía se conducían las bicicletas, a lo largo de su trayectoria combinó por un tiempo la actividad con la de mecánico de motos, fue agremiado de la organización de Los Amarillos. Actualmente es repartidor de una empresa de alimentos, afirma que decidió cambiar de trabajo por el riesgo que implica la actividad del mototaxi.
4	Miguel	M	34 años	Secundaria inconclusa	Es dueño y chofer de mototaxi desde hace 15 años, ingresó a la actividad desde que se conducían las bicicletas, a lo largo de su trayectoria ha combinado la actividad con la de conductor de microbús, sin embargo, desde hace algunos meses ya no lo hace porque no ha renovado su tarjetón, así que ya se dedica tiempo completo al mototaxi.
5	Tony	M	48 años	Primaria	Es dueño y chofer de mototaxi desde hace 25 años aproximadamente, ingresó a la actividad cuando todavía se conducían las bicicletas en una colonia aledaña a La Zona, a lo largo de su trayectoria ha combinado la actividad con otros empleos, como el de conductor de pesero, de taxi, de carro particular y como ayudante de un negocio familiar. Cuando llega a La Zona realiza la actividad como pirata, cuando es el cambio de la bicicleta a la moto decide agremiarse a la organización de Los Verdes.

6	El Apache	M	50 años	Secundaria inconclusa	Es dueño y chofer de mototaxi desde hace 25 años, ingresó a la actividad cuando se conducían las bicicletas, fue agremiado de Los Amarillos y tiempo después decide separarse y formar la tercera organización de <i>La Zona</i> llamada Los Verdes, la cual lleva aproximadamente 16 años, a lo largo de su trayectoria El Apache combinó la actividad con la albañilería. Actualmente es el único dirigente de La Zona que continúa como chofer.
7	La Güera	F	58 años	Preparatoria	Es dirigente desde hace 20 años de la organización más grande de <i>La Zona</i> y de <i>La Alcaldía</i> (con 500 carros agremiados). Su organización es la pionera de la actividad en <i>La Zona</i> y de la misma se desprendieron tres de las organizaciones que continúan trabajando hasta la fecha (Los Azules, Los Verdes y Los Rojos). La Güera se dedica completamente a la administración de la organización, y se encuentra a cargo actualmente de la base más importante del sector.
8	Funcionario No. 1	M	40 años	Licenciatura	Es funcionario de la Unidad de Transporte y Vialidad de La Alcaldía desde hace 10 años, se encuentra encargado de varios asuntos concernientes al transporte y la movilidad en la demarcación. No sólo se dedica a realizar actividades dentro de la oficina, sino que también realiza actividades en campo, como operativos y reconocimiento espacial.
9	Funcionario No. 2	M	49 años	Licenciatura	Es funcionario de la Unidad de Transporte y Vialidad de La Alcaldía desde hace 7 años, se encuentra encargado de varios asuntos concernientes al transporte y la movilidad en la demarcación, pero se enfoca particularmente en aquellos que tienen que ver con el bicitaxi, el mototaxi y el golfitaxi. Actualmente se dedica a realizar actividades administrativas, como el recibimiento de documentos por parte de las organizaciones y las quejas que se tienen del servicio; también realiza visitas a campo para hacer operativos.

La primera coordenada hace referencia a tres ejes temporales que se identificaron en cada una de las entrevistas, el tiempo *federal*, *local* y *biográfico*²; cada uno de estos ejes nos ayudó a localizar elementos importantes de la dinámica de la actividad en los diferentes relatos, como los cambios importantes que han configurado y reconfigurado la actividad del mototaxi en *La Zona* como servicio de transporte alternativo a lo largo de los últimos años. La coyuntura más importante que se registró en la actividad y que se convirtió en un elemento fundamental para entender en términos temporales las dinámicas sociales y laborales fue el cambio que tuvo el servicio al dejar de usar la bicicleta como vehículo y comenzar a utilizar la moto, es decir, pasar de ser bicitaxi a ser mototaxi. Así, al identificar este elemento de cambio crucial para la actividad, se fueron organizando los aspectos biográficos de cada uno de los entrevistados, referentes a los recursos que cada uno de ellos fueron adquiriendo a lo largo del tiempo para afrontar esta coyuntura, así se lograron reconocer tres tipos de recursos, *materiales*, *sociales* e *informativos*.

La segunda coordenada, es decir, *la espacial*, nos condujo a ir identificando los diferentes elementos del *proceso de producción del servicio*, como las formas de inserción a la actividad, la jornada laboral, los ingresos, las herramientas de trabajo, los conocimientos, el espacio de trabajo, las prácticas de sanción, las prácticas de negociación y las prácticas de control. Construir estas dos coordenadas, *temporales* y *espaciales*, nos ayudaron no solamente a organizar los relatos de cada uno de los entrevistados, sino también a identificar y distinguir los elementos constitutivos de la actividad en diferentes planos, lo cual permitió objetivar la complejidad de nuestro objeto de estudio en un conjunto de tablas, las cuales pertenecieron a cada uno de los informantes (véase anexo B).

Finalmente, en la tercera etapa nos centramos en los ejes temporales construidos y en lo que un principio denominamos como *prácticas de control*, *negociación* y *sanción*, ya que consideramos que la construcción de estos tres tipos de prácticas era la fuente principal para responder a nuestra pregunta de investigación. Por este motivo, nos enfocamos en volver sobre cada una de ellas para localizar por un lado, los elementos que las caracterizaban y distinguían entre sí, y por otro lado, los aspectos similares o transversales que compartían cada una de las prácticas, esto con el objetivo de construir una *tipología de la regulación*. En un primer momento, como ya se mencionó la tipología se estaba construyendo a partir de la identificación de prácticas, sin embargo, conforme fue transcurriendo el tiempo de análisis de la información, se

² Cada uno de estos tiempos alude a diferentes escalas espaciales, el tiempo *federal* y *local* hacen referencia a eventos de diferente índole que se inscriben en el plano de la Ciudad de México y de La Alcaldía que han impactado y/o afectado de manera directa la actividad en diferentes dimensiones. El tiempo *biográfico* hace referencia al tiempo que cada uno de los informantes ha tenido en el ejercicio de la actividad, ya sea como conductor o como dirigente.

tomó la decisión teórico-metodológica de entender cada una de las prácticas de *control*, *negociación* y *sanción* como *estrategias*, ya que para efectos de la presente investigación, consideramos que los principios de continuidad y permanencia de la actividad del mototaxi en *La Zona* emana de una serie de vínculos y relaciones entre los diferentes actores sociales, que posibilitan el empleo de una serie de estrategias por parte de los mismos para organizar y regular el servicio cotidianamente. Por lo anterior, se considera que *la tipología de las estrategias de regulación* podrían dar cuenta en términos sociológicos de las formas de regulación de una actividad laboral informal, de esta manera, logramos construir un conjunto *estrategias*, las cuales son ejercidas por diferentes actores que apuntan en cierto grado a regular y darle continuidad al servicio del mototaxi; cada de una de estas prácticas objetiva en diferentes niveles la complejidad de recursos, relaciones y dispositivos sociales que configuran este espacio laboral.

De esta forma, la presente investigación intenta describir y de cierta manera explicar los mecanismos sociales que regulan una actividad laboral informal, como lo es el servicio del mototaxi. Para ello, a lo largo del primer capítulo se expondrán de manera general los diferentes abordajes teóricos y metodológicos sobre la noción de informalidad, para dar cuenta del desplazamiento de la unidad de análisis que esta investigación propone a través de la indagación y reconceptualización de dicha noción. El segundo capítulo, se centra en la descripción de los elementos espaciales y sociales que caracterizan a *La Zona* como caso de estudio y que posibilitan la continuidad de una actividad laboral informal. Finalmente, el tercer capítulo es una descripción analítica de la construcción teórico-metodológica de la *tipología de las estrategias de regulación*, en donde se explicarán los elementos sociales generadores y constitutivos de las mismas.

Capítulo 1

Prácticas laborales informales

Repensando la informalidad desde una perspectiva sociológica

*Del contenedor salían hombres y mujeres [...].
Así era como funcionaban las cosas. Todavía no acababa de creérselo,
esperaba que fuese una alucinación [...].
Todo sucede tan deprisa que mientras está aconteciendo, desaparece.
Como si nada hubiera pasado, como si todo hubiera sido un gesto.*

Roberto Saviano, *Gomorra*.

Desde mediados del siglo XX, las ciencias sociales, por lo menos en América Latina, se han enfrentado a una importante reconfiguración de la esfera del trabajo, provocada por la recomposición, reestructuración y la explosión de la heterogeneidad de los mercados laborales (García, 2011; Carpio y Novakovsky, 2000). Uno de los conceptos que surgieron para dar cuenta de tales modificaciones fue, indudablemente, el de informalidad. Concepto que durante los últimos cuarenta años ha estado inmerso en un sinfín de discusiones, debates, discursos y enfoques dentro de los ámbitos institucionales y académicos; ya que desde su primera aparición en un estudio sobre los trabajadores urbanos en Ghana en 1970, elaborado por el antropólogo Keith Hart, no se ha logrado un consenso en su definición, origen de la problemática y unidad de análisis a la que responde (Busso, 2010; Raczynski, 1977; Uribe y Ortiz, 2006; Cortés, 2000).

Ante este panorama discursivo complejo que plantea el concepto de informalidad, en este primer capítulo se tendrá como objetivo general rastrear cómo se ha abordado en el discurso de las ciencias sociales y a qué unidades de observación ha intentado aproximarse esta categoría analítica, para finalmente intentar delimitar una noción teórica del concepto, que desde el punto de vista sociológico, pueda dar cuenta del entramado de relaciones entre actores que estructuran y dan continuidad a ciertas prácticas laborales que podremos catalogar como informales, más allá de definirlo como la oposición a otro sector del mercado laboral. Por ello, el capítulo se dividirá en cuatro apartados: el primero será el rastreo teórico general del concepto desde sus inicios y las diversas nociones que se le han acreditado, en el segundo se expondrán los enfoques que han intentado delimitar la variedad de nociones y unidades de

observación; en el tercero se problematizará la categoría a la luz de algunos trabajos de corte sociológico y antropológico que resaltan la importancia de las relaciones sociales en la esfera del mundo del trabajo y, finalmente, se propondrá una conceptualización de la informalidad partiendo del desplazamiento de la unidad de análisis, es decir, del mercado laboral a las prácticas laborales para que, en los capítulos posteriores se dé cuenta de los elementos socio-espaciales que organizan un caso empírico concreto, como es el de los mototaxistas de *La Zona*.

DISCURSOS EN TORNO AL SECTOR INFORMAL: UNA MIRADA SOBRE LA HETEROGENEIDAD DEL MERCADO LABORAL

Origen e institucionalización de la categoría de Sector Informal Urbano (SIU)

El concepto de sector informal es propuesto por primera vez en un estudio realizado por el antropólogo Keith Hart en los años setentas, sobre los trabajadores urbanos de Ghana. Para Hart, la problemática central era entender cómo se estructuraba el mercado laboral en áreas urbanas de países no occidentales, enfocándose sobre todo en aquellas actividades que generaban ingresos a un sector amplio de la población, pero que no coincidían con la categoría de trabajo asalariado. En este sentido, el autor propondrá un modelo dual de oportunidades de ingreso para la fuerza de trabajo urbana (Portes y Haller, 2004). Las oportunidades de ingresos formales y las oportunidades por ingresos informales; la diferencia entre estos dos sectores radica, afirma Hart, en adquirir el ingreso a través de una relación asalariada o a través del auto-empleo (Hart, 1973).

Partiendo de este supuesto, Hart a lo largo de este estudio en Ghana, elaborará una tipificación de esa diversidad de actividades que generan ingresos a un sector importante de la población, que no se encontraba contemplada en las estadísticas oficiales de ese momento, ya que no se hubiese podido catalogar como población empleada, porque no participaba en actividades con una relación asalariada establecida, ni como población desempleada porque se encontraba generando algún tipo de ingreso; en este sentido la pregunta clave para Hart era ¿dónde se puede ubicar a este sector de la población que genera ingresos a través del auto-empleo o el subempleo? La respuesta era en el *sector informal*. Siguiendo esta vía, Hart agrupa estas oportunidades de ingreso en tres grandes categorías:

1. Oportunidades de ingresos formales: se concentran en el sector público y privado.

2. Oportunidades de ingresos informales legales: se centra en el sector primario y secundario, en empresas del sector terciario, la pequeña escala de distribución y otros servicios.
3. Oportunidades de ingresos informales ilegales: son aquellos servicios y transferencias como la prostitución, la venta de drogas, el hurto, lo relacionado a lo ilegal. (Hart, 1973: 69)

A través de esta categorización, se observa que para el autor existe una relación conceptual entre lo que él considera como informal e ilegal, resaltando el hecho de que en el mundo de la informalidad existen ciertos niveles de ilegalidad.³ También se entrevistó que la informalidad se encuentra en varios sectores de la economía y se caracteriza por la pequeña escala de distribución y de producción y por ser un conjunto heterogéneo de actividades.

Otro elemento importante en el discurso del autor es el reconocimiento de dos formas de ver estas actividades, la primera es desde una perspectiva individual, en donde se consideran estas actividades como una fuente potencial de ingresos, y la segunda desde una perspectiva económica, en donde se considera que estas actividades son el resultado de un flujo de ingresos y gastos de la economía urbana (Hart, 1973). En este sentido, podríamos inferir que las oportunidades de ingresos informales, para este autor, son actividades que generan un ingreso de sobrevivencia para un conjunto de la población y, a su vez, son el resultado de las dinámicas económicas de la vida urbana. Aun así, Hart no solamente enfoca su análisis del mercado laboral en aspectos meramente económicos, sino que también le otorga una importancia mayúscula a los aspectos socioculturales, o a las «redes sociales informales», de las cuales echan mano las personas para adquirir un empleo; en el caso de estas ciudades, se observa, menciona el autor, «una variedad de grupos étnicos que marcan la estructura del mercado laboral, ya que la personas que buscan empleo se inclinan por un tipo de actividad en específico que depende del grupo de procedencia» (Hart, 1973: 77).

En la mayoría de la literatura que reconstruye la historia del concepto de informalidad (Portes y Haller, 2004; Salas, 2000; Busso, 2010; Núñez y Gómez, 2008), se hace mención a los estudios pioneros de Hart; sin embargo, es llamativo que no se le otorgue demasiado importancia a estos aspectos socioculturales que para el autor son elementos que configuran los mercados de trabajo en estas sociedades, y se le da mayor relevancia a su concepción estructuralista de los mercados de trabajo, en donde se sostiene que dentro del mercado laboral «coexisten un modo de producción capitalista urbano, dinámico, productivo y eficiente con

³ Esta discusión trata de resolverla Alejandro Portes y William Haller en su texto *La economía informal* (2004), en donde se menciona que lo informal no puede confundirse con lo ilegal, ya que esta distinción radica principalmente no en el proceso de producción del bien sino del bien mismo, ya que es este último el que se considera socialmente como legal o ilegal.

empleo asalariado, con otro, rural, caracterizado por el estancamiento y menor eficiencia, el cual sólo podía acceder el autoempleo urbano» (Núñez y Gómez, 2008: 133).

Siguiendo esta última concepción dual de los mercados laborales propuesta por Hart, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) elaboró un estudio sobre Kenia en 1972, en el cual participó el propio Hart. Este estudio fue el inicio de la institucionalización de la categoría de sector informal urbano la cual, tuvo como terreno teórico dos postulados importantes sobre el mercado de trabajo. El primer postulado es la *segmentación de los mercados laborales*, en donde se considera que éstos se encuentran compuestos por un sector moderno (o formal) y un sector tradicional (o informal), los cuales se caracterizan por la poca posibilidad que el capital y el trabajo transiten de un sector a otro, es decir, que esta segmentación impide que los trabajadores que inician sus trayectorias en el sector informal logren transitar o movilizarse hacia el sector formal de la economía y viceversa, alguien del sector formal es poco probable que se mueva hacia el sector informal. Lo mismo sucede con el capital, en general, para esta teoría, el sector informal produce y alimenta al sector formal pero éste no drena ni derrama capital hacia el sector informal, de allí lo estático de esta dinámica y las dificultades estructurales para que el sector informal desaparezca.

El segundo postulado, tiene que ver con el *movimiento de la oferta y demanda* de mano de obra al interior de los mercados, que atañe particularmente, a la capacidad de absorción de empleo por parte del sector formal (o para muchos el sector moderno). En esta sentido, para la OIT el Sector Informal Urbano es considerado como «las pequeñas unidades de producción y distribución de bienes y servicios, situadas en las zonas urbanas de los países en desarrollo; dichas unidades pertenecen casi siempre a productores independientes y trabajadores independientes que a veces emplean a miembros de la familia o a algunos asalariados o aprendices. Estas unidades disponen de muy poco o de ningún capital; utilizan técnicas rudimentarias y mano de obra escasamente calificada, por lo que su productividad es reducida; quienes trabajan en ellas suelen obtener ingresos muy bajos e irregulares, y su empleo es sumamente inestable» (OIT, 1991: 30).

De esta manera, el estudio sobre Kenia realizado por la OIT marca un momento importante del concepto para su definición y continua implementación, ya que, por un lado, llamó la atención sobre el problema real del empleo, el cual no era la cuestión del desempleo, sino aquel sector de la población ocupada que generaba bajos ingresos por desarrollar actividades de baja productividad, que paradójicamente, eran actividades funcionales al resto de la economía (Tokman, 2001: 22). Y por otro lado, por establecer a la categoría de informalidad como un indicador que diera cuenta de la heterogeneidad productiva de los

mercados laborales (García, 2011: 85). De esta forma, comienza a cobrar importancia a nivel internacional la categoría de sector informal urbano ya que comienza a ser parte de la agenda política y económica de los diferentes países, sobre todo, de aquellos considerados como subdesarrollados.

El Sector Informal Urbano en el contexto de América Latina

La categoría de Sector Informal Urbano (SIU) se inserta en el discurso de las ciencias sociales en América Latina durante los años setentas, en un contexto socioeconómico caracterizado por el continuo crecimiento de las ciudades como consecuencia de las oleadas migratorias internas, y por el proceso de industrialización caracterizado por el modelo por sustitución de importaciones. «Estos dos rasgos característicos de las ciudades latinoamericanas fueron la base para el desarrollo y el crecimiento de los mercados de trabajo» (Carpio y Novakovsky, 1999: 11). En este sentido, la categoría de informalidad intentaría ofrecer «una explicación integral acerca de la problemática de la incorporación de la fuerza de trabajo al mercado capitalista» (Bassols, 1990: 181); enfocando su mirada en las condiciones macroeconómicas que impedían el crecimiento del sector moderno o formal y favorecían al crecimiento del sector tradicional o informal. Por ello, durante estas primeras aproximaciones a la noción de informalidad en América Latina se consideraba que este sector del mercado de trabajo, «era el resultado de la reestructuración económica, la crisis, las deudas y el consecuente incremento de la fuerza de trabajo» (Núñez y Gómez, 2008: 136).

Ante la perspectiva de la segmentación de los mercados de trabajo, relacionada con estas condiciones socioeconómicas particulares características de la región, la categoría de SIU ya institucionalizada a nivel internacional, comienza a operacionalizarse a través de dos programas institucionales importantes; el Programa Regional de empleo para América Latina y el Caribe (PREALC) de la OIT y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) de la ONU. Estos dos programas pertenecientes a dos entidades internacionales distintas, fueron los encargados de delimitar conceptualmente y operacionalizar la categoría de informalidad en los países latinoamericanos.

Tanto PREALC como CEPAL, para llenar de contenido teórico a la categoría tuvieron como referente la perspectiva de la heterogeneidad estructural, en donde se reconoce la existencia dual de sistemas de producción y empleo en los países de la región. Éstos se diferencian en función de los grados de organización y los niveles de capital, productividad y tecnología con que se desarrolla el proceso productivo. «Esta dualidad se refuerza con la existencia de un exceso de mano de obra que el sector moderno de la economía no es capaz de

ocupar por sus niveles de desarrollo, y que se ve en la necesidad de trabajar en actividades de subsistencia de bajos ingresos, capital y tecnología» (OIT, 2006: 30).⁴ Esta perspectiva teórica, que le otorgó un marco referencial al concepto en América Latina a lo largo de los años setentas, también estuvo sustentada por otro paradigma teórico de gran importancia en el discurso de las ciencias sociales; la teoría de la modernización⁵, en donde se consideraba que la sociedad estaba compuesta por dos sectores: el tradicional y el moderno, de esta manera, lo «formal estaría asociado con lo moderno, mientras que lo tradicional estaría relacionado con lo informal» (Cortés, 2000: 594).

Para finales de los años ochentas y durante los años noventas a la categoría de SIU se le suma otro elemento de discusión, que no sólo remite a esas características «precarias» de los procesos productivos que tienen lugar en el espacio de las unidades productivas, sino que se va a enfocar en la forma en cómo operan estas actividades evadiendo los marcos legales establecidos por los Estados. Para autores como de Soto (1989) el SIU en la ampliación del término, más allá de ser un sector residual o marginal del mercado laboral, es considerado como una reacción popular a la rigidez normativa del Estado el cual privilegia a un sector exclusivo de la población; de esta manera «la informalidad devela la irrupción de las fuerzas reales del mercado en una economía aprisionada por las regulaciones del Estado» (Portes y Haller, 2004: 10). En este sentido, para De Soto el SIU no debe considerarse como un problema de las agendas públicas, sino como una solución a las realidades latinoamericanas.

En esta propuesta de De Soto toma al SIU como todas aquellas actividades que operan más allá de los marcos legales y que pueden estar asociadas en casos extremos a la ilegalidad, un elemento que Hart (1973) en su estudio sobre Ghana ya había planteado, sin embargo, para autores como Portes y Haller (2004), habría que distinguir a la informalidad de la ilegalidad, pues al considerar a la informalidad como aquellas actividades que evaden la normatividad no se les puede comparar con actividades ilegales, ya que se caracterizan por «la producción y distribución de bienes y servicios prohibidos por la ley. Comprende a actividades como narcotráfico, la prostitución y los juegos de azar ilegales» (Portes y Haller, 2004: 11). Para no

⁴ Esta concepción de la dualidad de los mercados de trabajo, está ligada a dos nociones importantes que marcaron los estudios del trabajo en la región: el ejército de reserva y la masa marginal de la economía.

⁵ La teoría de la modernización en América Latina, es considerada como un paradigma teórico que intentaba explicar las transformaciones económicas, políticas, sociales y culturales que atravesaban los países latinoamericanos durante mediados del siglo XX. Estas transformaciones estructurales de las sociedades latinoamericanas se encontraban en un proceso de transición que implicaba el cambio de una sociedad tradicional a una sociedad moderna. Sin embargo, se tenía presente que estos procesos producían una serie de desajustes estructurales, que para el caso latinoamericano se cristalizaron en «la existencia de una estructura social dual, toda vez que coexistían sectores incorporados al proceso de cambio con otros sectores más atrasados y de carácter eminentemente tradicionalista» (Aguilar, 2005: 12). De esta forma, la noción de informalidad en el contexto de América Latina, intentó dar cuenta de ese desajuste del proceso modernizador de las estructuras económicas.

asociar la informalidad a lo ilegal, autores como Cortés (2010) mencionan que estas actividades al evadir la normatividad, son asumidas como extralegales, es decir, que no son ilegales, pero no cumplen o cumplen de manera parcial los marcos normativos establecidos.

Tokman (2001) es otro de los autores que aborda el SIU desde esta perspectiva de la evasión, sin embargo, a diferencia de lo propuesto por De Soto, para Tokman la evasión de la normatividad tiene un impacto negativo sobre la calidad del empleo, ya que al no cumplir con la legislación del trabajo por ejemplo, no hay un adecuado establecimiento de las relaciones laborales lo cual acarrea una alta inestabilidad e inseguridad laboral. Aun así, Tokman es uno de los precursores de los estudios sobre el SIU en la CEPAL, y por ello su perspectiva teórica sobre esta categoría sigue enfocándose en las condiciones estructurales que caracterizan a los mercados de trabajo en América Latina, en este sentido, para Tokman sigue siendo el SIU un sector del mercado laboral débil, en donde se concentran problemas de mala calidad del empleo, reducida productividad y bajos salarios, en donde se congregan grupos vulnerables de la sociedad y hay una inexistencia de un adecuado sistema de relaciones laborales (Tokman, 2001).

Para la década del 2000, a nivel institucional se evidencia un cambio de la categoría Sector Informal Urbano a Economía Informal. Este desplazamiento teórico-metodológico fue una consecuencia de la variedad de acepciones y unidades de análisis a las que intentaba responder la categoría inicial, pues por un lado, intentaba abordar los procesos productivos y de organización de las empresas en su conjunto y por otro lado, las relaciones laborales y la calidad del empleo. En este sentido, la OIT en la Conferencia Internacional del Trabajo en el año 2002 redefine la categoría, su conceptualización y su unidad de análisis, caracterizando a la Economía Informal como «los trabajos en malas condiciones, improductivos y no remunerados que no están reconocidos o protegidos por la ley, la ausencia de derechos en el trabajo, la inadecuada protección social y la falta de representación y de voz» (OIT, 2002: 4).

De esta manera, la nueva categoría intenta explicar a la vez dos unidades de análisis: la organización del trabajo- procesos productivos y las relaciones laborales-calidad del empleo. Esto conlleva a su complejización conceptual y al problema que ya muchos autores en la actualidad han referido, la utilidad o limitación que plantea la categoría para explicar el mundo del trabajo en los inicios del siglo XXI (de la Garza, 2011; Salas 2010; García, 2011).

LA INFORMALIDAD. ENFOQUES Y UNIDADES DE ANÁLISIS

La literatura académica que aborda la noción de informalidad en la actualidad, en su mayoría, se centra en reconstruir de manera general el concepto y, a su vez, proponer diversos enfoques que tratan de agrupar la variedad de acepciones y unidades de análisis que se han postulado desde sus inicios (Uribe y Ortiz, 2006; Núñez y Gómez, 2008; Cortés, 2010; Busso, 2010; Raczynski, 1977). A su vez, los autores contemporáneos de los estudios laborales problematizan la noción afirmando que la categoría no ha tenido un tratamiento teórico adecuado, ya que las definiciones que se le han otorgado han sido de carácter descriptivo. También mencionan que las unidades de análisis son distintas y esto puede ser una de sus mayores limitantes porque ponen en ambigüedad al concepto, ya que no se sabe con exactitud lo que intenta explicar (Salas, 2000; de la Garza, 2011; Busso, 2010; García, 2011). En este sentido, es importante tener en cuenta los enfoques en los que se ha agrupado las nociones de informalidad y las unidades de análisis a las cuales se han intentado aproximar. En el presente apartado se expondrán dos enfoques que, a mi consideración, son los que intentan agrupar de forma más clara la categoría de informalidad: *el enfoque estructuralista* y *el enfoque institucionalista*.

El enfoque estructuralista

Este enfoque plantea que dentro del mercado laboral existe una segmentación, es decir, éste se compone de dos sectores:

- a) *Sector primario*. Este sector lo constituyen aquellos trabajos que se caracterizan por su «alta eficiencia», «estabilidad y seguridad laboral» y «elevados y crecientes salarios», etc.
- b) *Sector secundario*: Éste, por su parte, lo integran trabajos, en su mayoría, con «malos ingresos» y «muy poca estabilidad y seguridad laboral».

Al reconocer la existencia de dos sectores: el «formal» (*sector primario*) y el «informal» (*sector secundario*), el enfoque estructuralista considera que la configuración de este último es el resultado de un «escaso desarrollo» del sector moderno de la economía, es decir, del sector formal. De tal manera, dicho sector no alcanza a «absorber» toda la fuerza laboral disponible, como lo afirman Uribe y Ortiz (2006). El *sobredimensionamiento laboral* (esto es, la alta oferta de fuerza de trabajo no logra ser cubierta en su totalidad por la demanda de la misma) provoca que todo aquel trabajador que no consigue insertarse en el sector formal, tenga la posibilidad de integrarse al sector informal o *secundario*, haciendo de éste, un sector residual. Así, al

presentarse la situación anteriormente mencionada, el trabajador se halla, en el sector informal, con empleos que se caracterizan por la proliferación de trabajo no calificado⁶ y baja remuneración, en otras palabras, de baja productividad.⁷

Siguiendo el postulado de este enfoque, los países considerados como «subdesarrollados» o «en vías de desarrollo», como es el caso de América Latina, se caracterizan por la carencia de *capital físico* (infraestructura, equipos, maquinaria) y de *capital humano* (conocimiento y capacidades), por ende, abunda el trabajo no calificado; esto trae consigo una limitada capacidad de generación de empleos por parte del sector moderno, lo cual es provocado por dos razones: «primero, por la estrechez de los mercados que enfrenta esta industria en la generación de ingresos; segundo, el sesgo de la tecnología a favor del trabajo calificado» (Uribe y Ortiz, 2006: 25). De esta manera, la complementariedad entre capital físico y capital humano es, para este enfoque, de gran importancia, ya que esta relación de capitales promueve el aumento de la productividad del sector moderno.

De todo lo anterior, se puede sustraer que la razón principal por la que la demanda laboral del *sector moderno* no alcanza a cubrir la oferta, en los países en donde los niveles de informalidad han venido aumentando o manteniéndose, es la utilización de *tecnología intensiva en capital* (es decir, cuando el proceso productivo depende más del capital que de la fuerza de trabajo), ya que acrecienta la necesidad de «nuevos capitales» y no de más fuerza de trabajo. Por esta razón, la oferta laboral aumenta, y para este enfoque esto se debe, principalmente, a tres motivos:

- a) El desfase de los indicadores de natalidad y mortalidad: mientras la primera aumenta, la segunda disminuye.
- b) Los flujos migratorios de tipo rural-urbano.
- c) La participación laboral de miembros familiares diferentes al jefe del hogar (madre e hijos).

Bajo el enfoque estructuralista es importante destacar dos trabajos que soportan teóricamente dicha visión y que ya se mencionaron líneas atrás. Por un lado, la propuesta desarrollada por la OIT (2002) y, por otro lado, la propuesta de Victor Tokman (2001).

⁶Esto, sin desconocer que en el sector «informal» también se insertan trabajadores calificados que no alcanzan a ser «absorbidos» por el sector moderno, debido al *racionamiento* en la demanda de trabajo, como lo mencionan Uribe y Ortiz (2006).

⁷Se considera que al saber cuántas personas trabajan en las pequeñas empresas, se puede saber los niveles de productividad de la misma, pues si trabajan pocas personas, esto quiere decir que el espacio de trabajo es pequeño y por ende la producción es a pequeña escala.

Según la OIT, no se puede hablar de sector informal, sino de *economía informal*, ya que se concibe que lo informal es extremadamente heterogéneo y, por ello, no se puede encasillar a la informalidad en un solo sector, sino que, para reconocer su diversidad y complejidad, debe considerarse como *economía informal*: «la expresión «economía informal» se utiliza ampliamente para hacer referencia al grupo, cada vez más numeroso y diverso de trabajadores y empresas tanto rurales como urbanos que operan en el ámbito informal» (OIT, 2002: 2). Hablando en términos de *economía informal*, según la OIT, las actividades que se consideran como informales se caracterizan principalmente por sus niveles de vulnerabilidad y por no estar reconocidos ni protegidos por los marcos jurídicos correspondientes.

La OIT considera que los trabajadores con *déficit en trabajo decente* son aquellos que se encuentran inmersos en la economía informal. Así pues, la OIT, al referirse a las actividades que se conciben como informales, hace referencia a lo planteado por la perspectiva estructuralista, como esos trabajos «deficientes» que carecen de condiciones laborales privilegiadas, como la seguridad, la estabilidad, entre otras. En resumidas cuentas, desde el enfoque aquí referido, la *economía informal* sería sinónimo de *precariedad laboral*.⁸ La perspectiva de Tokman aborda la informalidad de manera similar a la OIT. Para este autor, la informalidad es entendida a partir de dos posturas:

- a) El *sector informal* es el resultado de la excesiva oferta laboral (muchos trabajadores en busca de empleo) y la baja demanda laboral (pocas empresas o instituciones en busca de trabajadores), que se suscita dentro del *sector moderno o formal*.
- b) La *descentralización productiva*, es decir, la subcontratación de productos y de mano de obra, promovida recientemente por reformas laborales en algunos países, o producida de manera espontánea porque genera mayores posibilidades de evasión de las obligaciones laborales (Tokman, 2001: 13).

Por lo tanto, la informalidad para Tokman, como ya se había mencionado, responde a la supervivencia y a la precariedad laboral, que son consecuencia de la falta de regulación del *sector informal* por parte de las distintas entidades estatales. Para este autor, el *sector informal* debe integrarse a la modernización por medio de tres vías: la vía del fomento al desarrollo de las microempresas (a través de capacitaciones en uso de tecnología); la vía del desarrollo del

⁸ Actualmente, existen varias reflexiones sobre la noción de precariedad laboral que han problematizado en términos teórico-metodológicos este concepto, y en donde se ha resaltado que este fenómeno ya no es solamente característico de los trabajos informales, sino que ya los trabajos formales también pueden ser considerados como tal, a raíz de las abruptas transformaciones que la esfera del trabajo ha tenido a lo largo de las últimas décadas (García, 2011; Reygadas, 2011; Mora, 2012).

bienestar social de los ocupados en dicho sector; y, finalmente, la vía de la regulación institucional de lo informal.

Enfoque institucionalista

Este enfoque «se centra en los costos que el Estado y en general las instituciones le imponen al funcionamiento, legalización y desempeño de las empresas» (Uribe y Ortiz, 2006: 30), en otras palabras, los individuos tienen la capacidad de elegir entre pertenecer en el sector formal o en el sector informal, con base en un análisis de costo-beneficio, es decir, si es más o menos conveniente y rentable pertenecer a un sector o a otro.

Para Uribe y Ortiz, existen tres tipos de regulaciones en el contexto de un Estado de derecho:

- a) Regulaciones de tipo tributario: Regulaciones a los impuestos de la renta, de la industria, del comercio, predial, entre otros.
- b) Regulaciones de los acuerdos laborales: Salario mínimo, pensiones, cesantías, etc.
- c) Regulaciones de pagos de servicios públicos de actividad económica: Regulaciones relacionadas a lo sanitario y lo ambiental.

Visto desde esta perspectiva, las regulaciones estatales se convierten en una «barrera» para la entrada al sector formal, ya que los individuos, al percatarse de que la entrada este sector requiere de mayor capital para invertir y de trámites más laboriosos, toman la decisión (basada en un análisis *costo-beneficio*) y optan por insertarse en el sector informal, por su «facilidad» de entrada y menor capacidad de requerimiento de capital. En este sentido, bajo lo postulado en esta perspectiva, los individuos son considerados como actores sociales racionales.

El *sector informal*, desde el enfoque institucionalista, es el resultado de una rigidez institucional propia del Estado, para establecer lineamientos de lo que es o no considerado como *informal*; rigidez que provoca que lo informal se comporte como un sector empresarial «desregulado», debido a que éste no cumple con algunos de los tipos de regulación.⁹ Así, «la informalidad tiene cabida gracias a que, a pesar de que el Estado trata de regular los establecimientos laborales, ésta se configura mediante un conjunto de relaciones laborales donde el sistema legal no tiene aplicación» (Uribe y Ortiz, 2006: 33); los contratos en empresas

⁹Se debe tener en cuenta que el sector informal, no es totalmente desregulado, es decir, que no opera al margen de las regulaciones estatales, pues se hace necesario resaltar esas zonas grises propuestas por Tokman y otros teóricos, donde se reconoce que el sector informal muchas veces cumple parcialmente con ciertos requisitos legales o procesales.

pequeñas y consideradas como informales, por ejemplo, se establecen muchas veces entre parientes o amigos, a partir de acuerdos verbales entre contratante y contratado.

Existen varios trabajos sobre la informalidad que recurren al enfoque institucionalista (De Soto, 1989; Tokman, 2001; Cortés, 2000). Uno de los más sobresalientes es el de William Maloney, publicado por el Banco Mundial (BM) (2007). Maloney propone que la informalidad se encuentra excluida de los beneficios otorgados por el Estado; esta exclusión tiene lugar en tres casos, primordialmente, donde la división entre lo formal y lo informal es puesta en entredicho. La primera se refiere a que la segmentación del mercado laboral impide que los trabajadores dejen de pertenecer al sector informal y se empleen en el sector formal, donde pueden recibir beneficios por parte del Estado; en segundo lugar, se considera que las regulaciones son una barrera para poder entrar al sector formal y, en tercer lugar, «algunas empresas grandes que deben hacer frente a cargas fiscales y regulaciones excesivas operen parcialmente en la informalidad como una forma de defenderse y, en consecuencia, dejan de alcanzar su potencial de crecimiento y una mayor eficiencia» (Maloney, 2007: 2).

Unidades de análisis: ¿Qué ha intentado explicar la informalidad?

Como ya se ha expuesto a lo largo de los apartados anteriores, la noción de informalidad surge como una categoría que intenta explicar la configuración de los mercados laborales. Sin embargo, al elaborar una revisión de los enfoques o perspectivas que se han dedicado a tratar de definirla, nos percatamos que no sólo el análisis se centra en las características o comportamiento del mercado laboral sino que también se hace referencia a los procesos productivos y organización del trabajo de las empresas, a las características socioeconómicas de la población que hace parte de este sector, al incumplimiento total o parcial del marco normativo en cuestiones tributarias o laborales o a la calidad del empleo.

Al evidenciar esta variedad de unidades de análisis es importante intentar identificarlas para luego delimitar qué intentan explicar. Para Raczynski (1977)¹⁰ pueden identificarse tres unidades de análisis que han abordado las nociones de informalidad: *el aparato productivo*, *los mercados laborales* y *el ingreso y el bienestar social*.

El aparato productivo

Bajo esta primera unidad de análisis, la categoría de informalidad no corresponde a un sector en concreto, una actividad o una ocupación, sino que es un conjunto de características que

¹⁰ Es importante mencionar que para la autora estas son perspectivas que definen a la informalidad. Sin embargo, desde mi punto de vista este trabajo cristaliza las unidades observables de la categoría de informalidad, es por ello, que aquí se tomarán estos elementos no como perspectivas sino como unidades de análisis.

poseen las empresas o unidades productivas y que los contraponen a las empresas o unidades formales. Algunos de estos atributos que poseen las empresas o unidades informales son: empresas con trabajadores independientes, con la excepción de aquellos trabajadores que tengan un nivel educativo superior; el tamaño de escala de operaciones de una empresa; escasa tecnología empleada en el proceso de producción; baja productividad y concentración de subempleo; escasa calificación de la mano de obra, esto develaría el grado de complejidad de las diferentes tareas y la división del trabajo al interior de las unidades. Estructura organizacional difusa y personalizada, división del trabajo menos compleja, tareas menos claras y flexibles donde los vínculos interpersonales entre el trabajador y su grupo «familiar» definen la jornada y el ritmo de trabajo. «En general los vínculos sociales que se establecen al interior de estas unidades informales llevan una historia que no surge en la esfera laboral, pero que estructuran la organización y dinámica del mundo del trabajo» (Raczynski, 1977: 13).

Sin embargo, para Raczynski, cuando se aborda como unidad de análisis el aparato productivo, no sólo los estudios sobre informalidad se limitan a observar las condiciones internas de las empresas o unidades productivas, sino que también tienen en cuenta la relación de éstas con el sistema económico global y con el Estado. Bajo esta concepción, el sistema económico global enmarcado en un contexto de expansión del capitalismo en los países en vía de desarrollo, da origen y promueve la permanencia de empresas informales, a través de dos aspectos: por la exclusión del mismo proceso de expansión de una parte de las empresas y la población, y a través de «la existencia de una relación funcional entre las empresas informales y formales, lo cual tiene un impacto positivo sobre el sistema económico global ya que ayuda a generar excedentes, y en consecuencia, ganancias» (Raczynski, 1977: 16). En cuanto a la relación con el Estado, pareciera ser nula, ya que las empresas informales carecen de garantías laborales, ya que evaden marcos normativos institucionales.

De esta manera, cuando el concepto de informalidad atañe a los atributos del aparato productivo apela directamente a tres características internas de las empresas. La primera remite a la organización y división del trabajo; la segunda al proceso de producción, y la tercera, a las relaciones laborales que se establecen al interior de estas unidades, las cuales se caracterizan particularmente por no estar sustentadas por una racionalidad económica y un marco normativo específico, sino que están basadas en una red de relaciones sociales en donde pareciese que no hay una división entre el espacio laboral y el familiar. A su vez, también se reconoce que en el contexto de un Estado de derecho y en la economía global, las empresas informales establecen una variedad de relaciones que le son funcionales para su continuidad, pero que a su vez lo excluyen de beneficios y de protección.

En este sentido, se devela que la categoría de informalidad al enfocarse en las unidades productivas aborda un conjunto amplio de aspectos descriptivos, y no deja en claro cuántos de ellos debe cumplir o no una empresa o unidad para poder catalogarse como formal o informal. Por esta razón, dicha categoría bajo esta perspectiva, sería limitada ya que la organización y división del trabajo en escenarios laborales diversos¹¹ va más allá de la descripción limitada de una serie de características elaboradas a priori, pues se pueden dejar de lado elementos constitutivos de escenarios laborales que se configuran de diferente manera, y que requieren no sólo de unas condiciones materiales sino de una red de relaciones entre diferentes actores que los configuran, como se verá más adelante en el caso de estudio que nos ocupa.

Los mercados laborales

La segunda unidad de análisis, y la que ya hemos abordado en apartados anteriores, son los mercados laborales. Aquí el análisis se centra en la composición del mercado de trabajo a través de la perspectiva de la segmentación; en donde se concibe que las dinámicas de la oferta y la demanda de trabajo delimitan la inserción de la fuerza de trabajo al sector formal o al sector informal. En este sentido, el sector informal se caracteriza por ser un mercado de trabajo de «fácil entrada», inestabilidad laboral y con mano de obra poco calificada. Pareciera sencillo entender cada una de estas características o variables que definen la informalidad, sin embargo, es importante que se profundice a qué se refiere cada una.

La variable «facilidad de entrada» tiene distintos significados, dependiendo de las formas de inserción de la fuerza de trabajo al sector informal. Aquí haremos alusión a dos formas: la primera es la creación o iniciación de nuevas actividades, y la segunda a la contratación de mano de obra, en otras palabras, se hace referencia al auto-empleo y al trabajo asalariado. Al tener en cuenta estas dos formas de inserción, la variable «facilidad de entrada» remite a diferentes aspectos. Para el caso del auto-empleo la facilidad de entrada se remite a las oportunidades que ofrece el mercado a las personas para producir o vender algún bien o servicio que genere ingresos. Para el caso del trabajo asalariado, esta «facilidad de entrada» depende del ritmo de absorción de la fuerza de trabajo, es decir, «de la posibilidad de ser contratado por parte de estas actividades, y de los criterios de selección o discriminación que manejan los empleadores» (Raczynski, 1977: 20). Sin embargo, esta variable de «facilidad de entrada» ya ha sido criticada por algunos autores, que se han dedicado a reconstruir empíricamente ciertas actividades consideradas como informales (Perelman, 2012; Lomnitz,

¹¹ El mundo del trabajo en la actualidad es cada vez más complejo y diverso, en este sentido, si sólo nos concentramos en espacios laborales fijos, como la fábrica, la empresa o las unidades productivas se están dejando de lado otros trabajos que se desarrollan en escenarios como el espacio público o la calle.

2016; Raczynski, 1977; Ruíz, 2011).¹² El aporte más importante de estos estudios, es reconocer la existencia de redes de relaciones sociales que configuran, organizan y regulan dichas actividades, por esta razón, se pone en duda esta variable de la «facilidad de entrada», ya que en muchas situaciones entrar a este escenario laboral es mucho más complicado de lo que se presupone, ya que las lógicas sociales que configuran estas actividades son complejas.

La otra variable, que para muchos autores caracteriza a la informalidad desde la unidad de análisis de los mercados laborales, y que de igual manera, tiene que ver con la dinámica de la absorción de fuerza de trabajo por parte de este sector, es la inestabilidad laboral y por ende la constante rotación de la mano de obra. La movilidad laboral se considera un efecto directo de las características de la estructura organizacional del aparato productivo de estas empresas ya que, como se mencionó, estas empresas carecen de la protección por parte de ciertas instituciones como consecuencia de la evasión del marco normativo. Por este motivo, no proporcionan seguridad ni incentivos para que los trabajadores continúen laborando en las mismas empresas o unidades productivas por demasiado tiempo. Lo anterior conlleva a que las trayectorias laborales de estos trabajadores sean intermitentes y complejas, ya que una persona al rotar constantemente de empleo puede llegar a ocupar diversos puestos y ejercer múltiples actividades.

La última variable, que para muchos autores es importante abordar cuando se habla de sector informal o informalidad, es la poca calificación que posee la mano de obra que se inserta en este sector del mercado laboral. Al aproximarnos a esta variable es importante tener en cuenta que intenta caracterizar el tipo de población que es absorbida por este sector; pues se considera que la informalidad está compuesta en una gran proporción, por grupos vulnerables de la sociedad (mujeres, jóvenes, adultos mayores y migrantes) que poseen bajos niveles de escolaridad y por ende, es una fuerza laboral que tiene pocas calificaciones. Sin embargo, para varios estudios (Raczynski, 1977) esta variable es imprecisa ya que no se sabe con exactitud a qué se hace referencia cuando se habla de pocas o bajas calificaciones.

En síntesis, la informalidad vista desde la perspectiva del mercado laboral alude a distintas variables que la definen. Sin embargo, dichas variables son ambiguas y carecen de atributos sólidos que expliquen en concreto lo que se puede considerar como informal. Aun así, estos elementos que definirían a este sector del mercado laboral intentan dar cuenta de las formas de

¹² Esta variable de facilidad de entrada en trabajos empíricos se ha venido cuestionando, ya que al reconstruir el espacio social y físico donde se desarrollan estas actividades, relucen aspectos de control social del uso del espacio y el ingreso a la actividad, de esta manera, se considera que no es tan sencillo en ciertos casos ingresar a ciertas actividades informales. De igual manera, estas dinámicas sociales también requieren una serie de recursos económicos, los cuales se invierten para ingresar a estos espacios.

inserción de esta fuerza de trabajo, los elementos que caracterizan a la población que se integra al sector y los aspectos que posibilitan la permanencia o rotación dentro de estas actividades.

Ingreso y bienestar social

Cuando se define la informalidad en torno a la variable de ingreso y bienestar social, se hace énfasis en los niveles de ingresos y el bienestar de los hogares. En este sentido, estas variables se centran en el estudio de las condiciones socioeconómicas y culturales de las familias que participan en este segmento del mercado laboral, pues se considera que este sector está compuesto por familias pobres y marginales. Alguna de la literatura que operacionaliza bajo este punto de vista la noción de informalidad, suele transponerla con la categoría de marginalidad (Raczynski, 1977). En esta vía, lo que se explora en esta unidad de análisis son por un lado los valores, las conductas y el estilo de vida de los integrantes del sector, y los ingresos que adquieren las familias al insertarse a este sector del mercado laboral.

De esta manera, se ha trabajado la noción de informalidad en la literatura académica e institucional a lo largo de los últimos cuarenta años, en América Latina; y lo que se ha intentado en el presente capítulo es intentar delimitar por enfoques la gran variedad de nociones que se le han otorgado a la categoría y las diferentes unidades analíticas que ha pretendido explicar. Sin embargo, como se mencionó líneas atrás, se logró evidenciar las ambigüedades, complejidades y limitaciones que dichas unidades de análisis presentan para poder explicar de forma teórica y metodológica el mundo de la informalidad. Por este motivo, el siguiente apartado pretende problematizar las diversas concepciones de dicha categoría, considerándola no como una contraposición «negativa» a otro sector del mercado laboral, caracterizado por la carencia o la inseguridad, sino como una serie de prácticas laborales que organizan y configuran escenarios laborales específicos, a través, de redes de relaciones sociales que se establecen entre diferentes actores que hacen parte, de forma directa o indirecta, de actividades económicas particulares.

La informalidad: del mercado laboral a las prácticas laborales.

Como se ha venido exponiendo a lo largo de este capítulo, para muchos autores de los nuevos estudios laborales en América Latina, la categoría de informalidad, en su momento, tuvo relevancia en varios escenarios académicos e institucionales por la capacidad explicativa que pretendió proporcionar sobre el verdadero problema del empleo en la región. Sin embargo, las transformaciones que ha tenido la esfera laboral a nivel global, durante el siglo XXI, han llevado a los estudios del trabajo a replantearse nociones y categorías que antaño parecían ser

las adecuadas para entender el mundo laboral (de la Garza, 2011; Salas, 2000; Reygadas, 2011; Busso, 2010; Neffa, 2008; Carpio y Novakovsky, 2000). En este sentido, la discusión académica actual sobre informalidad, se centra en el recuento conceptual de la noción y la enumeración de sus constantes vacíos teóricos-metodológicos, por esta razón, algunos de estos trabajos sugieren dejar de lado la categoría y muchos otros, proponen la tarea de reconceptualizar la noción y llenarla nuevamente de contenido teórico (Neffa, 2008; Salas, 2000; de la Garza, 2011).¹³

Desde mi punto de vista, considero que abandonar la categoría sería tomar una decisión precipitada, ya que se podría continuar el camino planteado por autores como De la Garza, Neffa y Salas, el de intentar repensar y cuestionar el concepto teórico-metodológicamente a la luz de estudios de caso que intenten complejizar la noción y reeditar esas características que antaño se consideraban constitutivas de la informalidad para así, intentar plantear nuevos elementos que podrían definir la categoría¹⁴ o sumarse a una nueva discusión sobre cómo aproximarnos a la esfera del trabajo en nuestras sociedades contemporáneas, desde una mirada sociológica. Por este motivo, el camino que propondría seguir es reconceptualizar la noción de informalidad para que nos permita abordar y describir la complejidad de una realidad empírica concreta, como es la de la actividad del mototaxi.

Para ello, se tendrá en consideración dos premisas importantes. La primera, parte de la tesis epistemológica, no sólo planteada por Bourdieu (2007) sino por otros sociólogos contemporáneos como Giddens (2006) y Elías (2008), que para conocer lo social éste debe entenderse desde la dialéctica entre las estructuras objetivas y las estructuras subjetivas o incorporadas, es decir, que para abordar el mundo social, se debe tener en cuenta el doble juego que se establece entre estas estructuras, en donde, por un lado las estructuras no sólo

¹³ Los trabajos que han abordado el tema de la informalidad a lo largo de los primeros años del siglo XXI, en América Latina, han realizado una reflexión teórico-metodológica sobre el concepto, en donde se indaga continuamente por las variables que han intentado definir el fenómeno, y principalmente por la capacidad explicativa de la categoría en términos teóricos, por esta razón, el debate que actualmente proponen autores como De la Garza (2011), Neffa (2008) y Salas (2000), es a repensar teóricamente la noción de informalidad para no darla por sentada, y así, tampoco traspolarla con otros conceptos que también intentan dar cuenta del mundo del trabajo, como precariedad, trabajo no registrado o marginalidad.

¹⁴ A lo largo del siglo XXI en América Latina se continúa discutiendo desde una perspectiva sociológica la noción de informalidad, sin embargo, algunos de esos trabajos intentan no sólo cuestionar la noción, sino proponer diferentes caminos en términos teórico-metodológicos para acercarse a esta diversidad de actividades, en donde lo que prevalece, es tratar de entender las dinámicas sociales que configuran estos espacios laborales. De esta manera, encontramos trabajos importantes como los de Silva (2007; 2010) y Meneses (2014) los cuales intentan abordar el caso del comercio en vía pública, como trabajo informal, a través de la perspectiva del análisis de redes sociales y de la indagación del papel que ocupan los marcos legales y las prácticas jurídicas en estos espacios laborales. Premisas que invitan a repensar las actividades informales con respecto al papel de las relaciones sociales no sólo «comunitarias», sino también aquellas que se establecen con las instituciones estatales y los efectos que tiene el derecho y los marcos legales en la configuración de la informalidad; elementos que a lo largo del siglo pasado se daban por sentados para entender este fenómeno laboral.

cohesionan o coaccionan la acción de los individuos, y por otro lado, la acción de los individuos no es enteramente racional y aislada de las estructuras.¹⁵ Al tener presente esta tesis epistemológica, se lograron tomar decisiones teóricas y metodológicas en cuanto a qué y cómo podríamos analizar la complejidad del concepto de informalidad, ante la variedad de enfoques que han intentado abordar este fenómeno social.

La segunda premisa, deviene de la primera, y resalta la importancia de repensar las unidades de análisis que se han abordado en los diferentes enfoques que intentan explicar la informalidad, las cuales se expusieron en el apartado anterior, en donde pudimos darnos cuenta que cada una de estas unidades: *mercado laboral*, *unidades productivas* e *ingreso y bienestar*, parecen responder a diferentes escalas de lo social, donde el mercado laboral sería contemplado como la estructura o el nivel macro y las unidades productivas y el ingreso correspondieran a las estructuras subjetivas o el nivel micro. Al identificar estas escalas que caracterizan a las unidades de análisis que han intentado dar cuenta de la informalidad, lo que se pretende en esta investigación y soportándonos en la premisa epistemológica ya expuesta, es intentar dar cuenta no sólo de ese nivel «macro» ni tampoco, únicamente del nivel «micro», sino entender la informalidad a través de la dialéctica entre estructura y acción o entre estructura y agencia.¹⁶

Al tener en cuenta estas dos premisas que nos llevaron a repensar la noción de informalidad desde una perspectiva sociológica, una forma viable –teórica, metodológica y empíricamente- de reconceptualizar la categoría de informalidad es a través de un cambio en la unidad de análisis, pasando de los mercados laborales y el aparato productivo a las prácticas laborales, es decir, enfocando nuestra mirada en lo que los diferentes actores sociales implicados en estas actividades hacen en la cotidianidad para regular, organizar y darle continuidad a estas mismas prácticas. De esta manera, en la presente investigación se plantea un desplazamiento de corte teórico y metodológico, donde el foco de análisis pasa del sector y/o economía informal a las *prácticas laborales informales*. Así, la noción de *práctica* nos permite entender la informalidad, no sólo como un mercado o una economía o aproximarnos desde un nivel micro o macro, sino entenderla, como un sistema de relaciones objetivas en la

¹⁵ Como lo afirma Bourdieu «particularmente cuando, en nombre de un racionalismo estrecho, consideran como irracional toda acción o representación que no esté engendrada por las razones explícitamente planteadas de un individuo autónomo, plenamente consciente de sus motivaciones. Y en la misma medida se opone a las tesis más extremas de un estructuralismo concreto negándose a reducir a los *agentes*, a los que considera eminentemente como activos y actuantes» (Bourdieu, 2007: 8).

¹⁶ Este desplazamiento epistemológico ha sido plantado de manera directa por Silva (2007), en donde esta autora propone que para entender el comercio en vía pública es importante para el análisis intentar encontrar una noción o concepto que pueda integrar el nivel macro y el nivel micro, sin embargo, la propuesta de Silva se centra en el análisis de redes sociales.

cual los individuos se hallan insertos ocupando una posición determinada, en donde a su vez, estos individuos construyen una serie de percepciones y puntos de vista sobre la realidad, dependiendo de la posición que ocupan en esta red de relaciones en la que están insertos (Gutiérrez, 1997). De esta manera, para dar cuenta de las prácticas laborales informales que tienen lugar en un caso concreto, como es el de los mototaxistas de *La Zona*, es fundamental tener en cuenta que las prácticas «no se les puede explicar, pues, sino a condición de vincular las condiciones sociales en las que se ha constituido el habitus que las ha engendrado con las condiciones sociales en las que éste opera» (Bourdieu, 2009: 91). Es decir, que el concepto de práctica que nos remite a las acciones sociales de los individuos o de los grupos, no se puede explicar sí no se reconstruyen las condiciones sociales en donde éstas son posibles.

En este sentido, las prácticas como una unidad de análisis, pueden dar cuenta de los procesos sociales en las que se encuentran inmersas las actividades consideradas como informales, sin embargo, es importante aclarar que estos procesos también incluyen la participación de instancias, actores, discursos y recursos institucionales. Así, las prácticas como una unidad de análisis teórico-metodológica para entender la informalidad, nos permitirá dar respuesta a nuestras preguntas de investigación, las cuales implican conocer ¿quiénes son los actores involucrados (de manera directa o indirecta) en estas actividades?, ¿qué relaciones se establecen entre ellos? y ¿Cómo? ¿Qué papel juega los marcos legales en la configuración de las actividades informales? ¿Qué relación establecen estas actividades con el Estado en sus diferentes escalas? De esta forma, aquí no estamos partiendo de aquellas tesis que afirman que la informalidad, no tiene relación con las instituciones, particularmente con el Estado, y que dichas actividades evaden los marcos legales y normativos. Sino que por el contrario, al indagar por las prácticas laborales, estamos intentando rastrear el entramado de relaciones sociales que configuran estas actividades, entre ellas, aquellas que se establecen con las entidades estatales.

Las condiciones sociales como elementos constitutivos de la informalidad.

Esta propuesta teórico-metodológica, surge, de algunos estudios empíricos y teóricos elaborados por sociólogos y antropólogos en América Latina (Lomnitz, 2016; Portes, 2004; De la Garza, 2010; Silva, 2007; Meneses, 2014; Wigle, 2016; Konzen, 2016) en donde el análisis se ha orientado en la reconstrucción de relaciones sociales que configuran escenarios laborales considerados como informales. Por esta razón, es importante resaltar en este apartado los postulados generales expuestos por estos estudios, para que quede clara la propuesta conceptual sobre informalidad, que aquí tendrá lugar. Para ello, se dividirán los diferentes

estudios en tres grandes grupos; el primer grupo son los *estudios pioneros*, realizados por los antropólogos Lomnitz (2016) y Hart (1973), los cuales indagan en diferentes realidades por aquellos empleos o trabajos que no se enmarcan en la lógica del trabajo asalariado y que a su vez, no son parte del sistema de producción industrial, lo cual denominarán como trabajos marginados e informales. El segundo grupo son los *estudios teóricos* de corte sociológico propuestos por Portes (2004) y De la Garza (2010), en donde se cuestiona la noción del trabajo en general, y de la informalidad, resaltando la importancia de las relaciones y los vínculos sociales. Finalmente, el tercer grupo, son aquellos *estudios teóricos-empíricos* realizados durante la última década, los cuales abordan casos concretos de trabajos considerados como informales, elaborados por Silva (2007), Meneses (2014), Konzen (2016) y Wigle (2016) los cuales resaltan la importancia de las relaciones sociales y sobre todo aquellas que tienen que ver con el sistema político-institucional, el papel que el derecho ocupa en la configuración de estas actividades y las prácticas burocráticas que se encuentran implicadas en la regulación y organización de las mismas.

Estudios pioneros: entre la marginalidad y la informalidad.

Larissa Lomnitz (2016), en su estudio sobre los marginados, realizado en una barriada de la Ciudad de México durante los años sesentas, esboza de manera minuciosa los mecanismos de sobrevivencia que emplea un sector de la población para poder insertarse al mercado laboral. El estudio de Lomnitz se sitúa en el México de los años sesentas, caracterizado por el proceso de urbanización, efecto de las oleadas migratorias internas y las dinámicas de inserción al mercado laboral de esta población migrante. En este sentido, para la autora, el problema primordial que aqueja a este sector de la población, que se intenta integrar a la mecánica laboral de la vida urbana, es la incapacidad del sistema de producción industrial para absorber su fuerza de trabajo; de esta forma, la pregunta primordial es entonces, ¿Cómo sobrevive esta población?

Para Lomnitz dicha población sobrevive a través de una serie de mecanismos sociales (redes y vínculos sociales), que les permiten insertarse al mundo laboral; sin embargo, las actividades en las que se emplean se les cataloga como «marginadas del sistema económico industrial, ya que se consideran como ocupaciones manuales no calificadas y devaluadas por el mercado laboral urbano, por su falta de seguridad social y económica» (Lomnitz, 2016: 16). Por esta razón, la población que se encuentra empleada en dichas actividades también es estimada como marginal, ya que es concebida como un sector sobrante de la economía industrial dominante. De esta manera, para Lomnitz, la marginalidad es una condición

estructural de la economía industrial y se configura gracias a la incapacidad del sector moderno de la economía de absorber la totalidad de la fuerza de trabajo disponible en la ciudad. Sin embargo, esta limitada absorción también es consecuencia de los requisitos que exigen los empleos del sector industrializado, «los cuales requieren una serie de conocimientos y calificaciones que hacen que sólo un sector privilegiado de la fuerza laboral pueda insertarse en este tipo de actividades» (Lomnitz, 2016: 20).

Ante esta dinámica del mercado laboral descrito por Lomnitz, la autora afirma que los marginados logran emplearse a través de la integración a una red de intercambio, en donde hacen uso de una serie de recursos sociales que comparten con otros que se encuentran en su misma condición. Uno de estos recursos, que tiene una importancia imperante para este sector de la población, es la *reciprocidad*¹⁷; entendida como un elemento integrante de las relaciones sociales que permite que los marginados se enfrenten a ciertas condiciones sociales adversas y logren sobrevivir. De esta manera, Lomnitz resalta la importancia que tienen las relaciones sociales al interior de la esfera laboral, pues afirma, que «un individuo que no se encuentre anclado a una red de relaciones podría sucumbir ante las condiciones hostiles de la vida en la ciudad» (Lomnitz, 2016: 26).

Al considerar los recursos sociales como elementos que integran a los marginados a las dinámicas de la vida urbana, Lomnitz llama la atención sobre una cuestión metodológica importante. Ya que el análisis que desarrolla la autora a lo largo de la investigación centra su mirada en las condiciones sociales que posibilitan que los marginados sobrevivan. De esta manera, el estudio de Lomnitz nos proporciona herramientas conceptuales para poder aproximarnos a lo informal desde una mirada que indague por las formas de organización social que configuran estos escenarios laborales particulares, sin dar por hecho que estos escenarios se encuentran estructurados por la carencia, la inseguridad y la inestabilidad.

De manera paralela a este estudio de marginalidad elaborado por Lomnitz en México, Hart en 1973 publica su estudio sobre Ghana, el cual, como ya se mencionó al inicio de este capítulo, fue el estudio pionero para consolidar la noción de informalidad. Al igual que Lomnitz, Hart intenta dar cuenta, desde una mirada antropológica de la lógica del mercado de trabajo en un país africano, allí Hart descubre, que existen una serie de actividades que son fundamentales para la vida urbana, pero que no se podrían caracterizar como trabajos

¹⁷ Es importante mencionar, que Lomnitz toma esta teoría del intercambio propuesta por Karl Polanyi, en donde se considera que la transacción para el intercambio de bienes y servicios puede categorizarse en tres tipos: 1. El intercambio de mercado, en donde circulan bienes y servicios sobre la oferta y la demanda sin generar relaciones sociales duraderas. 2. La redistribución de bienes y servicios, que primero se concentran en un determinado individuo o institución, de donde fluyen hacia la comunidad o sociedad. 3. La reciprocidad, como intercambio de favores o regalos que es consecuencia y parte integral de una relación social. (Lomnitz, 2016:25)

asalariados, por ello identifica que el mercado laboral en Ghana se encuentra segmentado por unas oportunidades de ingreso formales e informales. Así, Hart a lo largo de su investigación describe los elementos económicos y sociales que caracterizan a estos empleos, como ya se expuso con más detalle páginas atrás. De esta forma, los trabajos tanto de Lomnitz, como de Hart pueden considerarse como pioneros, ya que intentaron explicar la lógica de los mercados laborales describiendo los elementos sociales que configuraban este tipo de actividades, en una época donde el debate académico se centraba en temas del desarrollo y la modernización.

Estudios teóricos: repensando el trabajo desde una perspectiva sociológica.

Uno de los estudios teóricos, de gran importancia dentro de la sociología sobre el tema de informalidad son los estudios realizados por Alejandro Portes en compañía de William Haller (2004) y Manuel Castells (1990). La informalidad para Portes, es considerada como «todas aquellas actividades generadoras de ingresos no reguladas por el Estado en entornos sociales que sí están reguladas actividades similares» (Castells y Portes, 1990: 12). Esta noción de informalidad intenta darle un peso importante a los elementos sociales que, en muchas ocasiones, cumplen la función de suplir eso de lo que para muchos autores carece este tipo de actividades, la seguridad, la estabilidad y la regulación estatal. En este sentido, esta definición de la categoría intenta no emitir juicios de valor *a priori* sobre las actividades informales sino que, por el contrario, intenta indagar por los espacios sociales que las estructuran. En este sentido, «el funcionamiento de la economía informal se caracteriza por la inexistencia de un sistema jurídico que sancione las irregularidades contractuales, sin embargo, esta inexistencia, se reemplaza por transacciones controladas socialmente» (Portes y Haller, 2004: 17).

De esta manera, la propuesta de Portes al igual que la de Lomnitz (2016) y de Hart (1973), se enfoca en reconstruir las redes y vínculos sociales que son la respuesta a la carencia de protección y falta de regulación del Estado sobre actividades informales. En otras palabras, las reglas de juego que configuran a las actividades informales se establecen por medio de una serie de relaciones y vínculos sociales, como la *confianza*, la *solidaridad* y la *reciprocidad*, las cuales, emergen de la existencia de una red social compacta. En este sentido, el autor hace la invitación a que se indague por las redes sociales que regulan el mundo de la informalidad.

De la Garza (2010; 2011) a diferencia de Portes, no sólo reflexiona sobre la categoría de informalidad, sino que se centra en la indagación de la noción de trabajo; ya que este sociólogo considera que este concepto como se definía antaño, ya no da cuenta de la complejidad del mundo laboral actual. Para De la Garza, rescatar solamente la cualidad de asalariado o referirlo únicamente a una «actividad relacionada con la riqueza material de la

sociedad» (De la Garza, 2010: 11) parece, hoy en día, insuficiente para lograr entender las bastas realidades de esta esfera de la vida social. Por ejemplo, el concepto marxista del trabajo, que fue el que dominó parte importante de la literatura en las ciencias sociales durante el siglo XX, se situó en donde la gran empresa y el obrero asalariado se consideraban elementos vitales del desarrollo de la sociedad; pues se hacía referencia a que, «había un evolucionismo explícito o implícito, la gran empresa barrería con formas precapitalistas de producción y el proceso de proletarización casi se universalizaría con el desarrollo del capitalismo» (de la Garza, 2010: 12), proyecto que en la realidad no llegó a consolidarse.

Ante este abordaje conceptual limitado de la noción de trabajo, De la Garza (2010) propone un concepto ampliado de trabajo, en donde su mirada no sólo se centra en la figura del «obrero asalariado y sindicalizado» situado en un espacio concreto (la fábrica, por ejemplo), sino que indaga por aquellos trabajos que no se desarrollan en un «espacio fijo», que son inestables y hasta «precarios», denominados para el autor como *trabajos atípicos*, los cuales se caracterizan por generar diversas formas de organización, establecer variadas relaciones laborales entre diferentes actores sociales, tener múltiples formas de contratación, tener distintos esquemas de salarios y prestaciones, desarrollarse en espacios fijos o no y no sólo concentrarse en el sector de producción sino también, en el sector servicios (Reygadas, 2011).

En este sentido, la noción de trabajos atípicos pertenece a una nueva categoría que logra ampliar el concepto mismo de trabajo; ya que intenta abarcar y explicar las grandes transformaciones que caracterizan a la esfera laboral de hoy en Latinoamérica en lo relacionado a las nuevas formas de organización, la implementación de nuevas tecnologías, el incremento del empleo informal, la flexibilización del trabajo y los mecanismos de regulación y el crecimiento del sector servicios (Reygadas, 2011).

Al partir de esta nueva perspectiva teórica, De la Garza (2010) enfatiza en una característica sociológica fundamental que estructura su nueva noción, al considerar que el trabajo no es una actividad aislada sino que implica cierta interacción con otros individuos. Como resultado de la misma, «el individuo genera productos y él mismo se transforma» (de la Garza, 2010: 112), por consiguiente, se podría afirmar que este concepto ampliado de trabajo rescata lo que el autor denomina como, las *relaciones sociales de producción*, las cuales, se encargan de organizar, estructurar y otorgar significados a los diferentes contextos laborales (ya sean trabajos típicos o atípicos).

En este sentido, el punto importante a rescatar de esta noción es que se reconoce a estos trabajos atípicos como aquellos que no sólo son productores de bienes sino también de servicios, los cuales se enmarcan en una serie de relaciones sociales de producción que rompen

con la relación «laboral tradicional» que se enmarcaba en la relación dual patrón-obrero, y abre una multiplicidad de relaciones en donde emergen otro tipo de actores como el cliente o el usuario, o en otros casos incluye a actores no laborales que son importantes para la operación de ciertas actividades laborales; ya que la implicación de un tercero en el proceso puede extenderse a los trabajos que se realizan en espacios abiertos a todos (como el comercio en vía pública, el servicio de taxi o micro), que ponen en relación durante la jornada de trabajo no sólo al trabajador con el cliente sino con actores no laborales (automovilistas, agentes de tránsito, inspectores, policías, transeúntes, etc.) que, «sin tener un objetivo laboral o de compra y venta, intervienen o interfieren, ayudan u obstaculizan en la actividad laboral in situ» (De la Garza, 2011: 10). Al enmarcar su noción de trabajo en las relaciones sociales de producción, de la Garza abre un camino distinto para poder abordar el concepto de informalidad desde una visión teórica alternativa.

De esta manera, tanto Portes como De la Garza, complejizan desde una perspectiva sociológica los conceptos de trabajo e informalidad, indagando por las relaciones y vínculos que se van construyendo en estos espacios de la vida social y que configuran en la cotidianidad estas actividades. Esta postura sobre el mundo del trabajo, es de gran importancia para la propuesta teórica y metodológica que nos ocupa en la presente investigación, ya que lo que se intenta a través de nuestro caso empírico, es describir las relaciones que se establecen entre los diferentes actores sociales implicados (de manera directa e indirecta) en la actividad del mototaxi, para cristalizar los mecanismos sociales que regulan y dan continuidad a las prácticas laborales informales que aquí tienen lugar.

Estudios teóricos-empíricos: casos satélites para dar cuenta de la actividad del mototaxi.

A lo largo del siglo XXI en México, varios investigadores de las ciencias sociales continúan abordando el tema de la informalidad, no sólo enmarcándolo en las cuestiones laborales, como en el caso particular de los comerciantes en vía pública, sino también trasladándolo a otros ámbitos de la vida urbana como los llamados *asentamientos informales*. De esta manera, se encuentra una variedad de investigaciones que han abordado el fenómeno de la informalidad a lo largo de los últimos años, sin embargo, para efectos de esta investigación sólo vamos a recurrir a cuatro autores, Silva (2010; 2007), Meneses (2014; 2012), Konzen (2016) y Wigle (2016), los cuales se convirtieron en el fundamento teórico y metodológico¹⁸ para repensar

¹⁸ Cada uno de estos autores Silva (2010; 2007), Meneses (2014), Konzen (2016) y Wigle (2016), me ayudaron a repensar no sólo conceptualmente la noción de informalidad, sino que fue de mucha utilidad haberlos leído cuando me encontraba todavía realizando el trabajo de campo, ya que los hallazgos presentados por cada uno de ellos en sus respectivos artículos, me ayudaron a seguir indagando por tres elementos importantes: el primero fue los efectos

cómo abordar un caso empírico concreto, como el de los mototaxistas de *La Zona*. En este sentido, cada una de las perspectivas de estos autores me llevaron a seguir cuestionando esas tesis que antaño parecían caracterizar a la informalidad, como la evasión de los marcos normativos, la relación de estas actividades con el Estado y el papel diferenciado que éste puede llegar a tener en la regulación y configuración de las actividades informales más allá de la relación clientelar que se pueda llegar a establecer, y la importancia que ocupa el lugar de trabajo como elemento configurador de ciertas actividades laborales informales.

Así, las investigaciones de Diana Silva (2007; 2010) sobre el comercio en vía pública en la Ciudad de México, ayudaron a entender la complejidad de las relaciones y vínculos sociales que configuran y organizan esta actividad, sin embargo, esta autora le da mayor preponderancia a intentar explicar aquellos vínculos y relaciones que se establecen entre los actores implicados directamente en la actividad, como los líderes de las diferentes organizaciones de comercio en vía pública con actores del sistema político-institucional. De esta forma, Silva da cuenta de la forma en que se establecen relaciones y vínculos entre una actividad informal y el Estado en sus diferentes escalas, aun así, su análisis no se centra en nominalizar este nexo como clientelar, concepto que menciona y llega a criticar cuando se entiende de manera normativa, «si bien es innegable la presencia de relaciones patrón-cliente que estructuran las relaciones en torno al poder en el caso del comercio ambulante, su suposición previa anclada a una visión normativa de lo que debe ser la política, limita el estudio de las prácticas y la acción política de los mismos» (Silva, 2007: 260). En este sentido, el trabajo de Silva, como se verá en los capítulos posteriores, le aportó a la investigación una forma de entender las relaciones y los vínculos que se establecen entre los funcionarios estatales con los actores implicados en la actividad del mototaxi, una relación que no es estática ni homogénea, sino que es dinámica con diferentes ritmos e intensidad y que se va configurando a lo largo del tiempo.

En cuanto a lo propuesto por Rodrigo Meneses (2012; 2014), este autor al igual que Silva, aborda el caso del comercio en vía pública, sin embargo, los estudios de Meneses se centran en la problematización del papel que ocupa el derecho en los conflictos que se establecen entre diferentes actores institucionales y no institucionales implicados en esta actividad por el uso del espacio público. De esta forma, el autor parte de la premisa, de que el derecho «no sólo es un medio a través del que se regulan las relaciones sociales en las calles,

que el derecho tiene en la configuración de este tipo de actividades, el segundo, fue repensar el tema de la autoridad que ejercen los diferentes actores implicados en el caso de estudio. Y finalmente el tercer elemento, fue el papel que tienen los planes formulados por las entidades locales para intentar controlar las actividades informales, sobre todo aquellas que emplean el espacio público como espacio de trabajo.

sino que también es un recurso, un medio a través del cual los agentes sociales pueden cuestionar la voluntad y los actos tendientes a prohibir o limitar los usos y las funciones de la calle» (Meneses, 2014: 75). Así, para Meneses el derecho tiene un lugar en el entramado de relaciones que configuran una actividad considerada como informal, lugar que apela directamente a una apropiación y una movilización del derecho como recurso por parte de los diferentes actores involucrados, y que en ocasiones llega a convertirse en un medio para revertir la autoridad de una serie de actores estatales. Esta premisa desarrollada por este autor, fue fundamental para entender que la actividad del mototaxi no es solamente el resultado de la evasión de un marco normativo, sino que también es una actividad, como el caso del comercio en vía pública, que se apropia de ciertas maneras del espacio público como espacio de trabajo, sin embargo, este proceso de apropiación por parte de los diferentes actores involucrados en la actividad, también requiere del conocimiento y la puesta en práctica del derecho en la cotidianidad, de esta forma, para la presente investigación cuestionar el papel del derecho es decir, de los marcos legales, otorgó una relevancia para explicar las relaciones que se establecen entre actores estatales y no estatales implicados en la actividad del mototaxi y también, para reconocer los efectos que tienen otros marcos normativos en la regulación de la actividad, como se expondrá con detalle en los siguientes capítulos.

Konzen (2016) es otro de los autores que aportaron elementos relevantes a la discusión sobre la informalidad, a través de su estudio sobre el comercio ambulante en Acapulco. Aquí Konzen, resalta la importancia de estudiar la actividad del comercio en vía pública en una de las ciudades ícono del turismo en México, no sólo a través de las prácticas jurídicas y sociales que configuran esta actividad, sino también, resalta la importancia de la reflexión en torno al espacio donde éstas tienen lugar, pues «hay que “espacializar” no sólo el estudio de las normas jurídicas, sino también el de las normas sociales, con el fin de dar cuenta de las interrelaciones de normas de diferentes tipos con prácticas jurídicas y sociales» (Konzen, 2016: 425), de esta forma, para este autor, es trascendental dar cuenta del espacio donde se engendran las prácticas que intentan regular y organizar una actividad como la del comercio ambulante. Pues, al contemplar el espacio como un elemento constitutivo de aquellas actividades que hacen uso del mismo como lugar de trabajo, se puede dar cuenta de los procesos sociales de regulación de dichas actividades. Por este motivo, Konzen fue de gran importancia para indagar por el espacio de nuestro caso de estudio, ya que, pudimos darnos cuenta que al preguntarnos por la regulación de esta actividad era indispensable conocer y entender las lógicas espaciales de la misma, para dar cuenta que las dinámicas sociales de regulación de los

mototaxistas de *La Zona* no son homogéneas ni unívocas, si no que por el contrario, son dinámicas y graduales dependiendo del proceso de organización socio-espacial de la actividad.

Así, las diferentes aproximaciones a la actividad del comercio en vía pública, fueron una piedra angular para indagar por la actividad del mototaxi, sin embargo, hubo otro estudio sobre informalidad que no se enmarca en una actividad laboral, sino que se traslada a otro tipo de problemática urbana relacionada con la vivienda, como es el estudio sobre los asentamientos informales en suelos de conservación realizado por Jill Wigle (2016). Este estudio aunque no aborda la esfera laboral, fue relevante para el estudio de caso de los mototaxistas, ya que Wigle describe a través de un caso empírico, cómo las entidades estatales locales por medio de una serie prácticas de planificación de uso del suelo intentan regularizar y gobernar la informalidad. Esta noción de «gobernanza de la informalidad» evoca, a las estrategias que los funcionarios locales realizan para clasificar y negociar con la comunidad el uso del espacio «el análisis en las prácticas “cotidianas” (...) tiene como objeto capturar los efectos de los planes (...) en la configuración de las negociaciones entre el Estado y las comunidades sobre la regularización del uso del suelo» (Wigle, 2016: 150). De esta manera, el planteamiento de Wigle, nos condujo a indagar no sólo por las relaciones que se establecen entre los actores estatales y no estatales implicados en la actividad del mototaxi, sino también a cuestionar cómo se materializaban en la cotidianidad estos vínculos, es decir, si los funcionarios de *La Alcaldía* en donde se ubica nuestro lugar de estudio, habían ejercido ciertas prácticas para intentar ordenar y controlar el servicio en la demarcación.

Todos estos trabajos de corte teórico, metodológico y empírico elaborados desde diferentes disciplinas de las ciencias sociales, aportaron desde diferentes aristas para abordar el fenómeno de la informalidad desde una perspectiva sociológica, y a su vez, para dar cuenta de un caso empírico, como el de los mototaxis de *La Zona*.

ORGANIZACIÓN SOCIAL Y ESPACIAL DEL TRABAJO: UNA MIRADA SOCIOLÓGICA SOBRE LA INFORMALIDAD

Al exponer de forma general los postulados teóricos, metodológicos y empíricos de los estudios que han abordado el tema de informalidad, se evidencia, que aunque los distintos autores se enfoquen en diferentes problemáticas, todos ellos centran su análisis en la reconstrucción del espacio físico y social que configuran las actividades consideradas como informales, con el objetivo de cristalizar las diferentes prácticas que se engendran en estos espacios por parte de los diferentes actores sociales.

Al tener como referencia este postulado general, a lo largo de esta investigación, abordaremos el concepto de *informalidad* como una *de organización socio-espacial del trabajo en la que todas aquellas prácticas laborales, que se encuentran inscritas dentro de ésta, se regulan a lo largo del tiempo a través de una serie de estrategias ejercidas por parte de actores estatales y no estatales*. De esta manera, se intenta dar un giro a la categoría no entendiéndola como un sector que se contrapone a otro —formal—, o como un tipo de economía que cumple con una serie de indicadores normativos que lo caracterizan (evasión legal, tributaria y laboral), sino como la organización de un conjunto de actores sociales e instituciones que dan sustento a ciertas prácticas laborales y que ponen en juego, en su operación, los marcos legales y normativos establecidos para intentar regular estas actividades.

Si se utiliza de forma operativa esta noción teórica preliminar de informalidad, se podría abordar nuestro caso empírico de interés, ya que lo que intentaremos no es clasificar a través de una serie de indicadores «rígidos» si la actividad del mototaxi puede ser considerada como informal, sino lo que la noción planteada nos permite primero, es reconstruir cómo se organiza este espacio socio-laboral a través de tres esferas importantes: 1. La descripción histórico-espacial de la actividad, 2. La identificación de los actores sociales involucrados y las relaciones que establecen entre ellos a través de los recursos que movilizan, invierten o intercambian y 3. La construcción y reconocimiento de las diferentes prácticas que cada uno de estos actores realiza en la cotidianidad. A través de la reconstrucción de cada una de estas esferas, se podrá dar cuenta de *las estrategias de regulación* que cada uno de los actores sociales implicados ejerce para controlar, negociar y sancionar la actividad de los mototaxistas de *La Zona*.

Capítulo 2

Dibujando un espacio social «informal»

Acercamiento descriptivo a *La Zona*

*Sorprende aquí el hecho de que los lugares vividos
son como presencias de ausencias*

Michel De Certeau, *La invención de lo cotidiano*.

El objetivo de este capítulo es describir la organización socio-espacial de *La Zona*, para dar cuenta de la estructuración del lugar donde se lleva a cabo la actividad del mototaxi. Esta dilucidación de la organización nos llevará a comprender cómo esta actividad se ha llevado a cabo a lo largo de 25 años aproximadamente. Seguiremos lo planteado por Bourdieu cuando nos alienta a «tratar de aprehender unas estructuras y unos mecanismos que, aunque por razones diferentes, escapan [...] a la mirada forastera, como los principios de construcción del espacio social o los mecanismos de reproducción de este espacio» (Bourdieu, 2007: 13), es decir, que, al hacer una aproximación descriptiva —acercándonos a una perspectiva etnográfica— de un espacio social particular, en este caso el de los mototaxista de *La Zona*, podemos develar formas de relaciones, visiones, discursos y acciones que los actores realizan o significan en este lugar y a su vez, también se pueden cristalizar los mecanismos sociales por los cuales se mantiene dicha actividad. Para ello, presentaremos la descripción bajo los ejes temporal, espacial y social en los que se desenvuelve este servicio en particular.

En el presente capítulo se expondrán cuatro elementos fundamentales para dar cuenta de las dinámicas del lugar:

1. Características sociodemográficas urbanas actuales de *La Zona*, en relación a la Alcaldía.
2. Panorama descriptivo y gráfico de los lugares más importantes de *La Zona*, que se encuentran articulados con la actividad.
3. Caracterización del proceso de producción del servicio.
4. Aproximación temporal del servicio en relación con el espacio y sus transformaciones.

Estos cuatro puntos, que se expondrán a detalle a continuación, resultan de vital importancia para reconstruir las formas en cómo se elaboran las condiciones que posibilitan

esta actividad. Sin embargo, queremos resaltar que, a pesar de que enlistamos los cuatro puntos por separado —espacios, tiempos, personas y relaciones— no podemos dejar de lado que éstos en la realidad se encuentran estrechamente ligados y que, en este texto descriptivo, trataremos de distinguir sin fragmentar las dimensiones particulares de cada uno de dichos elementos.

Así, no podemos dar cuenta del espacio sin percatarnos de los individuos que ahí toman partida; tampoco podemos reconstruir relaciones sin dar cuenta de su ubicación en el tiempo y en el espacio. Nos apoyamos en Emilio Duhau y Ángela Giglia cuando nos dicen que si la «estructura del espacio está vinculada a la estructura de las relaciones sociales es cierto en un doble sentido: por un lado hay que entender a las relaciones sociales para leer el espacio, es decir que hay que ver a este último como un resultado de ciertas relaciones sociales; y por otro lado, hay que mirar al espacio para entender las relaciones sociales urbanas» (Duhau & Giglia, 2016: 27). Con esto queremos decir que, aunque la realidad nos rebasa infinitamente, este capítulo trata de reducir la complejidad social y organizar, a manera de una aproximación descriptiva, todo lo acaecido en un lugar donde una actividad informal específica, la actividad de los mototaxistas, se lleva a cabo.

Para reconstruir esta organización socio-espacial de la actividad del mototaxi, es importante mencionar que en el marco de esta investigación recurrimos a tres tipos de fuentes que se fueron configurando a lo largo del trabajo de campo realizado en *La Zona*, las notas de campo producto de la observación participante, los relatos de entrevistas de los diferentes actores implicados en la prestación del servicio y algunas tesis y publicaciones sobre *La Alcaldía* y *La Zona* que exponen la caracterización espacial de las mismas. Estas tres fuentes han sido claves en diferentes niveles para dar cuenta de las dinámicas socio-espaciales de la actividad, ya que, por un lado, a través de la observación y los relatos de los actores se intenta cristalizar una serie de *prácticas espacializantes*¹⁹ (De Certeau, 2010) creadas y ejercidas por los distintos actores sociales que ordenan dialécticamente el espacio con referencia a la actividad y la actividad con referencia al espacio. Por otro lado, las tesis y publicaciones sobre las características de *La Alcaldía* y *La Zona* nos ayudaron a dimensionar *el lugar* donde se lleva a cabo la actividad.

¹⁹ De Certeau (2010) para dar cuenta del orden espacial de la ciudad, hace una crítica importante sobre la noción de Ciudad-concepto. Ya que, bajo esta noción las tesis del urbanismo apelan a la crisis y la catástrofe de las ciudades, lo cual implica que los planes diseñados por las administraciones parecen tener efectos negativos o no tener efectos sobre el intento de organización de las ciudades. Sin embargo, De Certeau plantea que para dar cuenta de la complejidad del orden de las ciudades contemporáneas hay que volcar nuestra mirada hacia «las prácticas microbianas, singulares y plurales, que un sistema urbanístico debería manejar o suprimir y que sobreviven a su decadencia» (De Certeau, 2010: 108).

DESCRIPCIÓN DEL LUGAR: *LA ALCALDÍA Y LA ZONA*

Elementos sociodemográficos

De esta manera, lo que intentaremos describir a través de las tres fuentes de información mencionadas con anterioridad en términos teóricos y metodológicos, es una relación dialéctica entre la noción de *lugar* y *espacio*. Para De Certeau (2010), es de gran importancia distinguir estas dos concepciones, ya que el *lugar*, por un lado, es «una configuración instantánea de posiciones. Implica una indicación de estabilidad» (De Certeau, 2010: 129). En este sentido, para De Certeau el lugar se define como la ubicación instantánea de una serie de elementos ubicados en sitios específicos y que se interrelacionan entre sí. Por otro lado, *el espacio* se considera como el «cruzamiento de movilidades» (De Certeau, 2010: 129), es decir, como el producto de las formas de apropiación que los diferentes actores ejercen sobre el mismo en diferentes temporalidades, lo cual le otorga las características de dinámico y polivalente.

Así, al distinguir las cualidades del lugar y el espacio propuestas por De Certeau, nos percatamos que para abordar la dimensión socio-espacial sobre el caso de los mototaxistas de *La Zona*, es importante dar cuenta tanto del lugar como del espacio. En este sentido, el lugar para efectos de este texto se compone de todos esos elementos de corte sociodemográfico y topográfico que posibilitan que opere en la actualidad el servicio del mototaxi en *La Alcaldía* y específicamente en *La Zona*. En cuanto al espacio, como se verá con más detalle en el siguiente apartado, se constituye de las diferentes formas de apropiación de las calles de *La Zona* por parte de los diferentes actores sociales implicados en la actividad a lo largo del tiempo, las cuales se han convertido en el espacio de trabajo de la actividad del mototaxi. Así en el presente apartado nos dedicaremos a describir de manera general los elementos que caracterizan actualmente a *La Alcaldía* y a *La Zona* como lugar.

La Alcaldía es una de las demarcaciones que se ubica al sur de la Ciudad de México, está compuesta por siete pueblos originarios y actualmente cuenta con aproximadamente 360,265 habitantes (Gaceta oficial del Distrito Federal, 2013). Es una de las demarcaciones de la ciudad que se puede considerar como una zona de transición que va de lo rural a lo urbano, ya que colinda con una alcaldía que está sumamente urbanizada y con otra que es considerada como totalmente rural. Esta demarcación, comprende una superficie total de 8,534.62 hectáreas, en donde la mayor parte del suelo es de conservación el cual representa el 66.50% y el suelo urbano corresponde al 33.50% (Gaceta oficial del Distrito Federal, 2013). El área urbana de *La Alcaldía* se clasifica en tres zonas importantes, *norte*, *centro* y *oriente*, en donde la traza urbana de la zona norte y centro se caracteriza por tener una configuración ortogonal, es

decir, las calles y avenidas se encuentran trazadas en retícula, mientras que la zona oriente se define por la «evidente irregularidad de los trazos. Debido a la distribución entre comunidades rurales» (Gómez, 2004: 93).

En cuanto a la vialidad de *La Alcaldía*, ésta cuenta con tres avenidas principales, *La Avenida Principal*, la cual conecta a la demarcación con otras demarcaciones del sur y el centro de la Ciudad de México; *La Avenida C.C.* que de forma paralela a *la Avenida Principal* vincula a *La Alcaldía* con otro sector de la zona sur y *la Avenida 10* que conecta a la demarcación con el Estado de México. En lo relacionado al transporte, *La Alcaldía* cuenta con rutas de micros, peseros y RTP, que circulan desde adentro de las diferentes colonias y desembocan en las tres avenidas importantes ya mencionadas; sin embargo, desde año 2012 la apertura de una de las líneas del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM) fue fundamental para la movilidad de la demarcación y la reconfiguración de la conectividad de esta zona con el resto de la Ciudad de México.

En cuanto a *La Zona*, es un sector que se ubica en la zona centro del área urbana de *La Alcaldía* y comprende cuatro colonias que hacen parte de uno de los siete pueblos originarios en los que se divide la demarcación, actualmente cuenta con aproximadamente 29,462 habitantes y 7,276 viviendas habitadas (Finck, 2015: 139) la traza urbana que caracteriza a nuestro lugar de estudio, como se mencionó con anterioridad, es el trazado en retícula de las manzanas; también dentro de *La Zona* se encuentran ubicados dos asentamientos irregulares uno al sur que denominaremos como *AC*, el cual es considerado como uno de los asentamientos más grandes de *La Alcaldía* por su extensión de 862,349.30 m² y el otro al oriente que denominaremos como *Tl* que es mucho más reducido que el primero (Alcántara, 2014: 27).

Podemos observar, en el siguiente mapa, la traza de las 3 partes de *La Zona*: la *Zona Central* (de color azul), que comprende el núcleo de las dinámicas internas de este lugar, es decir, comercios, transporte, escuelas y mercados; *AC* (color amarillo) que comprende el asentamiento irregular de mayor relevancia geográfica y que comprende hasta zonas chinamperas donde se cultiva; y *Tl* (color rosa) que es el asentamiento irregular de menor extensión:



MAPA 1. Los tres sectores que comprenden *La Zona* (Google Earth, 2017).

Mencionamos lo anterior para subrayar la significatividad del lugar, en términos geográficos y sociodemográficos. La importancia de este lugar radica en que no es un territorio pequeño, sino que sus dimensiones geográficas son amplias y en su mayoría urbanizadas. No se trata de crear una imagen del lugar de estudio como un espacio altamente urbanizado y con todas las condiciones necesarias en dicha urbanización —calles pavimentadas, casas en óptimas condiciones, servicios públicos presentes—, sino que queremos resaltar que no podemos crear una idea de uniformidad en los lugares en los que la actividad del mototaxi se lleva a cabo, es decir, que en *La Zona* confluyen, al igual que diferentes actores y prácticas, múltiples geografías que también configuran el ejercicio de dicha actividad.

Hasta en términos de ubicación, tanto *AC* como *TI*, se encuentran en la parte posterior de *La Zona* y al ser asentamientos irregulares que paulatinamente en la última década se han «urbanizado», lo cual ha provocado que muchos de los habitantes de estos asentamientos se integren a las dinámicas propias de la parte más activa —comercial y educativa— de *La Zona*. Al dar cuenta de la relación de las geografías con elementos poblacionales y la paulatina urbanización de dichos asentamientos irregulares, podemos comprender que los procesos que

llevaron a la complejización y configuración actual de la actividad también se deben a, y tienen consecuencias en, dicho transcurso temporal tanto de la población como de sus componentes urbanos.

Rutas y lugares importantes que integran La Zona

Para seguir adentrándonos a las lógicas que comprenden *La Zona*, hay que dar cuenta también de los lugares importantes que marcan ritmos, tiempos, itinerarios, es decir, que configuran toda la dinámica de este sector. De todas formas, para ubicar estos lugares significativos en la actividad cotidiana de *La Zona*, hay que explicitar las vialidades de mayor relevancia dentro de este espacio. Mostraremos, pues, en el siguiente mapa las avenidas y calles más importantes para la vialidad de *La Zona*:



MAPA 2. Calles principales de *La Zona* (Google Earth, 2017).

En el mapa anterior (Mapa 2) nos percatamos que existen cuatro calles importantes: por un lado, la *Avenida Principal* (arriba y de color verde), que no sólo es importante dentro de *La Zona* —porque es la que posibilita la movilidad de los habitantes hacia fuera de ella— sino que también es la más importante en términos de tránsito porque conecta, en general, a toda

La Alcaaldía, y, además, es la vía principal de acceso de y hacia las otras demarcaciones de la Ciudad de México. Por otro lado, se encuentra la avenida *Cobrizo* (a la izquierda y de color azul) en la cual transitan rutas importantes de transporte que se dirigen a otra parte de la demarcación, y que conecta a la misma con la zona sur de la Ciudad, y además encontramos presencia significativa de comercios como restaurantes y locales de servicios —tlapalerías, ropa y abarrotes—.

Después, hallamos la calle *Fernando Jerez* (al centro y de color rojo), quizá la vialidad más importante de *La Zona*, ya que aquí es donde se concentra la mayor cantidad de actividades comerciales, pues se encuentra un establecimiento de supermercado, una tienda importante de autoservicios y un local de una cadena de panadería; conjuntamente, se encuentra en *Fernando Jerez* el Mercado establecido de *La Zona*, que lleva el nombre del pueblo originario. Por otra parte, al ser una de las calles centrales de este lugar y que, además, es una de las pocas calles que, dentro de *La Zona*, «oficialmente» es de doble sentido, confluye una importante cantidad tanto de transporte público «formal» —*combis* y autobuses— como transporte informal: *bicitaxis*, *mototaxis* y *golfitaxis*. Todas estas dinámicas de transporte y comercio, anexado a la presencia de automóviles particulares, genera una continua congestión vehicular y peatonal.



FOTOGRAFÍA 1. Calle *Fernando Jerez* y sus dinámicas espaciales (Google Earth, 2017).

Por último, en la calle *Tito Serrano* (a la izquierda y de color amarillo), igualmente hallamos comercio, aunque no tan concentrado como en las otras dos vialidades, pero además

en dicha calle, transita una ruta de transporte «formal» que conecta los sectores irregulares — *AC* y *TI*— con el sector central y se dirige a otra terminal del STCM en la zona sur de la Ciudad de México.

Sin embargo, habría que introducir el elemento temporal a este trazado de calles y avenidas importantes, ya que, si bien, efectivamente, estas son las calles más representativas y por lo tanto transitadas de *La Zona*, en sus inicios como *bicitaxi*, la actividad era practicada mayoritariamente por estas calles; ya cuando se transforma la prestación del servicio a *mototaxi*, estas vialidades siguen siendo fundamentales pero no son las únicas.

Lo anterior nos lleva a ubicar los lugares importantes que también otorgan una dinámica particular a nuestro lugar de estudio; dividiremos los lugares, por sus características y funciones, en tres: 1. Educativo, 2. Comercio, y 3. Transporte. Para facilitar la ubicación nos apoyaremos en mapas y fotografías que ilustren lo que acontece en *La Zona*, en términos de dinámicas espaciales, que posibilitan prácticas sociales. Estos elementos son importantes para la actividad laboral del *mototaxi* ya que articulan la dinámica de la actividad y configuran la prestación del servicio debido a que son fuentes de ingresos para la misma.

- *Educativo*

En *La Zona* se hallan 8 centros educativos, de los cuales son 3 escuelas primarias (blanco), 1 escuela secundaria (rojo) y 3 jardines de niños (verde).²⁰



MAPA 3. Principales centros educativos de La Zona (Google Earth, 2017).

²⁰ Esta lista no incluye escuelas, centros o institutos privados ya que éstos no cuentan con una población considerable, por lo tanto no exige casi ningún trayecto de parte de los *mototaxistas*.

En el mapa anterior (Mapa 3) localizamos que, geográficamente, los centros educativos se encuentran concentrados en diferentes puntos de *La Zona* y, sin embargo, se percibe inmediatamente que estos centros se hallan en las principales calles y avenidas de este lugar. Aunado a esto, también observamos que, si relacionamos este mapa (Mapa 3) con los mapas anteriores: el de los sectores (Mapa 1) y el de las vialidades principales (Mapa 2), nos percataremos que todos los centros educativos se encuentran no sólo sobre las avenidas principales, sino que también dentro de los límites urbanos de la *Zona Central*.

En términos de la actividad de los mototaxis, esta presencia de escuelas se ha convertido en focos de afluencia de usuarios que toman el servicio, lo que conlleva a que la distribución temporal, espacial y de prácticas laborales se configuran dependiendo de esas territorialidades, debido a que, según las lógicas cotidianas de estos lugares, hay una correlación con la operación del servicio, por ejemplo, dentro de las observaciones que se hicieron en el trabajo de campo se logró identificar que a las horas de entrada y salida de estos centros, la afluencia de usuarios conlleva a una presencia importante de mototaxistas, lo cual produce que exista una organización tanto de las autoridades de las escuelas en conjunto con autoridades locales —policías y funcionarios de *La Alcaldía*— y con los padres de familia que aguardan por la entrada y salida de los estudiantes.

- *Comercio*

En términos de comercio, en *La Zona* existen 1 mercado fijo y 2 mercados no fijos (los denominados *tianguis*).



Mapa 4. Principales mercados y tianguis en La Zona (Google Earth, 2017).

Como vemos en el mapa anterior (Mapa 4) observamos que el mercado fijo, que denominaremos *Mercado Central*, es importante para la prestación del servicio, ya que es un punto de afluencia de pasajeros y usuarios y que, como veremos a continuación, en este punto se encuentra establecida una de las bases más importantes del servicio de mototaxis en *La Zona*. Aquí podemos decir que existen continuidades, ya que al ser un mercado fijo —que es un detalle menor para este caso— lo que evoca y produce es una dinámica constante y estable de la prestación del servicio, condición que los mercados no fijos no cumplen.



FOTOGRAFÍA 2. *Mercado Central* (Google Earth, 2017).

En cuanto a los mercados no fijos, *tianguis*, encontramos dos en el Mapa 4: uno (de color naranja) que se coloca todos los días Miércoles de 9:00 am a 5:00 pm, y que cuenta con gran afluencia de personas, ya que es el mercado no fijo más importante por su extensión de *La Zona*; el segundo (de color rojo) se instala los días Sábados de 8:00 am a 4:00 pm aproximadamente y, aunque no tenga la misma importancia y extensión del primero, también resulta fundamental para comprender las dinámicas comerciales de *La Zona*.

Dar cuenta de estos puntos comerciales no fijos nos ayuda a comprender la complejidad espacial y temporal de la actividad laboral del mototaxi ya que las mismas dinámicas de los diferentes lugares son apropiados por los habitantes de *La Zona*, lo que conlleva a que la actividad también obedezca a esa demanda de construir un espacio conforme a un ritmo particular de otro tipo de actividades que también emplean la calle como *espacio de trabajo*; retomemos de nuevo lo planteado por De Certeau cuando habla que, si observáramos

únicamente el carácter estático del lugar no podríamos comprender el complejo dinamismo que los individuos y sus relaciones producen en la apropiación del espacio, porque éste es fundamental para dar cuenta del mundo social «en cuanto que se toman en consideración los vectores de dirección, las cantidades de velocidad y la variable del tiempo» (De Certeau, 2010: 129). Entonces, podemos observar el carácter relacional del mundo social, en la medida de que nos percatamos de cómo una dinámica comercial-espacial también tiene incidencia en la organización, apropiación, práctica y regulación de una actividad laboral —no importando si es formal o informal— como el caso del mototaxi.

- *Transporte*

En términos de transporte, podemos dar cuenta de este rubro en dos sentidos: 1. Rutas y 2. Bases. En este punto, hay que tener en cuenta que se alude no sólo al mototaxi, sino también a las diferentes modalidades de transporte «formal» que encontramos en *La Zona*.



MAPA 5. Bases y rutas internas de combis y autobuses (Google Earth, 2017).



MAPA 6. Bases fijas y semifijas de mototaxis (Google Earth, 2017).



FOTOGRAFÍA 3. Base fija de los *Amarillos* (Google Earth, 2017).



FOTOGRAFÍA 4. Base fija de los *Verdes* (Google Earth, 2017).



FOTOGRAFÍA 5. Base semifija del tianguis de *Miércoles* (Google Earth, 2017).

En los mapas y fotografías anteriores observamos varios elementos que son importantes para dar cuenta de la relevancia que tiene el transporte local en la organización espacial de *La Zona*. Por un lado, vemos que el transporte «formal» (Mapa 5) es limitado, ya que solamente existen tres rutas que prestan servicio para adentrarse y salir a y de *La Zona*. En color morado se encuentra la única ruta de combi que trata de abastecer la movilidad hacia adentro de *La Zona*, cruzando toda la *Zona Central*, para llegar al sector de *AC* (véase Mapa 1). De color blanco hallamos dos rutas: la primera, al extremo izquierdo del mapa (Mapa 5) la cual tiene base en una avenida externa a *La Zona* y que se dirige hacia una terminal de STCM ubicada en el sur de la Ciudad; la segunda, a la derecha-centro del mapa (Mapa 5) conecta con la *Avenida Principal*, la cual, como ya dijimos, es la avenida más importante de toda la demarcación.

En lo concerniente al transporte «informal» (Mapa 6), encontramos ocho bases de mototaxis, de las cuales cinco (las respectivas a los colores amarillo, dos verdes, morado y blanco) son *fijas* y las tres restantes (las de color aguamarina) se consideran como *semifijas*. En color amarillo, arriba-centro, se encuentra la base más importante de toda *La Zona*, su trascendencia es otorgada por términos espaciales²¹, es decir, a su ubicación, ya que se encuentra a un costado de la estación del STCM más cercana a *La Zona* (Fotografía 3). Ahí llegan casi todos los servicios que son tomados dentro de este sector y que se dirigen a esa estación del metro; igualmente, en esa base, se forman en fila aquellas unidades que se encuentran vinculadas a alguna de las cinco organizaciones de este lugar: *Amarillos*, *Verdes*, *Azules*, *Morados* y *Rojos*, sin embargo, la preferencia la tienen aquellas unidades que están adscritas a la organización de los *Amarillos*, ya que la dirigente de dicha organización es la encargada de la supervisión de esta base.

Por su parte, las dos bases de color verde se encuentran a cargo de los *Verdes*. Aquella base que se encuentra en el mapa (Mapa 6) al lado más próximo a la base de los *Amarillos*, fue por mucho tiempo la base más importante, sin embargo en la actualidad no tiene tal impacto, aunque sigue siendo de las más significativas de este tipo de transporte dentro de *La Zona* (Fotografía 4). La base siguiente, ubicada a la derecha de la anterior —de los mismos *Verdes*— es una base de muy poca afluencia y demanda.

De color morado hallamos a la base que se ubica a un costado del *Mercado Central* y pertenece a la organización de los *Morados*. Su importancia radica solamente en que atiende la demanda de aquellos usuarios que se dirigen a este lugar comercial en particular. De color blanco se encuentra una base que está constituida por un grupo pequeño que no pertenece a ninguna organización, pero que es reconocido por las demás organizaciones.²²

Por último, observamos las bases de color aguamarina y éstas resultan ser fundamentales para dar cuenta de la articulación de los espacios y los tiempos que aquí confluyen, ya que alrededor de otra actividad o de algunas celebraciones —mercado en vía pública, los *tianguis*, las fiestas de los santos del pueblo— se conglomeran una cantidad importante de mototaxis y que hacen de estas bases, bases semifijas y transitorias, debido a que solamente en días de mercado (Miércoles [Fotografía 5] y Sábados) o en las fiestas patronales

²¹ Su importancia también radica en su aspecto temporal, ya que antiguamente esa estación del STCM no existía. La creación de esta Línea en 2012 reconfiguró la importancia de ciertas bases. Este carácter temporal de la base se explicará de mejor manera en el próximo apartado de este mismo capítulo cuando se aborde el carácter histórico de la evolución del lugar.

²² Es importante resaltar a este grupo no organizado, pero sí reconocido por otras organizaciones, debido a que en *La Zona* también existen mototaxis denominados «piratas», lo cual crea una heterogeneidad más profunda en la actividad de los mototaxistas. La discusión de los *mototaxis piratas*, se verá un poco más adelante en este mismo capítulo

del pueblo (que se celebran en febrero y en julio respectivamente) se ubican. Sin embargo, su importancia no radica únicamente en su posicionamiento espacial, sino que, de manera paralela, cristaliza el carácter político de la actividad, ya que los dirigentes de las distintas organizaciones estipulan que debe existir una alternancia de la supervisión de dichas bases de manera mensual; este acuerdo es consensuado y llevado a cabo, casi siempre, de manera adecuada.

Todo lo relatado y expuesto en este apartado nos permite adentrarnos al carácter puramente temporal e histórico que ha acompañado estos procesos de apropiación, reconfiguración, organización y hasta regulación tanto de los espacios como de las prácticas laborales de los mototaxistas que aquí acaecen.

APROXIMACIÓN HISTÓRICO-TEMPORAL DE UN TRABAJO «INFORMAL». EL CASO DE LOS MOTOTAXISTAS DE *LA ZONA*²³

En este apartado nos adentraremos a dar cuenta del carácter histórico de *La Zona* y su relación con los otros elementos de la misma —espacios y prácticas—, esto desde dos aristas: 1. Un panorama muy general acerca del proceso de urbanización de *La Alcaldía*, y 2. El proceso histórico de la aparición de los *bicitaxis* como «medio de transporte alternativo/complementario», hasta la modificación a los mototaxis como un medio generalizado de transporte.

Estas reconstrucciones temporales se alimentarán de las dimensiones políticas y sociales que acompañaron paralelamente a la historia de este lugar.

Urbanización de La Alcaldía desde los años 1950 hasta el 2000

El proceso de urbanización que marcó el crecimiento poblacional y de vivienda en *La Alcaldía* comprende un periodo desde 1950 al 2000, a lo largo de estos 50 años se lograron vislumbrar cambios significativos en la dinámica poblacional, ya que en los años 50 esta demarcación

²³ En el caso de cualquier aproximación temporal o histórica de esta zona de la Ciudad de México, en términos geográficos y/o políticos, nos auxiliamos en diferentes archivos como Tesis de Licenciatura, Tesis de Posgrado y documentos del Gobierno del Distrito Federal así como de otras instancias gubernamentales como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), además de apoyarnos de registros orales de parte de algunos entrevistados acerca de la evolución histórica de *La Zona* en correspondencia con la actividad del mototaxi. Todo esto debido a que no hay muchos registros documentados acerca de *La Zona* en particular ni tampoco de *La Alcaldía* en general. Cualquier perspectiva histórica que tiene esta investigación en su totalidad y este capítulo, particularmente, tiene diversos sesgos: por un lado, la cantidad limitada de fuentes que pueden dar cuenta de una historicidad del contexto espacio-temporal de este caso de estudio y de la conformación de la actividad; por otro lado, que la investigación no tuvo como preocupación primordial hacer una reconstrucción histórica de este lugar de estudio en específico y, sin embargo, el carácter temporal del objeto fue surgiendo como un eje fundamental a partir del trabajo de campo.

contaba con una población total de 62,419 habitantes y para el año 2000 la población había ascendido a 302,790, es decir, que había crecido aproximadamente 16 veces (Gómez, 2006). Para la década de los 90's, las zonas de mayor crecimiento fueron algunos asentamientos irregulares y la zona centro de *La Alcaldía*, la cual corresponde, como ya se había mencionado en el apartado anterior, a algunas de las colonias que hacen parte de nuestro caso de estudio. Ante este crecimiento paulatino de la población, el número de viviendas también comenzó a aumentar sobre todo en las décadas de los 80's y los 90's donde se comenzaron a construir una serie de unidades de viviendas de interés social (Gómez, 2006) y el surgimiento de una serie de colonias en la zona norte debido a la ocupación de una serie de asentamientos irregulares.

Sin embargo, ante este crecimiento en los rubros de población y vivienda, otros rubros no tuvieron el mismo crecimiento, sobre todo en lo relacionado a las vialidades que comunicaban a *La Alcaldía* con el resto de la Ciudad de México y de igual manera, al transporte, el cual se ha considerado como deficiente para atender la demanda del crecimiento poblacional que ha caracterizado a la demarcación, pues se afirma que para principios del año 2000 «habían zonas en donde la población debía caminar tramos relativamente largos para abordar el transporte colectivo» (Mendoza, 2001: 44), esto debido a que las pocas rutas que circulaban, lo hacían en la mayoría de los casos por la *Avenida Principal*.

Así, vemos que el proceso de urbanización de esta zona al sur de la Ciudad no fue homogéneo, esto en dos vertientes: por un lado, aquellas partes de *La Alcaldía* que se encontraban cercanas a otras demarcaciones más urbanizadas de la misma urbe —entre ellos, *La Zona*— tuvieron un proceso más acelerado de construcción de viviendas, pavimentación y de servicios públicos. Asimismo, el proceso de urbanización fue igualmente heterogéneo en sus dimensiones; si bien, hubo presencia de una mayor edificación urbana en los aspectos antes mencionados, en el caso del transporte no hubo ningún tipo de aceleramiento en relación a esos otros aspectos, es decir, no hubo ni aumento de rutas ni de unidades que acompañaran a ese crecimiento urbano general.

Fue bajo estas condiciones de desigualdad de crecimiento urbano que, por lo tanto, surge un servicio que inicialmente se denominó como «servicio complementario de transporte», y que a la postre se le conocería como *bicitaxi*.

Características físicas de este transporte complementario

Únicamente como agregado para conducirnos a la historia de este transporte queremos describir narrativa y fotográficamente las características esenciales de este servicio.

El *bicitaxi* y su posterior *mototaxi*, acompañado de los denominados *golfitaxis* son vehículos adaptados para trasladar uno o más pasajeros —y como máximo 4—. A la parte del remolque se le conoce como *calandria*; ésta es construida por herreros a base de material metálico. La *calandria* está compuesta por dos asientos, dos llantas laterales, un techo y un acoplamiento que va enganchado ya sea a una bicicleta o a una motocicleta. En el caso de los *golfitaxis*, estos no son adaptaciones, sino que así fueron construidos.



FOTOGRAFÍA 6. Estructura de *calandria*.



FOTOGRAFÍA 7. Mototaxi con *calandria*.



FOTOGRAFÍA 8. *Golfitaxi* (Periódico *Milenio*, 2013).

El surgimiento del bicitaxi y su legitimación como un medio de transporte. Creación de una práctica laboral en La Zona

Surgimiento del un «transporte complementario»

Aproximadamente, a principios de la década de 1990 comenzaron a surgir cierto tipo de bicicletas adaptas en el Centro Histórico de la Ciudad de México para el transporte de

pasajeros como un medio alternativo y con ello aportar a la movilidad de usuarios, principalmente turistas, que visitaban el Zócalo de esta ciudad (*Revista Proceso*, 2001). La creación de un *Manual de Dispositivos de Seguridad para Vehículos*, definió las características de estas bicicletas adaptadas como taxis que circulaban alrededor del Centro Histórico. Así, nació el bicitaxi como un servicio «alternativo» a otros medios de transporte en esa zona central de la Ciudad.

Sin embargo, el servicio de bicitaxi siempre adoleció de dos elementos: por un lado, nunca se tuvo una regulación pertinente para controlar su proliferación; por otro, las características de este tipo de unidades siempre fue «deficiente» y por lo tanto, peligrosa.



FOTOGRAFÍA 9. Bicitaxis transitando por el Centro de la Ciudad de México
(<http://bicitekas.org/bicitekas-apoya-bicitaxistas-del-centro-historico/>).

Para 1995 se estableció ya un pequeño grupo de cinco conductores de bicitaxis en *La Zona*.²⁴ Este pequeño grupo, que denominaremos *El Grupo de los 5*, contaba con una especie de «placas» otorgada por el Gobierno del Distrito Federal, las cuales fueron concedidas, principalmente, para aquellos vehículos que prestaban el servicio dentro de la demarcación del Centro Histórico y que, sin embargo, también fueron concedidas algunas pocas para otras zonas de la ciudad, en este caso, este *Grupo de los 5* tuvieron la posibilidad de «emplacarse» y tener permiso para circular en la demarcación de La Alcaldía y particularmente dentro de *La Zona*. Así, nace la actividad del bicitaxi dentro de nuestro caso de estudio.

²⁴ Se quiere recalcar, siguiendo la nota al pie anterior (Nota 5), que toda la recolección de esta primera parte de la historia del servicio de bicitaxis se realizó a través de registros orales de entrevistados, principalmente la dirigente de la organización de los *Amarillos*, *La Güera*, quien es considerada simbólicamente como una «pionera» de este servicio de transporte y su posterior legitimación, dentro de *La Zona*. Por lo tanto, todas las fechas son estimadas conforme a tales relatos orales dentro de entrevistas. Esto, sin lugar a dudas, deja un cierto grado de sesgo histórico, sin embargo, este es un ejercicio de reconstrucción temporal que trata de objetivar ciertas transformaciones del servicio en relación a otros aspectos espaciales y de urbanización de este lugar.

De esta manera, *El Grupo de los 5* logró legitimarse socialmente como un medio de transporte «alternativo» dentro de *La Zona*. A partir de este momento, después del surgimiento de este grupo, comienza un intento de ingreso al ejercicio de esta actividad, por parte de otros conductores, sin embargo, el grupo originario, el *Grupo de los 5*, rechaza esta adhesión y no permite que otros conductores presten el servicio; aún más, dicho grupo inicial no sólo rechaza dichas pretensiones sino que ejerce cierto nivel de violencia física en contra de estos «recién llegados», al grado de ocasionar peleas y enfrentamientos entre este grupo y los *recién llegados*.

Ya en 1997, constituida «formalmente» la disputa entre el *Grupo de los 5* y los *recién llegados*, éstos últimos concuerdan una organización eventual para tratar de legitimarse por una vía institucional contra aquel grupo que no permite el acceso a otros prestadores de servicio. Esta búsqueda de reconocimiento institucional de los *recién llegados* toma la decisión de que deber ser gestionada por *La Güera*, persona que, según ella comenta, «trabajó en el área administrativa de una empresa», por lo que, como recurso simbólico la posiciona de manera diferenciada frente a los meros conductores tanto de un grupo como del otro. El adentramiento de *La Güera* al mundo de los bicitaxis se dio gracias a que su hijo —de 14 años en ese entonces— trata ingresar a la actividad de bicitaxi, ingreso que es negado debido a la coacción del *Grupo de los 5*. Al salir a la defensa de su hijo, *La Güera* comienza a gestionar, junto con otras personas interesadas, una estructuración primaria del grupo de los *recién llegados*, hasta el punto de crear —en el mismo 1997— la primera organización, que se denominó los *Amarillos*.

La organización primigenia de los *Amarillos* se fue complejizando y estructurando al grado de que algunos conductores de aquel *Grupo de los 5*, irónicamente, se integraron a la organización liderada por *La Güera* y otros.



FOTOGRAFÍA 10. Bicitaxi de los Amarillos.

Hay que tener en cuenta que a pesar de que los *Amarillos* es el primer grupo «formalizado» de la actividad, no todos los conductores se adhieren inicialmente a esta organización, lo cual nos lleva a reconocer que no todos los conductores necesariamente deben de estar agremiados o adscritos a alguna organización para prestar el servicio. A estos no adscritos se les denomina como *piratas*, es decir, conductores que operan sin el apoyo de una organización. Esto nos lleva a darnos cuenta la compleja estructuración organizacional de la actividad desde sus inicios.

Ya con una organización establecida, *La Güera*, junto con otros líderes, comienzan a buscar visibilidad ante las autoridades pertinentes, para así generar un reconocimiento institucional:

«Cada año era una forma de decirle a quienes estuvieran al frente del Gobierno: ¡Aquí estamos, yo soy *La Güera* y detrás de mí vienen tantos jóvenes, tantas mujeres...» (*La Güera*, dirigente de los *Amarillos*, *La Zona*, 58 años).

Esta demanda de reconocimiento institucional buscaba, primordialmente, la obtención de un *permiso* por parte de *La Alcaldía* y de la entonces Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI), para que esta organización de los *Amarillos* pudieran ejercer la actividad del bicitaxi de manera «legítima» frente a ese primer *Grupo de los 5*. Esto resulta interesante, ya que aún siendo una actividad no reconocida legalmente desde sus inicios, siempre ha buscado por medio de sus dirigentes, una relación con entidades estatales para que éstas avalen el ejercicio de esta actividad, no importando que la misma no tenga ningún reconocimiento legal.

Eventualmente, después de realizar «ciertos trámites», que no queda claro cuáles fueron, *La Güera* y sus primeros agremiados, logran un reconocimiento explícito *de facto*, pero no *de jure*, por parte de las dos instancias estatales ya mencionadas —*La Alcaldía* y SETRAVI—. Sin embargo, en aquel momento, no hay un elemento que pudiera objetivar esta relación, es decir, no había un contrato, no había un documento que avalara este reconocimiento.

Gestión de unas prácticas laborales informales

En términos de la *práctica laboral de los bicitaxis*, en este periodo, los conductores eran casi en su totalidad hombres, jóvenes o adultos jóvenes, con capacidades físicas necesarias para resistir trayectos con dos o más pasajeros en la *calandria*. Los principales dirigentes de los *Amarillos* —*La Güera* y otros—, comenzaron a organizar la prestación del servicio estipulando ciertos puntos importantes de afluencia, como avenidas principales, escuelas y comercios (véase

apartados anteriores de este mismo capítulo). Las relaciones sociales que inicialmente se establecieron para dar forma a esta práctica laboral se diferenciaban a partir de las condiciones materiales y simbólicas que se requería para prestar este servicio. Como al comienzo, pocos eran los que tenían capacidades monetarias para adquirir tanto la bicicleta y la calandria, los primeros conductores rentaban las unidades completas a otras personas que ya habían adquirido su propia unidad y que, por uno u otro motivo, no la utilizaban y la «daban a trabajar».

Otro tipo de relación que configuraba esta actividad era con el usuario, esto en dos sentidos: con el *cobro* del trayecto, es decir, que la tarifa inicialmente era una «cooperación» que el usuario deseara aportar por el servicio. En un segundo sentido, con la prestación del servicio ya que no todos los conductores tenían conocimiento de las calles —a pesar que la inmensa mayoría de los bicitaxistas y posteriores mototaxistas eran oriundos del *La Zona*—, lo que generó un direccionamiento por parte del usuario para crear un itinerario por ciertas calles y avenidas²⁵. En términos viales, en esta primera faceta del servicio, no había mucho «riesgo» de colisión con los automovilistas que transitaban en *La Zona*, ya que la velocidad de los bicitaxis era baja.

Las disputas por el monopolio de la actividad. Creación de organizaciones

Al poco tiempo de haberse establecido la organización de los *Amarillos*, uno de los líderes que había acompañado a *La Güera* en todo el proceso de visibilización y reconocimiento institucional, decide separarse y crear una segunda organización que nombró como los *Azules*. Esta separación se da debido a «desencuentros» que *La Güera* denomina como «pleitos políticos».

Posteriormente, en el año 2000, se da otro desprendimiento, quizá el más importante, por parte de *El Apache*²⁶, ya que éste era uno de los agremiados de los *Amarillos* más importantes, y comienza a tener inconvenientes con *La Güera* por la forma en que esta dirigente organiza, supervisa y controla la actividad:

²⁵ El itinerario del servicio es macado por el usuario, esto se puede observar cuando éste toma el servicio y le indica al conductor su lugar de destino, sin embargo, en el trayecto el usuario va indicando puntualmente la dirección que debe ir tomando el conductor, esto lo hace por medio de algunos gritos.

²⁶ El sobrenombre de este líder, el *Apache*, apela a que los familiares de este dirigente son participantes de una representación ritual de una danza de origen azteca y él también hace parte de ello: «Lo que pasa es que toda mi familia baila una danza azteca, entonces como ya somos cuatro generaciones, me dicen *El Apache*» (*El Apache*, dirigente de la organización de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

«[*La Güera*] nos decía que iba a haber revisión. Supongamos que mi bicitaxi estaba en buenas condiciones, pero ella me decía que era necesario cambiar esto o aquello, entonces yo la cuestionaba y ella me respondía que teníamos que hacer los cambios que ella quería y nos hacía formarnos en *El Deportivo* no porque hubiera revisión sino porque iba a haber un evento político» (*El Apache*, dirigente de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

Al decidir desprenderse de los *Amarillos*, *El Apache* lo comentó con otros compañeros y éstos le propusieron crear otra organización, ya que también estaban inconformes con las medidas «estrictas» que *La Güera* estipulaba para manejar el servicio. Sin embargo, *El Apache*, al no tener los recursos sociales y simbólicos necesarios —vinculaciones sociales y reconocimiento institucional, respectivamente— para desprenderse y crear una nueva organización que sopesara el poder que *La Güera* ya había construido y establecido a lo largo de, por lo menos, 3 años. Por lo que *El Apache* recurrió a un conocido de *La Güera*, pero también en contacto con él —que denominaremos *Chavita*— para que lo asesorara en términos de trámites y gestión de una nueva organización. Esta otra persona era una figura importante en el ámbito político de *La Alcaldía* ya que, por un lado, era militante del partido político que gobernaba en ese momento y, por otro, tenía relación con representantes de la cámara legislativa que lo apoyaban; además de que él mismo era dirigente de otra organización de bicitaxis en otra zona de la misma *Alcaldía*.

El Apache aprovechó este recurso social de vinculación para vigorizar su posición ante *La Güera* y así enfrentársele para poder mejorar las condiciones de la práctica de la actividad. Al encontrar rechazos y amenazas de parte de *La Güera*, *El Apache* decide finalmente desprenderse y crear una nueva organización, junto con esos otros inconformes, que lleva el nombre de los *Verdes*. Sin embargo, la organización espacial, como recurso simbólico, era propiedad exclusiva de los *Amarillos*, por lo que los *Verdes*, tenían que acoplarse a la estructura ya establecida por aquéllos, lo que conllevó a una disputa por el uso del espacio: ingreso a las bases, tránsito de unidades y carga y traslado de pasaje. Estas disputas llegaron hasta una serie de encuentros violentos de parte de *La Güera*, no sólo contra *El Apache*, sino contra la familia de éste, ya que, al vivir todos en la misma Zona, se conocían, así que, por ejemplo, en una ocasión *La Güera* se condujo hacia la escuela donde los hijos de ambos estudiaban y amenazó a la esposa de *El Apache* lo cual desencadenó varios encuentros violentos. Esto es importante relatarlo ya que también la configuración de una práctica laboral está articulada y

complejizada debido a su imbricación con otras dimensiones del mundo social, en este caso, las relaciones familiares y los diferentes espacios donde se desenvuelven los individuos.

Para resolver estos enfrentamientos, *El Apache* se asesora nuevamente con *Chavita*, quien lo ha apoyado en el proceso de desprendimiento y le sugiere que, para dirimir los conflictos, deben dirigirse al área de Transporte y Vialidad de *La Alcaldía* y presentarse como una nueva organización establecida anexando un padrón enlistado con todos los agremiados pertenecientes a esta naciente organización y, con ello, obtener reconocimiento institucional y así poder ejercer la actividad de manera legítima.

La importancia de este desprendimiento fue el parteaguas que significó el cuestionamiento de la figura política que *La Güera* tenía como un actor con posición dominante y exclusiva dentro de este espacio laboral «informal». Así, posteriores a estos desprendimientos se dieron dos más que, siguiendo los pasos de *El Apache*, conformaron las organizaciones de los *Rojos* y los *Morados*; no tuvieron el impacto de los *Verdes*, pero tienen una presencia significativa dentro de *La Zona*.

Reforma de ley y reconocimiento institucional. Conflictos

Ley de Transporte y Vialidad de 2002

A lo largo de los primeros diez años aproximadamente (1992-2002), la actividad del *bicitaxi* no estuvo contemplada por la Ley de Transporte y Vialidad, a pesar de los esfuerzos de los dirigentes, principalmente *La Güera*, para regularizar legalmente dicha actividad. El servicio estaba posicionado, entonces, en una *incertidumbre jurídica*, ya que no estaba contemplado como un medio de transporte legal, sin embargo tampoco estaba explícitamente prohibido. Ante este panorama, en el año 2002 esta Ley de Transporte y Vialidad es reformada, lo que conlleva a la actividad del *bicitaxi* a ser reconocida bajo a etiqueta de «*bicicletas adaptadas*», en el artículo XI Sección 10, principalmente, en donde se estipula que *La Alcaldía* como demarcación política local «debe realizar todas aquellas acciones tendientes a que el servicio de transporte de personas en *bicicletas adaptadas*, además de llevarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios peatones y los derechos de los permisionarios»²⁷ (Ley de Transporte y Vialidad, 2002. Gobierno del Distrito Federal). En este sentido, se le otorgaba y exigía a *La Alcaldía*, como entidad estatal local, el encargo de supervisión, verificación y sanción de este tipo de transporte, es decir, de generar una regulación sobre el mismo.

²⁷ Cursivas mías.

Esta coyuntura jurídica es importante ya que marcó el inicio de una regulación estipulada por el Estado, en la cual el Gobierno del Distrito Federal, en el periodo de Andrés Manuel López Obrador, concede completa autoridad a *La Alcaldía* para utilizar todos sus mecanismos para generar un orden dentro de esta actividad, lo cual para esta investigación es de suma importancia ya que, como veremos a detalle en el siguiente capítulo, esto confiere la posibilidad de que los funcionarios de *La Alcaldía* generen una serie de estrategias para controlar el servicio, todo gracias a sus propios recursos legales y hasta «informales», ya que, como bien plantea Pierre Bourdieu, «el burócrata no es sólo el servidor del Estado, sino también quien pone el Estado a su servicio» (Bourdieu, 2007: 154).

Desafío por la legitimidad. Enfrentamiento entre los Amarillos y La Alcaldía

Uno de los enfrentamientos más importantes, y el único de tal envergadura, fue el conflicto que sostuvieron los *Amarillos* y *La Alcaldía* en la administración del periodo 2006-2009.²⁸ En una medida ciertamente espontánea, el alcalde en turno, desconoció el registro de unidades de mototaxis que tenía *La Alcaldía* y que año con año renovaba *La Güera*. Esto condujo a que *La Alcaldía* retirara unidades pertenecientes a esta organización y, como respuesta a esta medida, los agremiados de los *Amarillos* tomaron una de las avenidas importantes de la demarcación exigiendo que se respetara el reconocimiento que históricamente había adquirido tanto la actividad como la organización de los *Amarillos*.

Como resultado, *La Güera* recurrió a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal para hacer público el *impasse* conflictivo surgido por esta medida y así retornar al previo reconocimiento legítimo por parte de las autoridades estatales locales.

Esta situación es importante porque cristaliza las formas en que una entidad local, en este caso *La Alcaldía*, tiene la capacidad de desafiar la legitimidad que han adquirido estas organizaciones y no sólo a través del desconocimiento del registro sino también a partir del ejercicio de la autoridad. Esto, igualmente, genera estrategias por parte de estas organizaciones para luchar por el mantenimiento de su legitimidad, al igual que revertir las decisiones tomadas por una escala del Estado recurriendo a otra, bajo otras condiciones tanto de escala como de actores. Por otro lado, habría que resaltar que enfrentamientos como éste devela que la relación entre prestadores del servicio, organizaciones establecidas y actores estatales siempre ha tendido a enmarcarse en una relación de tensión inherente a esta actividad en todas

²⁸ Este enfrentamiento tuvo tal relevancia que existen notas de periódico y de revistas políticas, las cuales fueron revisadas para la redacción de este apartado. Sin embargo, para salvaguardar el anonimato del lugar, las instituciones, los actores y las relaciones que ahí se entablaron, se omitirá cualquier referencia y citación de tales fuentes.

sus escalas, es decir que, si bien ha habido cooperación y *tolerancia* para el mantenimiento de esta actividad, esto no deja de lado que los desacuerdos generen tensiones que dinamizan las relaciones entre estos actores.

El nacimiento del mototaxi y el cambio de las prácticas laborales

El mito fundacional del mototaxi

El mundo social y su temporalidad también esconde ciertos registros que parecen inaccesibles, por lo que, lo único que puede acercarnos a una mediana revelación de ciertos *mitos fundacionales* de algunos grupos sociales son los *relatos* que podemos recoger en los espacios practicados (De Certeau, 2010). El cambio del *bicitaxi* al *mototaxi* parece ser un caso de este tipo:

«Yo me acuerdo que así, de repente, un señor que vive en la calle de la base fue el que sacó su moto con la calandria, nosotros todavía andábamos en bici y él andaba en su moto. Él no estaba agremiado en ninguna organización, porque de todas maneras cualquier organización no lo permitía todavía» (*El Gokú*, agremiado de los *Verdes*, *La Zona*, 27 años).

«Sí, los que tienen dinero. Los jubilados de *Teléfonos* empezaron a comprar motos» (*El Apache*, dirigente de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

«Algunos señores ya grandes hablaron con los organizadores y les dijeron que tenían necesidades y les dieron permiso de traer motos, pero nada más por cierto tiempo. De hecho cuando se cambió a la moto, hubieron muchos problemas.» (*Mickey*, exagremiado, *La Zona*, 27 años).

«[Al inicio] Fue una competencia desleal. A alguien se le ocurrió, alguien dijo: “Como yo tengo dinero, me compro una moto y se la monto [a la calandria]”. Después de varias peleas [unos agremiados] dijeron: “No, mira, la moto es más cómoda, danos chance”. Llegamos a un acuerdo entre los dirigentes y dijimos que íbamos a dejar a cinco de cada organización, pero sólo para la gente grande» (*La Güera*, dirigente, *La Zona*, 58 años).

Al exponer esta polifonía de visiones sobre el surgimiento del mototaxi en *La Zona*, se trata de dar cuenta que nadie sabe a ciencia cierta cuándo, dónde, quién y cómo ocurrió este

cambio, lo que sí queda claro es que la introducción de un vehículo motorizado a esta actividad reconfiguró las prácticas laborales que caracterizan a este servicio.

Tentativamente, la adaptación de la motocicleta con calandria, que significaba la creación el *mototaxi* como medio de transporte dentro de *La Zona*, se debió a que un grupo de personas de edad avanzada —quizá jubilados de alguna empresa estatal o paraestatal— tenían la capacidad económica para adquirir una motocicleta y, con ello, poder ejercer la actividad de una manera más cómoda, que no afectara su salud al no requerir un esfuerzo físico considerable. Como ya se mencionó líneas atrás, no cualquier persona podía resistir jornadas de trabajo conduciendo un *bicitaxi*, lo cual implicaba que los rasgos de los agremiados eran muy específicos y, por lo tanto, de baja población: hombres, jóvenes y con capacidades físicas resistentes. En cambio, con el ingreso de la motocicleta, se generó una explosión demográfica y una heterogeneidad de los prestadores del servicio, tanto en *La Zona* como en toda *La Alcaldía*. Si anteriormente las características para ejercer la actividad eran limitadas, ahora, con la inserción del mototaxi, tanto mujeres, como personas aún más jóvenes (desde los 15 años en adelante), personas mayores (de más de 50 años) o sin resistencia física podían acceder al ejercicio de la actividad. Esto conllevó a que la población que otorgaba el servicio tuviera un incremento muy considerable.

Igualmente, al introducirse la motocicleta como herramienta fundamental de trabajo, comienza a dilucidarse una diferenciación importante dentro de la actividad. Mientras que aquellos que conducían bicitaxis utilizaban más fuerza y tiempo de trabajo para tener una productividad considerable, los mototaxis utilizaban menos tiempo y esfuerzo para realizar más recorridos y, por lo tanto, tener más ingreso. Al ver la diferencia en términos de *productividad*, los conductores de bicitaxis comenzaron a movilizar una serie de recursos materiales, sociales e informacionales para poder obtener el nuevo vehículo y, con ello, encontrarse «a la par» de sus pares mototaxistas. Además, esta movilización e inversión de recursos produjo una mayor complejización de la actividad y la entrada de otros actores que antaño no tenían relevancia en la prestación del servicio.

Movilización e inversión de recursos materiales, sociales e informacionales

En términos de la movilización e inversión de recursos, los conductores que ejercían la actividad desde los tiempos del *bicitaxi*, necesitaron acudir a una serie de relaciones familiares o de amistad para poder adquirir una motocicleta, ya que al ser la actividad informal ellos no tenían avales para poder solicitar un crédito para comprar este vehículo. Ya habiendo movilizado este recurso social se acercaron a las tiendas *Elektra*, instancia comercial que apoyó

fuertemente a la proliferación de la actividad como se conoce hoy en día. Estas tiendas de abastecimiento comercial y electrónico, resultó ser un actor fundamental para que muchos adquirieran la nueva herramienta de trabajo, gracias a las facilidades de préstamo que dicha cadena comercial proporcionaba a los conductores y/o familiares.

Otra integración considerable fue la «regularización» de unidades *piratas*, ya que, inicialmente, con los *bicitaxis*, no existían muchas coerciones económicas que conllevaran a una integración de parte de los conductores a las organizaciones existentes de *La Zona*, debido a que, como se explicó con anterioridad, sólo era necesario rentar la calandria y así salir con una bicicleta propia o prestada a proporcionar el servicio. En cambio, con la motocicleta era mucho más complicado y costoso poder sostener una jornada productiva, ya que las exigencias de un vehículo motorizado son mayores: el mantenimiento de la motocicleta, la gasolina y el pago de tarjeta de circulación, licencia y tenencia. Eso implicó que muchos conductores piratas se agremiaran para tener acceso a las bases y, así, poder mejorar su seguridad económica y laboral. De igual manera, en términos de mantenimiento del vehículo se anexaron los mecánicos que arreglaban cualquier malfuncionamiento que existiera.

Sin embargo, conforme pasaron las primeras experiencias como mototaxis, se movilaron recursos simbólicos a considerar. En primer lugar, el conocimiento de manejar una motocicleta fue un recurso que poco a poco fueron adquiriendo los conductores, esto a base de aprendizaje con pares, ya que, generalmente, los que no sabían conducir se subían con otros que sí tenían dicho conocimiento y así mejorar en el conocimiento y destreza de la conducción. En segundo lugar, los conductores fueron adquiriendo ciertos conocimientos básicos acerca del mantenimiento de este nuevo vehículo; si bien, anteriormente llevaban sus motocicletas a los mecánicos que se encontraban dentro de *La Zona*, esto no parecía redituable en comparación al ingreso que producía la actividad, lo que condujo a los prestadores a aprender estas habilidades mecánicas para el mantenimiento propio de la motocicleta: cambio de focos, de bujías, de aceite y de filtros; evidentemente, para problemas mayores y/o especializados, como cambio o arreglo de motor, se tenían que acercar forzosamente con gente especialista.

Otro recurso informacional fundamental para el ejercicio de la actividad del mototaxi, es el conocimiento sobre ciertos marcos legales, ya que por el cambio del vehículo, se van introduciendo nuevas condiciones legales que regulan no la actividad en sí sino el uso de un vehículo motorizado es decir, situaciones como no traer casco de protección, licencia, luces del vehículo encendidas, tarjeta de circulación, eran (y son) sancionadas a través del Reglamento

de Tránsito, lo que conllevó, igualmente, la inserción de un nuevo actor: la *policía* tanto de Tránsito como de Seguridad Pública:

«Sí, un día yo traía mi casco de esos de bicicleta. Entonces un día un policía me detuvo y me dijo: “No, es que no traes tus luces prendidas”, y yo le respondí: “Pero si no es de noche, ¿no?”, y me responde el policía: “No, pues es que en el Reglamento dice que tú debes tener las luces siempre prendidas”. Eso no lo sabía» (*El Gokú*, agremiado de los Verdes, *La Zona*, 27 años).

Esto configuró de manera sustancial las prácticas y relaciones de la actividad ya que los conductores y los dirigentes de las organizaciones requerían de un conocimiento de estos marcos normativos para sortear las interacciones con estos nuevos actores, dependiendo de las situaciones que ocurrieran en la cotidianidad:

«Como tal los *azules* [policías de seguridad pública] no te pueden parar. Es un problema que siempre ha habido aquí, porque un *azul* no puede pararte, no te puede pedir documentos, pero a veces por ignorancia no sabes. Pero ellos ya saben. Por ejemplo, a mí ya me han parado y yo digo: “Sí, pero no veo el banderín para saber que eres de tránsito y si no veo el papel que me diga que estás haciendo un operativo no te enseño nada. Enséñamelo y con gusto yo te enseño mis papeles.» (*Mickey*, exagremiado, *La Zona*, 27 años).

Estas ejemplificaciones develan las formas en que una autoridad estatal, como la policía, ejerce cierto control sobre la actividad a través de un marco normativo que regula un nuevo medio de transporte; fue gracias a la inserción de la motocicleta a la actividad, lo que produjo la presencia de este nuevo actor y sus consecuentes relaciones.

En el año 2010, y debido a la explosión de los prestadores del servicio tanto en términos de características como en el número de población que ejercía la actividad, el alcalde en turno ejecuta el *Programa de Reordenamiento de Bicitaxis, Mototaxis y Carros Eléctricos* el cual comprendió el establecimiento de una serie de *prácticas burocráticas* que iban encaminadas a la organización, supervisión y control de la actividad y, también, el empleo de una serie de *dispositivos* que objetivaban estas prácticas, como credenciales, papeles y documentos que avalaran la presencia estatal en esta actividad.



FOTOGRAFÍA 11. Tarjetón de revisión del Programa de Reordenamiento otorgado por *La Alcaldía*.

También dentro de estas prácticas y acuerdos, se enmarcó al mototaxi dentro de los diversos transportes públicos estipulados por la Gobierno del Distrito Federal, en consonancia con *La Alcaldía*. Uno de ellos fue la estipulación de un cobro mínimo por la prestación del servicio «como si fueran un autobús común y corriente».²⁹

Este *Programa de Reordenamiento* también tenía el fin de tratar de asumir las condiciones de riesgo inherentes a un servicio de transporte motorizado, ya que ahora el vehículo (mototaxi) puede recorrer mayores distancias en menores tiempos y esto aumentaba los niveles de posibles accidentes en las vialidades de *La Zona*. Esta consciencia de exposición a posibles accidentes reconfiguró las prácticas de asunción del riesgo por parte de todos los actores involucrados, como se señalará en el siguiente capítulo.

Últimas modificaciones espaciales y legales en torno a la actividad de mototaxis dentro de La Zona

Por último, hay que agregar las últimas incidencias que acaecieron en *La Zona* en términos espaciales y legales y que tuvieron un efecto en la reorganización del servicio y de sus prácticas.

En primer lugar, es importante mencionar que en el año 2012 se inauguró una línea del STCM. Esto condujo a que el espacio fuera reconfigurado en términos generales, ya que ahora existía un núcleo neurálgico donde todas los itinerarios convergían. Esto, indudablemente, tuvo efectos en la prestación del servicio, debido a que en ese momento bases que eran importantes como la de los *Verdes* (véase Mapa 6) pierde fuerza porque la dirigente de los

²⁹ Es en el siguiente capítulo donde se ahondará en todas estas cuestiones de estrategias de control, sanción y negociación.

Amarillos gestiona ante *La Alcaldía* el establecimiento de una nueva base la cual se encuentra a un costado de la estación más próxima a *La Zona* (véase también Mapa 6). De igual manera, uno de los destinos más recurrentes para los usuarios fue —y aún es— la salida de, y la llegada, a tal estación; lo cual, permitió a los prestadores del servicio a trazar rutas constantes y continuas hacia, y desde, dicha estación, dependiendo los horarios de movilidad de pasajeros. Por ejemplo, en el horario matutino, los mototaxis normalmente circulan por las calles y avenidas principales de *La Zona* para recoger usuarios, muchos de ellos dirigiéndose hacia la estación del STCM; en cambio, en el horario vespertino y nocturno, los mototaxis se aglutinan en las bases que se encuentran ubicadas cerca a la estación para aguardar a los usuarios que regresan de sus actividades cotidianas. Observamos, pues, que la inserción de un nuevo transporte colectivo y masivo reconfiguró directamente la producción del *espacio practicado*.

Otro cambio importante en términos espaciales, que produjo un efecto directo sobre la prestación del servicio de mototaxi y también sobre la movilidad de *La Zona*, fue que las autoridades locales en el año 2016 aproximadamente, tomaron la decisión de cambiar los sentidos de las vialidades de todo el sector, donde las calles pasan de ser de doble sentido a uno. Esto produjo, a que tanto los conductores del servicio como los de otros tipos de transporte público y particular, no estuvieran de acuerdo con dicha medida; ya que el cambio de las vialidades ocasiona que los itinerarios y los recorridos se modifiquen, y para el caso de los conductores de mototaxi, esta nueva reconfiguración de su lugar de trabajo, conllevó a que los prestadores del servicio tuvieran encuentros más constantes con la policía ya que ésta comenzó a estar más presente en *La Zona* supervisando que se cumpliera con la medida estipulada por *La Alcaldía*. Sin embargo, en la actualidad la actividad continúa transitando por el sector usando las calles como antaño, es decir, como si éstas fueran de doble sentido. Este cambio espacial es relevante señalarlo, porque cristaliza las formas en que se objetiva la autoridad de las entidades estatales a nivel local a través de ciertas decisiones y prácticas; sin embargo, los prestadores del servicio pueden revertir dicha autoridad a través de las formas en que practican y se apropian del espacio cotidianamente.

Finalmente, en términos legales, en el año 2014, y durante el periodo del actual Jefe de Gobierno, la *Ley de Tránsito y Vialidad* es reformada y denominada como *Ley de Movilidad* por la ahora Secretaría de Movilidad (SEMOVI) de Distrito Federal.

A pesar de que los cambios realizados dentro de *La Alcaldía* para regularizar y medianamente ordenar una actividad laboral en plena transformación de bicitaxis a un servicio motorizado, la incertidumbre legal iba en aumento ya que, si bien en la Ley de 2002 se estipulaba a «bicicletas adaptadas», ahora con tal cambio a mototaxis, éstos no estaban

contemplados de ninguna forma en ningún registro legal que los sustentara como medio de transporte público. Esta incertidumbre estaba introyectada en el imaginario de los diferentes actores implicados de manera directa en la actividad, ya que ellos estaban a la espera de ser reconocidos para poder operar con mayores certidumbres legales y legítimas.

De esta manera, el cambio más significativo que produjo esta nueva *Ley de Movilidad* sobre el servicio de mototaxis fue la re-nominalización de la actividad de «bicicletas adaptadas» a «ciclotaxis». Esta medida pareciera que no fuera un elemento crucial a considerar, sin embargo es importante recalcar que este renombramiento deja de lado la posibilidad de contemplar al mototaxi —por su carácter de vehículo personal motorizado— como un servicio de transporte público debido a la caracterización del ciclotaxi; este cambio de nombre es importante, ya que uno de los fundamentos del poder estatal reside en su capacidad de clasificar y, por lo tanto, de ponderar lógicas del mundo social, ya que el nombramiento es un acto que «moviliza un capital simbólico acumulado en y por toda la red de relaciones de reconocimiento que son constitutivas del universo burocrático» (Bourdieu, 2007: 113) . Esto ha conllevado a que algunas prácticas estatales, que antaño tenían la finalidad de organizar y controlar el servicio se fueran disipando por la nueva normatividad.

Todos estos elementos espaciales, temporales y sociales nos han ayudado a comprender la compleja dinámica que configura una actividad —que por más que se quiera denominar como informal— se conforma de una profunda organización y una paulatina regulación por parte de todos los actores involucrados. Ahora, en el siguiente capítulo daremos cuenta que no sólo hay una organización y regulación, sino que, además, encontramos una continuidad y estabilidad de prácticas que, con el tiempo, se han convertido en estrategias que intentan coaccionar y cohesionar, en diferentes grados, el servicio y con ello conformar la regulación de un *espacio laboral informal*.

Capítulo 3

Entre el control, la sanción y la negociación.

Tipologías de estrategias de regulación social en *La Zona*

—*Los sonidos son imposturas, dijo Stephen luego de una pausa de un corto tiempo, como los nombres [...]. ¿Qué hay en un nombre?*

—*Sí, con toda seguridad, coincidió Mr. Bloom indiferentemente.*

Claro. Mi nombre fue cambiado también...

James Joyce, *Ulises*.

Una de las tesis principales, que se ha venido sosteniendo a lo largo de la presente investigación, es que la informalidad es considerada aquí, como una *forma de organización socio-espacial del trabajo*, esta noción fue derivada por un lado, de la variedad de literatura que aborda el concepto de informalidad y los diferentes debates que han girado en torno a este concepto desde la mirada de las ciencias sociales, y que se explicó con mayor profundidad en el primer capítulo; y por otro lado, de la decisión teórico-metodológica de estudiar la informalidad desde las *prácticas laborales*. Al centrar la mirada en las prácticas como unidad de análisis en el estudio de caso que aquí hemos venido abordando, lo primero que se pretendió fue reconstruir el espacio donde éstas se engendraban, sin embargo, este espacio que no es homogéneo ni unívoco apela a dos dimensiones específicas, el *espacio físico* y el *espacio social*.

El *espacio físico* alude al «efecto producido por las operaciones que lo orientan, lo circunstancian, lo temporalizan y lo llevan a funcionar como una unidad polivalente de programas conflictuales o de proximidades contractuales» (De Certeau, 2010: 129), de esta manera, es que en el capítulo anterior intentamos describir el lugar y las dinámicas espaciales que caracterizan a *La Zona*. El *espacio social* es considerado como la «estructura de yuxtaposición de posiciones sociales» (Bourdieu, 1999: 173). En este sentido, para reconstruir el espacio de las prácticas informales de nuestro caso de estudio, en sus dos dimensiones, se comenzó por indagar tres elementos importantes de manera paralela. El primer elemento alude a las *escalas espaciales* donde operaba la actividad del mototaxi, el segundo acerca de los *actores* implicados en la prestación del servicio y la tercera, las diversas relaciones que se establecían entre estos actores y los *recursos* materiales, simbólicos y sociales que se requerían, se movilizaban y se invertían. Estos elementos a lo largo del proceso de investigación fueron

indispensables para poder identificar y construir una *tipología de las estrategias de regulación*³⁰ que cada uno de los actores implicados han engendrado a lo largo del tiempo para organizar y en cierta medida regular esta actividad informal.

De esta manera, el objetivo del presente capítulo es describir teórico-metodológicamente los elementos y atributos sociales que constituyen lo que se denominará como una *tipología de las estrategias de regulación* de un espacio laboral «informal», en el caso concreto de los mototaxistas de *La Zona*. Para ello, el capítulo se dividirá en cuatro apartados: el primero, esbozará de manera general la utilidad de emplear un recurso analítico como lo es el de la tipología, para dar cuenta de las prácticas laborales. El segundo, aludirá a cómo se fue construyendo la tipología de las estrategias de regulación y a qué hace referencia esta conceptualización en términos teóricos y empíricos. El tercer apartado, es una descripción analítica de cada una de las estrategias, en donde se expondrán las posiciones que ocupan los diferentes actores en este espacio laboral, las relaciones que se establecen entre ellos y los recursos (materiales, simbólicos y sociales) que se ponen en juego en el marco de estas interacciones. Finalmente, en el cuarto apartado se expondrán las razones por las cuales, fue de utilidad construir una tipología de las estrategias de regulación y cómo a partir de esta construcción se lograron distinguir cada una de las estrategias e identificar los principios generadores de las mismas, a través de la localización de tres vínculos de gran importancia: la *autoridad*, la *tolerancia* y el *conflicto*.

LA TIPOLOGÍA COMO UN RECURSO ANALÍTICO: UN ARTEFACTO TEÓRICO-METODOLÓGICO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS PRÁCTICAS LABORALES INFORMALES

Para algunos autores (McKinney [1960]; Velasco [2001]; Cohen y Gómez [2011]) la tipología se puede definir como un procedimiento y/o recurso analítico que ayuda al investigador a organizar y analizar la información recolectada a través de las diversas herramientas metodológicas que ha empleado a lo largo de la investigación. Este proceso de organización y análisis que se emplea en el método tipológico, se caracteriza principalmente porque ayuda al investigador a la búsqueda de aspectos generales, similares o recurrentes de los fenómenos sociales (McKinney, 1969), en este sentido, la tipología consiste en la búsqueda de *regularidades*

³⁰ La idea de la construcción de una tipología de la regulación que en este caso, se enfoca en las estrategias, se deriva de un planteamiento desarrollado por Meneses (1999) quien elabora una tipología weberiana de la regulación del comercio en vía pública, a través, del reconocimiento de dimensiones que caracterizaron las iniciativas institucionales.

que el investigador va construyendo a lo largo de la clasificación y análisis de las fuentes, a través, principalmente de herramientas conceptuales las cuales exponen dichos aspectos repetitivos y sus interrelaciones.

De esta manera, la tipología es un recurso analítico que ordena conceptualmente la diversidad y complejidad de los fenómenos sociales, por ello, el tipo se considera como un artificio conceptual que es construido empíricamente, este artificio para autores como McKinney (1969) es un punto de referencia para el análisis del *orden social*, ya que el investigador a través del ordenamiento conceptual trata de dar cuenta del orden de los fenómenos sociales. Por este motivo, el método tipológico se convirtió a lo largo de la presente investigación en una piedra angular para la clasificación y análisis de la información recabada tanto en la observación que se realizó en *La Zona* como en las entrevistas semi-estructuradas que se realizaron a los diferentes actores implicados en la actividad del mototaxi, ya que esta herramienta metodológica ayudó a identificar y construir conceptualmente el conjunto de prácticas que regulan y organizan este espacio laboral informal.

Esta construcción conceptual de las prácticas que devino de este recurso analítico de la tipología, también se encuentra en consonancia con la perspectiva epistemológica planteada por Bourdieu sobre nuestra unidad de análisis, ya que para éste, el analista o investigador al intentar explicar o aproximarse a las prácticas, cambia la naturaleza de la lógica de las mismas a través del empleo de conceptos o de esquemas teóricos (modelos generadores), es decir, que desde el punto de vista de Bourdieu el investigador «debe tener conciencia de las transformaciones que esos juegos de escritura teóricos le hacen sufrir a la lógica de la práctica por el simple hecho de la explicitación» (Bourdieu, 2009: 148). De esta manera, Bourdieu nos advierte que las construcciones conceptuales que realizamos en el marco de nuestra investigación sobre la realidad empírica a la que nos aproximamos, son artefactos teóricos extraños a la práctica, este supuesto epistemológico, es importante tenerlo en cuenta ya que la tipología de las estrategias de regulación que aquí se expondrá con más detalle a continuación, la consideramos como eso, como un artificio conceptual como le denomina McKinney (1969) o como un artefacto teórico como lo llama Bourdieu (2009), que nos ayudará a describir y a intentar explicar la pregunta que ha guiado el curso de esta investigación *¿cómo se regulan las prácticas laborales informales?*

Una tipología de las estrategias de regulación: construyendo un conjunto de prácticas sobre el papel

Para iniciar el proceso de construcción de la tipología de las estrategias de regulación, se comenzó con la organización y clasificación de las fuentes de información que se fueron

elaborando a lo largo de la investigación, como las notas de campo que se realizaron en el marco de las diferentes visitas a *La Zona* y las entrevistas semi-estructuradas realizadas a los diferentes actores implicados en la actividad. En lo referente a las entrevistas, el proceso de ordenamiento y clasificación de la información tuvo como punto de partida la transcripción de cada una de las entrevistas, pasando por la elaboración de un documento en donde se intentaba organizar el relato de cada uno de los informantes a través de un *eje temporal*. Este eje, fue construido a partir de la distinción de aquellos momentos o coyunturas claves relacionadas con la actividad del mototaxi que los mismos informantes señalaban en las diferentes entrevistas, de esta manera, se lograron distinguir tres niveles de temporalidad: *federal*, *local* y *biográfico*. El primero hace referencia a aquellos acontecimientos jurídicos, políticos y de movilidad relevantes para la actividad que se enmarcan en un plano espacial más amplio, como el espacio federal, el segundo apela a aquellos acontecimientos relacionados directamente con la actividad y que tienen lugar específicamente en *La Zona* y en *La Alcaldía* donde se ubica el caso de estudio. El tercer nivel es el biográfico, en donde se intentaron identificar algunos elementos, de la trayectoria de aquellos actores que ejercen directamente la actividad del mototaxi, referentes a los recursos materiales, sociales y simbólicos que cada uno ha movilizado a lo largo del ejercicio de la misma.

Comenzar a organizar cada uno de los relatos de entrevista a partir de la distinción de estos tres niveles de temporalidad, en un primer momento, fue de utilidad para el análisis del material empírico, no sólo en términos operativos, sino también, en términos teórico-metodológicos, ya que la construcción temporal del caso de estudio fue un elemento fundamental para identificar el conjunto de prácticas que regulan y organizan la actividad del mototaxi; pues aquí consideramos que «la práctica está ligada al tiempo, no sólo porque se juega en el tiempo, sino también porque ella juega estratégicamente con el tiempo» (Bourdieu, 2009: 131); en este sentido, la construcción del eje temporal nos permitió desplegar no sólo las prácticas sino también reconocer los actores, las relaciones que se establecen entre ellos y los recursos que están en juego en este espacio laboral. De esta manera, se empezaron a localizar los elementos sociales constitutivos de la actividad del mototaxi, que no sólo se evocaban a las prácticas de regulación y organización de este espacio, sino también al *proceso de producción del servicio* (prácticas de inserción a la actividad, jornada laboral, herramientas de trabajo, ingresos y conocimientos).

Al finalizar esta labor de organización y clasificación de cada uno de los relatos de entrevista, se dio paso a intentar objetivar esta complejidad empírica de la actividad del mototaxi en algunas tablas, con el objetivo de poder cristalizar el proceso de constitución de la

actividad desde el punto de vista de cada uno de los entrevistados. Al visualizar las diferentes tablas y observar la multiplicidad de elementos que se habían derivado de este proceso, se tomó la decisión de volver a las preguntas centrales que guiaron el curso de esta investigación para seleccionar los elementos principales que podrían dar respuestas a las mismas. Fue por ello, que se volvió a tres tipos de prácticas que se habían identificado y construido en todos los relatos de entrevista, estos tres tipos fueron denominados en un primer momento como: *control*, *negociación* y *sanción*. Al tener estas prácticas objetivadas en las diferentes tablas, se comenzó con la búsqueda de esas *regularidades* o rasgos similares, propuesta por el método tipológico, que podrían definir a cada una de estas prácticas y que se dirigían específicamente a regular y organizar gradualmente la actividad del mototaxi.

Al identificar estos elementos que definían y distinguían a cada uno de estos tipos de prácticas, se empezaron a cristalizar una serie de micro-prácticas, como las denomina Lahire (2006), que componían a cada uno de estos tres grandes tipos, en ese momento se tomó la decisión teórico-metodológica de abordar los tipos no como prácticas, sino entenderlas como un conjunto de *estrategias de regulación* de una actividad informal. Sin embargo, no es que nos hayamos desligado de la unidad de análisis de las prácticas, sino que a éstas las íbamos a entender como estrategias, es decir, «como un conjunto de acciones ordenadas, en procura de objetivos a más o menos largo plazo, y no necesariamente planteadas como tales, que los miembros de un colectivo [...] producen» (Bourdieu, 2011: 34). En este sentido, entender las prácticas como estrategias da cuenta de que estas últimas no son intencionales y planificadas, y que tampoco son el resultado de un cálculo de costo-beneficio; lo cual no quiere decir que éstas no estén dotadas de un sentido o sean el producto de un sentido práctico, o en palabras de Bourdieu (2004) un sentido del juego social donde se engendran y se juegan continuamente.

De esta manera, las *estrategias de regulación* en el marco de esta investigación, son consideradas como *un conjunto de prácticas ejercidas por diferentes actores (estatales y no estatales) que coaccionan y cohesionan una actividad informal y que permiten hacer frente a una diversidad de situaciones imprevistas que son características de las mismas*. Estas situaciones imprevistas pueden ser de diferente naturaleza, como los accidentes que pueden llegar a tener los conductores en la prestación del servicio en la cotidianidad, los encuentros con la policía o con los funcionarios de *La Alcaldía*, o la «incertidumbre legal»³¹ en la que se encuentra la actividad, entre muchas otras.

³¹ Esta noción fue derivada de algunos estudios realizados por Azuela (2016), Meneses (2014) y Giglia & Duhau (2008), donde se cuestiona los efectos que tiene la reglamentación jurídica sobre la organización, no sólo del espacio urbano, sino también de actividades informales como el comercio en vía pública. De esta manera, la noción de incertidumbre legal, aunque se trabajará con más detalle en el siguiente apartado, es considerada aquí como la falta

Es así, que a través de esta tipología se lograron construir y distinguir una serie de actores estatales y no estatales —*policía, funcionarios públicos, candidatos políticos, dirigentes de las organizaciones, checadores de las bases, conductores agremiados, conductores piratas y usuarios*— que engendran una serie de prácticas, y que a su vez develan relaciones y vínculos sociales que se entretejen entre ellos, como la *autoridad*, el *conflicto* y la *tolerancia*, estos vínculos tienen un grado de correspondencia con los diferentes tipos de estrategias y son considerados como principios generadores de las mismas. Estas relaciones y vínculos son los que permiten la operación y continuidad de la actividad en la cotidianidad, sin embargo, no son estáticos, sino que se caracterizan por tener un margen de intensidad o como lo menciona Silva (2007) una *densidad*, que se va transformando con el tiempo entre los actores implicados y que posiblemente tenga un grado de correspondencia con la situación legal de la actividad, hipótesis que se va ir argumentando en el siguiente apartado con más profundidad.

A través de este reconocimiento de los actores y las diferentes relaciones que se establecen entre ellos a lo largo del tiempo, se fueron construyendo y tipificando las diferentes estrategias con sus correspondientes conjuntos de prácticas, de esta manera, se lograron delinear tres grandes tipos de estrategias de regulación: *estrategias de control, estrategias de negociación y estrategias de sanción*:

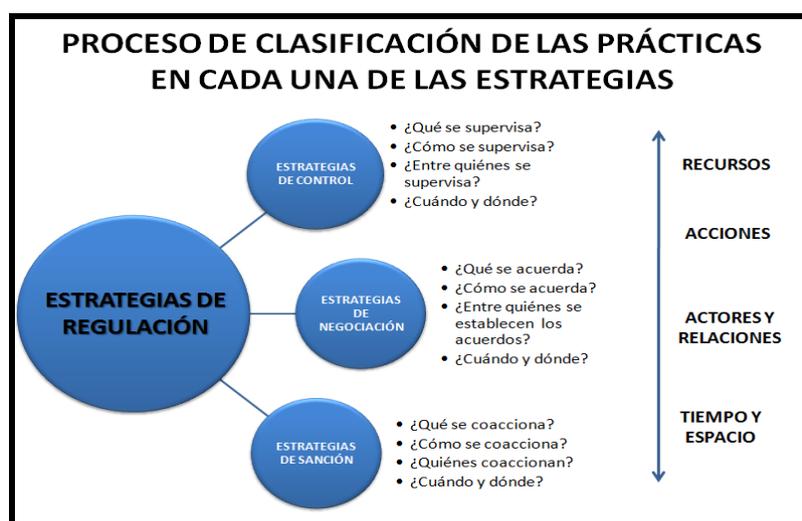
- a) *Estrategias de control*. Hacen referencia al conjunto de prácticas que supervisan y cohesionan la prestación del servicio, y que son ejercidas por actores que tienen un grado representativo de autoridad dentro de este espacio socio-laboral.
- b) *Estrategias de negociación*. Son el conjunto de acuerdos que se establecen entre los diferentes actores sociales, a través del intercambio de recursos, en momentos de conflicto, incertidumbre e (in)seguridad que permiten la continuidad y el ejercicio de la actividad en la cotidianidad.
- c) *Estrategias de sanción*. Aluden al conjunto de prácticas y/o decisiones tomadas por ciertos actores que a través del ejercicio de su autoridad, coaccionan o limitan las prácticas de otros actores.

Es importante mencionar, que cada uno de estos tipos de estrategias, está relacionada con las otras, es decir, que no se ejercen de manera independiente y que tienen niveles de

de reconocimiento que tiene la actividad en la actual Ley de Movilidad (2014), sin embargo, mientras se estaba finalizando el proceso de escritura de la presente investigación, se presentaron varios acontecimientos importantes para la actividad los cuales parecieron detonar, que en septiembre del presente año se publicara en la gaceta oficial la modificación de uno de los artículos de la ley, en donde se explicita la prohibición de la prestación del servicio como transporte público del mototaxi y los carritos eléctricos.

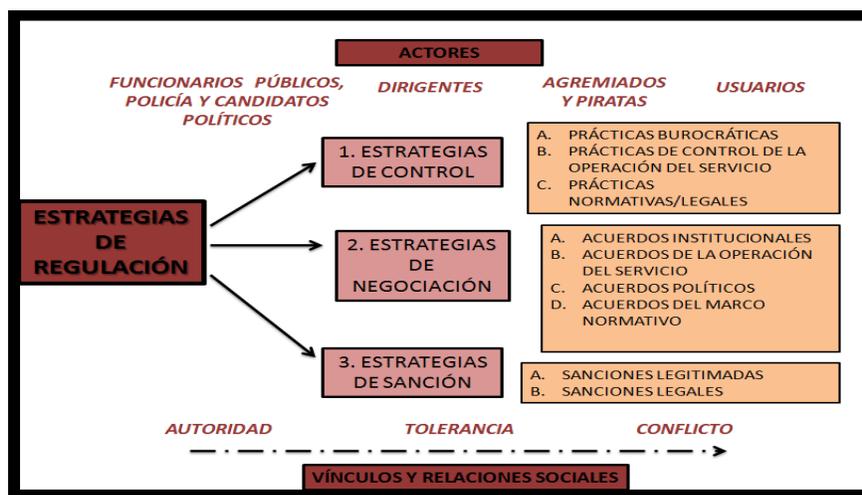
correspondencia entre sí; ya que consideramos que «se encuentran imbricadas y constituyen parte esencial de lo que podríamos llamar el proceso de regulación» (Meneses, 2012: 12). Este proceso de regulación socio-jurídico a la que hace referencia Meneses (2012) enmarcado en el caso del comercio en vía pública, podemos también trasladarlo hasta cierto punto al caso de los mototaxistas, aun así, a diferencia de lo postulado por este autor, en el caso aquí estudiado este proceso de regulación no sólo se centra en una serie de iniciativas institucionales que intentan ordenar y controlar en la cotidianidad este servicio, a través de una serie de «estrategias regulatorias» (Meneses, 2012) basadas en la movilidad del derecho- como los programas de reordenamiento que han sido implementados para el caso del comercio en vía pública- sino que también, resalta la forma en que otros actores no estatales intentan también ejercer cierto grado de autoridad para, de igual manera, controlarlo y ordenarlo cotidianamente.

De esta manera, al distinguir los aspectos centrales que definían a cada uno de los tipos de estrategias, como la supervisión, la cohesión, el acuerdo del uso e intercambio de los recursos y la coacción, se inició un proceso de indagación de cada una de las prácticas para poderlas ubicar en una u otra estrategia. Este proceso de indagación se centro en ir estableciendo una serie de preguntas que podrían definir qué tipo de prácticas podrían considerarse de control, de negociación o de sanción, como se puede ilustrar en la siguiente gráfica:



Fue así, como se fueron construyendo y clasificando las prácticas en cada uno de los tipos de estrategias, indagando por los elementos constitutivos de cada una de ellas, es decir,

por los *recursos* que se ponen en juego, las prácticas que realizan los actores sociales, las *relaciones* que establecen y la *temporalidad* y *espacialidad* en donde estas tienen lugar. Este proceso de distinción de las prácticas fue de total importancia para comenzar a agruparlas en conjuntos que dieran cuenta de cómo se regulaba este espacio laboral informal desde las diferentes posiciones que ocupan los actores sociales implicados y las diferentes prácticas que estos ejercen para organizar esta actividad en la cotidianidad. De esta manera, la siguiente gráfica intenta objetivar de manera muy general la tipología de estrategias de regulación que se construyeron en el marco del estudio de caso de los mototaxis de *La Zona*.



Tipologías de las estrategias de regulación de los mototaxis en *La Zona*

La gráfica anterior, intenta sintetizar de manera muy general la tipología de estrategias que se construyeron a lo largo del proceso de investigación, objetivando en primer lugar, cada uno de los actores sociales implicados en el ejercicio de la actividad, en segundo lugar, se resalta los tipos de estrategias con su respectivo conjunto de prácticas diferenciadas en agrupaciones y finalmente, se exponen los vínculos y relaciones sociales que son elementos transversales, y por lo tanto, principios generadores de las estrategias y que se encuentran acompañados con una flecha punteada, la cual hace alusión a la intensidad o densidad que dichas relaciones y vínculos tienen en el tiempo.

Fue así, como se fueron construyendo las estrategias en el papel, a través de una serie de decisiones operativas y a su vez de corte teórico-metodológico que se fueron tomando en el proceso de investigación, y que nos permitieron elaborar una tipología de la regulación de esta actividad considerada como informal. Ahora es necesario objetivar puntualmente cómo estas prácticas operan en nuestro caso de estudio, a continuación se describirá de manera minuciosa.

ESTRATEGIAS DE REGULACIÓN: ESTRATEGIAS DE CONTROL, NEGOCIACIÓN Y SANCIÓN DE UNA ACTIVIDAD LABORAL INFORMAL

El objetivo principal de este apartado es describir analíticamente cada una de las estrategias de regulación con su respectivo conjunto de prácticas, para ello, se irán desglosando las situaciones cotidianas e históricas que configuran a la actividad del mototaxi, como también, los actores sociales que se encuentran implicados en dichas situaciones, los recursos que movilizan, las relaciones que establecen y las prácticas que ejercen.

Estrategias de control: prácticas burocráticas, prácticas de control de la operación del servicio y prácticas normativas/legales

Como ya se había mencionado con anterioridad, las estrategias de control *son el conjunto de prácticas que supervisan y cohesionan la prestación del servicio, y que son ejercidas por actores que tienen un grado representativo de autoridad dentro de este espacio socio-laboral*. De esta manera, estas prácticas intentan en la cotidianidad organizar la actividad a través del ejercicio diferenciado de la autoridad por parte de distintos actores, uno de los actores clave que controla en cierto grado, el ejercicio de la actividad en la cotidianidad, son los funcionarios de *La Alcaldía* donde se ubica *La Zona*, estos funcionarios se encuentran en el área de Transporte y Vialidad y son los encargados de supervisar todo lo concerniente a este rubro, por ello, desde hace aproximadamente siete años, el área tiene una sección específica que se encarga de los asuntos relacionados al transporte de bicitaxis, mototaxis y carritos eléctricos, a lo largo de estos siete años, los funcionarios han ejercido un conjunto de prácticas que se evocan a supervisar y controlar este tipo de transporte de forma legítima más no legalmente. En este sentido, este conjunto de prácticas ejercidas por los funcionarios estatales que procuran ordenar y controlar el servicio, a través del ejercicio diferenciado de la autoridad hacia otros actores y por medio de una serie de *dispositivos*³², las denominaremos como *prácticas burocráticas*.³³

«El programa de reordenamiento de bici taxis, moto taxis y carros eléctricos»: dispositivos institucionales de supervisión y control

³² Con este término nos referimos a los objetos y/o elementos que objetivan las formas de control y organización institucional sobre una actividad que no está legalmente contemplada, pero tampoco está prohibida.

³³ La noción de prácticas burocráticas, deviene de algunos trabajos que han expuesto la relación que se establece entre los actores estatales con otros actores que participan en actividades informales, como el comercio en vía pública (Silva, 2011; Meneses, 2012; Konzen, 2016) o lo relacionado con asentamientos irregulares (Wigle, 2016). Esta relación se objetiva a través del ejercicio de una serie de prácticas que son impulsadas por los actores estatales a través de una serie de programas de reordenamiento.

Este conjunto de prácticas burocráticas, cristaliza la relación continua que ha existido entre *La Alcaldía* y los prestadores del servicio de mototaxi a lo largo de los últimos siete años. Ya que la actividad como servicio de transporte, comienza a operar en la demarcación aproximadamente desde el año 2010, este tipo de servicio surge de la modificación de un servicio anterior, el bicitaxi, y comienza a cobrar rápidamente importancia por ser un tipo de transporte local «novedoso» y por ser una nueva fuente de trabajo para los habitantes de la demarcación. Ante el aumento considerable del servicio, las autoridades locales comienzan a crear una serie de *dispositivos institucionales* de supervisión y control de la actividad, que en un primer momento, van más allá de lo estipulado por los marcos legales. Estos dispositivos se articulan a su vez, a una serie de prácticas que los funcionarios de *La Alcaldía* ejercen en la cotidianidad y que en cierto grado intentan ordenar y supervisar la operación del servicio. De esta manera, estas iniciativas institucionales intentan legítimamente asumir el control de la prestación del servicio, un servicio que se caracterizó en un primer momento, por estar eximido de una regulación legal y que sigue caracterizándose por ser un tipo de transporte inseguro desde su misma composición estructural.

Este conjunto de *dispositivos* y *prácticas* se comienzan a implementar en el año 2010 bajo un programa impulsado por el alcalde en turno que iba dirigido a los bici taxis, mototaxis y carritos de golf, llamado «*Programa de reordenamiento de Bici taxis, Moto taxis y Carritos eléctricos*», este programa en un primer momento, consistió en el diseño de dos dispositivos que iban dirigidos a ordenar y controlar la actividad en la cotidianidad por parte de las autoridades locales. El primero de estos dispositivos, fue la sistematización y actualización del padrón³⁴ de los conductores y/o dueños agremiados a alguna de las 34 organizaciones reconocidas por *La Alcaldía*. La actualización del padrón³⁵, conllevó a que se le otorgara a cada agremiado de las diferentes organizaciones un *número económico*, el cual identificaría a cada uno de los vehículos y a su vez al dueño del mismo. De esta manera, el número económico es un dispositivo de control utilizado por los funcionarios de *La Alcaldía* para identificar a los conductores y/o dueños de las unidades prestadoras del servicio, que llegan a transgredir algunos de los requerimientos estipulados en las *Reglas Mínimas de Operación*. Así lo afirma uno de los funcionarios del área:

³⁴ El padrón es el listado de los dueños y/o conductores agremiados a alguna de las organizaciones reconocida por *La Alcaldía*, que cuenta con la información personal de cada uno.

³⁵ Aclaremos que es una actualización, porque la persona encargada de realizar esta tarea, mencionó en uno de los encuentros, que a él se le solicita elaborar un programa donde se sistematice la información de los agremiados en forma digital, ya que anteriormente se tenía una información muy básica de los mismos consignada en unos cuadernos.

Porque muchas veces ellos [los mototaxistas] cometían ilícitos: robos y estar bajo el estado de estupefacientes. Entonces ¿quiénes eran?, no sabíamos. Les decíamos: «ponle tu número y tu nombre y la organización». [...] Entonces, igualmente, a la población le preguntábamos [cuando iban a quejarse]: «¿Quién es?». «No, pues fulano de tal», nos respondían, «de los de color amarillo y de la organización tal» [...]. Nosotros tenemos aquí un padrón, entonces ya sabemos quién es y dónde vive. (*Funcionario No. 1*, funcionario de base del área de Transporte y Vialidad).

El segundo de estos dispositivos, fue la consolidación y objetivación de una serie de requerimientos para la operación del servicio, denominadas *Reglas Mínimas de Operación* para la prestación del servicio, estas reglas fueron establecidas en un documento membretado con los logos de *La Alcaldía* y sellados por el encargado de la Dirección General Jurídica y de Gobierno. Estas reglas son doce en total y hacen referencia a una serie de aspectos que los prestadores del servicio deben tener en cuenta a la hora de operar, como se puede observar en el siguiente documento:

Con la finalidad de ordenar la prestación del servicio de transporte de pasajeros en remolques tirados por bicicletas “bicitaxis” y motocicletas “mototaxis”, así como en carritos eléctricos y/o de golf, evitando con ello, riesgo de accidentes, con soporte en los acuerdos tomados con la mayoría de los Representantes transportistas en las modalidades antes mencionadas, se hacen de su conocimiento para la observancia de los agremiados de la Organización que representa, “LAS REGLAS MÍNIMAS DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO”, en la inteligencia que su omisión originará la aplicación de operativos por parte de las instancias competentes:

1. Bajo ninguna circunstancia transitarán por Avenidas Principales, e invariablemente respetarán los sentidos de circulación vehicular.
2. La velocidad máxima será de 20 km/h.
3. En el caso de los mototaxis, los conductores no se harán acompañar en la motocicleta por persona alguna y sus unidades deberán portar las placas correspondientes, así como contar con la tarjeta de circulación respectiva.
4. Deberán contar con licencia para conducir.
5. Las unidades no deberán ser conducidas por menores de edad.
6. Los operadores bajo ninguna circunstancia prestarán el servicio bajo el influjo de bebidas alcohólicas, estupefacientes y/o sustancias psicotrópicas.
7. No utilizar aparatos de sonido durante la prestación del servicio, ni audífonos.

8. En el caso de los motociclistas, utilizar invariablemente el casco reglamentario.
9. Las unidades y el remolque deberán contar con luces delanteras y traseras, así como direccionales, de igual manera, con anti reflejantes, principalmente durante el horario nocturno.
10. Invariablemente darán un trato respetuoso al pasaje y comunidad en general, así como al transporte particular, concesionado y de carga.
11. En las intersecciones de las vialidades darán prioridad al paso de transeúntes y vehículos a fin de evitar accidentes, asimismo respetarán los señalamientos semafóricos.
12. En los lugares donde realicen base y durante el tiempo que presten el servicio, deberán moderar su lenguaje, evitando el uso de palabras altisonantes que alteren la tranquilidad de *La Zona*.

Lo anterior, no lo exime de dar cumplimiento a lo dispuesto en los Ordenamientos Legales vigentes, en razón de las unidades que utilizan para el desarrollo de sus actividades.³⁶

De esta manera, estas reglas de operación explicitan que son un mecanismo de ordenamiento de la actividad del mototaxi estipulado institucionalmente, y a su vez, son el producto de una negociación, como se describirá con detalle más adelante, entre los representantes o dirigentes de las organizaciones con esta entidad estatal local. Este documento se consolida en un momento, como ya se había mencionado, en donde la actividad del mototaxi se encontraba inscrita en una *incertidumbre jurídica*, es decir, no se contemplaba en la Ley de Movilidad (2002), pero tampoco, había una prohibición explícita de la misma, ya que fue un servicio que se instituyó de manera imprevista. En este sentido, estas reglas mínimas de operación objetivadas en un documento sellado y firmado por esta autoridad local, proporcionó una certeza legítima de la prestación del servicio a los mismos conductores de las unidades, ya que al estar avaladas por *La Alcaldía* estas reglas tuvieron un efecto de legitimidad incuestionable, aunque dicha legitimidad no deviniera de un marco legal establecido, pues así lo afirma una de las dirigentes de la actividad:

«Ese fue un convenio que hicimos con *La Alcaldía*. *La Alcaldía* lo único que hizo fue firmarnos, para darle esa certeza legal, para que los compañeros obedezcan» (*La Güera*, dirigente, *La Zona*, 58 años).

³⁶ Esta información fue extraída de una copia del documento que uno de los dirigentes a los que se entrevistó me otorgó. Por cuestiones de anonimato del lugar y *La Alcaldía* de estudio, no se anexo el documento original.

Sin embargo, estas Reglas Mínimas de Operación, en la cotidianidad son transgredidas continuamente por los conductores, pues en ocasiones se ven circulando a los prestadores del servicio con acompañante, algunas tienen adaptadas a los remolques sistema de sonido y muchas veces circulan por periodos cortos sobre avenidas principales. En este sentido, la transgresión de estos requerimientos cristaliza que los mismos no son fijos y estáticos, sino que permanentemente se están jugando por los prestadores del servicio, aun así, esta transgresión de las reglas escritas conlleva en ciertas situaciones a que se ponga en riesgo la integridad física de los prestadores del servicio, la de los usuarios y la de otros conductores de transporte particular o de servicio público.

«Porque el mototaxi no respeta, el mototaxi nada más debe de circular por vías secundarias, no por vías primarias, y usted se lo encuentra en Avenida Principal y es un riesgo tanto para el conductor, como para el pasajero y el automovilista»
(*Funcionario No. 1*, funcionario de base del área de Transporte y Vialidad, oficinas del área de Transporte y Vialidad).

De esta manera, estos dos dispositivos institucionales, tanto el padrón como el documento de las Reglas Mínimas de Operación, establecidos en el 2010 bajo el Programa de Reordenamiento, intentan supervisar y ordenar la operación del servicio por parte de las autoridades locales hasta la actualidad, sin embargo, estos elementos continuamente están en juego, y tienen una serie de efectos prácticos que configuran la operación del servicio en la cotidianidad. Estos efectos prácticos, se vislumbran en el ejercicio de ciertas prácticas por parte de los funcionarios, no sólo de *La Alcaldía*, sino también de otras instancias como de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), y de otros actores estatales como la Policía de Tránsito. En este sentido, se lograron distinguir cinco tipos de prácticas que ponen en juego estos dispositivos institucionales: *las revisiones, las juntas, los operativos, las denuncias y las brigadas*.

Prácticas burocráticas: las revisiones, las juntas, los operativos, las denuncias y las brigadas

Las revisiones, son unas prácticas de supervisión ejercidas por los funcionarios del área de Transporte y Vialidad de *La Alcaldía*, consiste en la verificación de las condiciones físicas de los vehículos (llantas, luces y calandria) y el cotejo de la información de los agremiados con los datos registrados en el padrón, estas revisiones se realizan en las diferentes bases del servicio de la demarcación en presencia del dirigente de la organización, al terminar es entregada una

credencial al agremiado donde se explicita que la unidad ya ha sido verificada. Desde el año 2010 aproximadamente, las revisiones se intentaban realizar anualmente, sin embargo, la continuidad de esta práctica depende directamente de las decisiones tomadas por el alcalde en turno, y esto ha conllevado a que las revisiones sean una de las prácticas de control que ha ido perdiendo continuidad con el pasar de las nuevas administraciones, por ejemplo, el alcalde actual (2015-2018) no ha dado la autorización para que se ejerza esta práctica durante su administración.

«[Se hacen revisiones] Cada año o cada tres años, dependiendo lo que diga el alcalde, porque depende de él [...] ya que hace tres años se le envió todo ese padrón a la SEMOVI y ésta nos pidió la lista del padrón, porque ellos se iban a hacer cargo» (*Funcionario No. 1*, funcionario de base del área de Transporte y Vialidad, oficinas del área de Transporte y Vialidad)

Sin embargo, estas decisiones de no ejercer este tipo de práctica actualmente, pueden estar relacionadas con los efectos que los marcos normativos han producido sobre la actividad del mototaxi, ya que a partir de la reforma de la Ley de Movilidad del año 2014, el servicio de mototaxi pasa de no ser contemplado ni prohibido por los marcos normativos, a no ser reconocido y discretamente prohibido por la ley actual, como se explicita en el artículo 59 de la misma:

«Los servicios de transporte de motocicleta podrán prestarse en todas sus modalidades exceptuando el transporte público de pasajeros» (Ley de Movilidad del Distrito Federal, 2014. Asamblea Legislativa del Distrito Federal).

Con lo anterior, lo que se quiere argumentar, es que los marcos jurídicos tienen efectos³⁷ sobre la actividad, y estos efectos pueden llegar a configurar las prácticas que los funcionarios locales antaño ejercían, en este sentido, aquí no se tiene la idea de que la operación de este servicio en la actualidad sea el mero resultado del incumplimiento de la ley, sino que por el contrario, la ley ha tenido una serie de efectos sobre las formas de control que legítimamente había ejercido una autoridad estatal local para supervisarla y ordenarla.

³⁷ A lo largo de esta investigación se ha intentado seguir el consejo de Azuela (2016) sobre «reflexionar los muchos e inesperados efectos que sí tienen las normas jurídicas en la organización y en la vida de las ciudades» (Azuela, 2016: 10).

Otra de las prácticas, que en la actualidad sí sigue ejerciéndose por parte del área de Transporte y Vialidad de *La Alcaldía*, son las *juntas*, estas son espacios donde se establecen encuentros cara a cara entre los dirigentes de las diferentes organizaciones y los funcionarios, en donde se discuten una serie de asuntos relacionados a la prestación del servicio, como las quejas que los usuarios reportan en el área, o las faltas más recurrentes que los operadores cometen. Cuando se va a realizar una junta, *La Alcaldía* envía de manera formal un citatorio³⁸ convocando a una reunión. Estos espacios que son propuestos por los funcionarios del área y el alcalde en turno, también son espacios de interacción entre los dirigentes de las organizaciones de la demarcación, en donde se comparten experiencias y formas de afrontar ciertas situaciones de la actividad.

Los *operativos*, es otra de las prácticas burocráticas que supervisan la operación del servicio, y no sólo son ejercidas por las autoridades locales, sino que también participan otros actores estatales, como funcionarios de SEMOVI y la Policía de Tránsito. Esta práctica es ejercida de manera imprevista en diferentes lugares de la demarcación, e involucra a otros actores estatales que tienen la capacidad de sancionar legalmente alguna de las infracciones que puedan cometer los conductores prestadores de este tipo de servicio. A lo largo de estos operativos, se supervisa que no se transgredan, no sólo las reglas de operación de la actividad, sino que se cumpla en lo estipulado en el Reglamento de Tránsito, este último es el marco legal que puede llegar a supervisar y sancionar la actividad de manera directa en la cotidianidad, ya que es un servicio que emplea un vehículo motorizado, como lo es la moto, el cual sí está contemplado explícitamente en este marco jurídico. En este sentido, se cristaliza como en una práctica burocrática funcionan dos registros de la reglamentación uno que podemos denominar como «informal» y otro como «formal» lo que Giglia (2016) denomina como *régimen híbrido*, es decir, que en el caso de la actividad del mototaxi, pueden jugar marcos jurídicos, como el Reglamento de Tránsito y al mismo tiempo unos dispositivos institucionalizados basados en acuerdos «informales» como las Reglas Mínimas de Operación.

Las *quejas* o *denuncias*, esta es una práctica que ejercen los usuarios del servicio para que otro actor, como los funcionarios del área, supervise la prestación del mismo. Para ejercer esta práctica, los usuarios deben tener conocimiento de algunos dispositivos para reconocer la unidad que se vaya a reportar, como el número económico, el color del remolque o el nombre del dueño de la unidad, estos dispositivos de control que están materializados en la unidad a través de credenciales, permiten localizar el carro y el conductor que haya cometido alguna

³⁸ Se tiene conocimiento de este citatorio, porque en el momento en que se inició el contacto con uno de los dirigentes de *La Zona*, llegó uno de sus agremiados y le entregó un documento en donde se explicitaba la citación para la junta, la fecha y la hora.

infracción, en caso de que no tenga ninguno de estos datos, es difícil para los funcionarios localizar el vehículo. Sin embargo, cuando se tiene alguna queja que denuncie una transgresión recurrente en un espacio de afluencia del servicio, los funcionarios realizan *brigadas*, las cuales consisten en la salida a diferentes espacios de la demarcación, en donde el servicio tiene bastante afluencia y puede llegar a afectar la movilidad de los espacios o en ocasiones a perjudicar la movilidad de los peatones, como lo afirma un funcionario de *La Alcaldía*:

«Nosotros tenemos brigadas; compañeros que salen a campo diariamente. Yo estoy aquí en la oficina pero los compañeros ya ahorita están en campo y van a diferentes partes de la demarcación. Entonces nos avisan que tenemos un problema en una escuela: no respetan, se meten en sentido contrario. Ya atropellaron alguna vez a unos niños. Entonces ya pusimos la camioneta en una bocacalle y no pasan de esa franja; esas son las acciones que hacemos» (*Funcionario No. 1*, funcionario de base del área de Transporte y Vialidad).

De esta manera, estas prácticas y dispositivos burocráticos se enmarcan en la relación entre *La Alcaldía* y los dirigentes a lo largo del tiempo, y se van reconfigurando dependiendo del alcalde que se encuentre en el mandato, pues no es lo mismo relacionarse con el alcalde actual que el de un periodo o dos periodos atrás. La constancia en la relación se objetiva en la persistencia del contacto que se tenga con los dirigentes, de las *juntas* que se convoquen, de las *revisiones* que se realicen por parte de los funcionarios de *La Alcaldía* y la *actualización* de los datos del padrón por cada uno de los dirigentes de las organizaciones. Por ejemplo, durante el periodo administrativo de 2006-2009, todavía no operaba el servicio de mototaxi como tal, sin embargo, durante este período se registra uno de los enfrentamientos más fuertes entre *La Alcaldía* y una de las organizaciones de la actividad más importante de la demarcación, ya que el alcalde en turno desafió la legitimidad de esta organización, a través del desconocimiento de los registros de la misma y del retiro de operación de las unidades prestadoras del servicio en aquel momento, ante esta situación, la organización afectada cierra una de las avenidas principales de la demarcación y solicita al alcalde en turno que no se desconozca su existencia, así lo afirma la dirigente de esta organización en uno de los periódicos nacionales:

«*La Güera*, representante de esta Unión de Bicitaxistas, dijo que el motivo de la protesta es que el alcalde, titular de la demarcación, se había comprometido a regularizarlos, sin embargo, no cumplió su promesa e, incluso, los registros de su empadronamiento fueron borrados de *La Alcaldía*» (El Universal, 24-01-2007).

Este impase, en donde una autoridad local intentaba desafiar la legitimidad de la actividad, vislumbra que no siempre la relación entre *La Alcaldía* y los dirigentes de las organizaciones ha sido armónica, sino que ha llegado a tensionarse cuando hay desacuerdos, sin embargo, estos enfrentamientos directos no han sido una constante, al contrario, la relación de esta entidad local con la actividad se ha establecido en base a ciertos acuerdos y en ocasiones ha llegado a establecerse a través de silencios.

El siguiente periodo administrativo de 2009 a 2012, el alcalde en turno comenzó a intervenir directamente en el control del servicio a través de pactos y acuerdos que establece con las organizaciones prestadoras del servicio a nivel de la demarcación, como ya se mencionó con anterioridad. En cuanto al siguiente periodo de 2012-2015, se continúan con los acuerdos establecidos con la administración anterior; esta continuación se objetiva en una serie de propuestas elaboradas por el área de Transporte y Vialidad, las cuales tenían por objetivo:

«Dotar de una constancia a los prestadores de servicio de este gremio, que ante la falta de una normatividad específica para su regularización y ordenamiento, permita al órgano político (...) en el marco de la facultad que le confiere la normatividad vigente en la materia, en coordinación con las instancias competentes, instrumentar acciones que permitan mejorar la prestación del servicio» (Presentación de propuesta de *La Alcaldía*³⁹)

En este sentido, como ya se había mencionado, la autoridad local a través de sus prácticas y dispositivos intentaba en aquellas administraciones, regular el servicio ante la incertidumbre jurídica en la que se encontraba. Para el periodo actual 2015-2018, parece no haber una relación muy cercana entre *La Alcaldía* y la actividad, pues a lo largo de este período ha habido una serie de coyunturas jurídicas, que como se mencionó líneas atrás, cambian el estado legal de la actividad, esto ha conllevado a que ciertas prácticas y ciertos dispositivos institucionales no tengan la misma continuidad.

De esta manera, *La Alcaldía* como una entidad estatal local, no sólo ha controlado a través de ciertos dispositivos y prácticas burocráticas el servicio del mototaxi a lo largo del tiempo, sino que también, esta entidad estatal ha ido reafirmando su autoridad frente a los actores implicados en la prestación del servicio, esta autoridad es una representación que los

³⁹ Esta presentación, fue un documento que me entregó uno de los funcionarios de *La Alcaldía* en uno de los encuentros, sin embargo, al entregármelo por cuestiones de anonimato elimino de la presentación todos los logos y sellos que comprometieran la identidad de esta entidad estatal.

dirigentes tienen muy presente en la operación del mismo, ya que como afirma Migdal (2011) el Estado es percibido por otros actores sociales como «una entidad autónoma (...) que controla (...) la creación de reglas» (Migdal, 2011: 35). Sin embargo, en ocasiones los prestadores del servicio desafían esta autoridad tomando medidas que intentan regular el servicio, pero que no están aprobadas o respaldadas por los funcionarios de *La Alcaldía*, estos desacuerdos sobre ciertas prácticas de control se materializa en ocasiones en circulares donde los funcionarios de manera directa desaprueban las mismas, así lo menciona una de las dirigentes:

«*La Alcaldía* inmediatamente nos mando un escrito donde dice que ellos ¡no están «exigiendo»! Pero a mí no me espantan y los compañeros lo entienden, ¿eh?, y vienen y me dicen: “Oye, pero es que *La Alcaldía* dice que el seguro no es obligatorio”. ¡Pues no, para *La Alcaldía* no, pero nosotros sí, hasta que sigas trabajando en la base!» (*La Güera*, dirigente de los *Amarillos*, *La Zona*, 58 años).

En esta situación en particular, esta dirigente ha estipulado que en la base más afluyente de *La Zona* para entrar a hacer base, uno de los requerimientos es tener un seguro de viajero, ante esta exigencia, varios de los conductores y/o agremiados reportaron a los funcionarios del área la situación, a lo cual el área expidió un documento desaprobandando la iniciativa de la dirigente, sin embargo, esta desaprobación del seguro no impidió que la dirigente continuará solicitando este requisito para operar en la base. Sin embargo, no sólo los dirigentes desafían la autoridad de esta entidad estatal local, los conductores en muchas ocasiones también la desafían en aquellos encuentros cara a cara con los funcionarios donde se intenta regular no sólo la actividad sino la movilidad de la demarcación.⁴⁰

Es importante también resaltar, que este conjunto de prácticas que son ejercidas por los actores estatales no se emplean de manera indistinta para todos los conductores que prestan el servicio de mototaxi en la demarcación, ya que en nuestro caso de estudio, los funcionarios sólo pueden ejercer estas prácticas sobre los conductores que se encuentran agremiados a alguna de las 34 organizaciones reconocidas por *La Alcaldía*, aquellos conductores que no están agremiados y a los cuales se le conoce como *Piratas*, no se contemplan de manera directa, sin

⁴⁰ En una de las entrevistas que se realizó a uno de los funcionarios del área de Transporte y Vialidad, tuve la oportunidad de salir con el funcionario al centro de *La Alcaldía* a un costado de una de las avenidas más importantes de la demarcación, en ese momento había una fila de varios mototaxis y carritos de golf aguardando pasaje, en ese momento el funcionario me comentó que, los conductores no podían estar ahí porque es una vía primaria, sin embargo, los conductores no hacían caso a esta instrucción, y por ello, en muchas ocasiones los funcionarios han tenido pequeños enfrentamiento con éstos.

embargo, también se les tolera. De esta manera, se vislumbra que los diferentes actores estatales ejercen de manera diferenciada la autoridad, lo cual depende de su capacidad de acción, es decir, de sus competencias administrativas y de las relaciones que establecen con los prestadores del servicio.

Prácticas de supervisión de la operación del servicio: uso del espacio, juntas, revisiones y reportes

Para ejercer diferentes prácticas de control que no están promovidas directamente por *La Alcaldía*, los actores no estatales tienen que posicionarse en este espacio laboral a través de la construcción de su autoridad. El dirigente es la posición más influyente en la actividad después de los funcionarios estatales, por ello, aquellos que ocupan esta posición para controlar y gestionar la actividad en su conjunto, van construyendo a lo largo del tiempo un grado de autoridad frente a los otros actores, es decir, frente a sus agremiados y/o choferes, checadores de las bases y candidatos políticos o funcionarios estatales, lo cual les otorga reconocimiento en la actividad y en espacios institucionales.

Esta construcción de la autoridad por parte de los dirigentes, depende de los recursos que estos actores vayan adquiriendo y movilizándolo a lo largo de su trayectoria, estos recursos son de tres tipos, *materiales*, *sociales* y *simbólicos*. Los *recursos materiales*, tienen que ver con la capacidad de gestión que tiene el dirigente frente a instancias estatales y/o actores políticos para poder movilizar servicios y/o recursos que proporcionan a sus agremiados, lo cual implica a su vez, que estos actores inviertan un recurso material de gran importancia, *el tiempo*, para ejercer su posición en la cotidianidad. Los *recursos sociales*, evocan a los vínculos y relaciones que los dirigentes van estableciendo con sus pares de otras zonas de la demarcación e inclusive de otras alcaldías de la ciudad, con actores institucionales y políticos. Por último, los *recursos simbólicos*, los cuales se remiten a la adquisición de reconocimiento que van obteniendo con el tiempo por el ejercicio de la posición, y a los conocimientos que van adquiriendo en lo relacionado a los marcos normativos y a los procedimientos institucionales, que movilizan continuamente para intentar legitimar la actividad. Estos tres tipos de recursos en la práctica, se corresponden unos a otros, ya que sí el dirigente no establece relaciones es posible que no vaya adquiriendo reconocimiento, o viceversa. De esta manera, los dirigentes van construyendo autoridad, sin embargo, esta autoridad no es homogénea para todos los dirigentes, sino que por el contrario, se va adquiriendo de manera diferenciada, no sólo por la

movilización y obtención de los diferentes tipos de recursos, sino por las *habilidades personales* (Silva, 2011) que cada uno tiene para poder detentar la misma.⁴¹

Otro de los actores importantes que en la cotidianidad supervisan de manera presencial la operación del servicio, son *los checadores*, ya que son las personas encargadas de ordenar y controlar la actividad en las bases, allí los checadores diariamente se encuentran presentes para revisar que los conductores no transgredan ninguna de las Reglas Mínimas de Operación, que entren a estos espacios los carros que están autorizados y que se encuentren prestando el servicio aquellos conductores que no son dueños de las unidades. Sí llega a transgredirse alguno de estos aspectos por parte de los conductores, el checador informa al dirigente la situación y este toma una serie de medidas para llamarle la atención al conductor o imponerle una sanción⁴², como ya describiremos con detalle más adelante. De esta manera, el checador es una figura intermediaria entre los dirigentes y los conductores, por ello, quien ocupa esta posición, en ocasiones, son personas que tienen un vínculo preestablecido con el dirigente, como por ejemplo, un vínculo familiar o de amistad.

Así, tanto los dirigentes como los checadores, son actores sociales clave para la actividad, ya que a través de la supervisión de la operación del servicio procuran el mantenimiento del orden como lo menciona Silva (2011), «la centralidad del líder para mantener el «orden» en estos espacios urbanos es vital porque representa el orden que también delimita y define el espacio físico en que su grupo desarrolla [la actividad]» (Silva, 2011: 88). En este sentido, el punto de partida de la organización de la actividad, es el control de los espacios donde ésta se desarrolla, las bases, en el caso del servicio de mototaxi, son los espacios centrales para la operación del servicio, estos espacios han sido apropiados a lo largo del tiempo por los dirigentes, como ya se describió de manera más profunda en el capítulo anterior, y son los lugares fijos en donde se logra controlar el servicio de manera mucho más directa, ya que al ser una actividad que se encuentra en constante movimiento, se complica la tarea de poder supervisarla continuamente. De esta forma, las bases son espacios primarios de la prestación del servicio, y por ello, se caracterizan por ser exclusivos, ya que no todos los

⁴¹ En nuestro caso de estudio, se tuvo la oportunidad de entrevistar dos tipos de dirigentes que pueden considerarse casos opuestos, ya que, uno aparte de ocupar esta posición, al mismo tiempo, es conductor de una unidad. La otra dirigente, por su parte, es la representante de la organización más grande de la demarcación, y se dedica de tiempo completo a la organización de la actividad. De esta manera, se pudo observar a través de estos informantes, la diferenciación del ejercicio de la autoridad, ya que cada uno de ellos controlan de manera diferenciada la actividad en la cotidianidad.

⁴² En una de los encuentros que se sostuvieron con *La Güera*, presencié como uno de los checadores se comunica con ella para comentarle que uno de los conductores traía copiloto, ante esta situación *La Güera* se escuchaba un poco ofuscada y le dio la orden a la checadora que no dejará entrar esta unidad a la base, ya que estaba transgrediendo una de las reglas de operación del servicio.

conductores pueden ingresar allí, sólo aquellos que pertenezcan a alguna organización de *La Zona* y que a su vez, cumplan con una serie de requerimientos.

Estos requerimientos son estipulados por los dirigentes y aluden principalmente a dos tipos. El primero, son los *recursos materiales* que los conductores necesitan para poder ser parte de la organización y así poder acceder a las bases, estos recursos hacen referencia concretamente a los recursos económicos, en donde los agremiados realizan continuamente una serie de inversiones en la actividad, como la compra del «permiso» a las organizaciones, el pago diario al chegador de la base y el pago semanal de la «cooperación» a la organización. De igual manera, éstos invierten en la adquisición de la herramienta de trabajo más importante, la moto y el remolque o calandria, las cuales deben contar con ciertas convenciones físicas que estipulan los distintos dirigentes⁴³ para que la unidad pueda operar. El segundo, es la *aceptación tácita* por parte de los agremiados y/o conductores de ciertos «reglas» escritas y no escritas para la prestación del servicio, como las Reglas Mínimas de Operación, el pago diario de la base o el respeto del orden de llegada de los vehículos para agarrar pasaje en las bases.

De esta forma, las bases, como lugares apropiados por los dirigentes son controlados y organizados por los mismos a través de los requerimientos que les solicitan a sus agremiados, sin embargo, continuamente, éstos requerimientos dejan de cumplirse por parte de los conductores, es decir, son transgredidos. Ante las transgresiones, los dirigentes llegan a ejercer su autoridad, como se mencionó párrafos atrás, de manera diferenciada, pues no es lo mismo transgredir algunos de los requerimientos en la base más importante de *La Zona*, a hacerlo en otra base que no tiene tanta afluencia de pasaje, y tampoco es lo mismo transgredir los requerimientos estipulados por un dirigente que ha construido una relación vertical con sus agremiados, que aquellos que han construido una relación más horizontal con los mismos, así lo menciona uno de los dirigentes de *La Zona*:

«Te comento que yo también ando trabajando en esto de ser mototaxista y no puedes extorsionar a la gente que estás viendo cómo sufre. *La Güera* no es así, ella sí es extorsionadora [...], ella los obliga» (*El Apache*, dirigente de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

⁴³ En uno de los encuentros con *La Güera* en su casa, tuve la oportunidad de presenciar cómo esta le explicaba a un nuevo agremiado, cómo forrar la calandria, en aquel momento esta dirigente le explicito las convenciones que debía tener en cuenta, para ello agarró un pedazo de papel y comenzó a escribirle una serie de especificaciones: dónde debía ir a que le hicieran los logos, el forro de la calandria, el costo de este trabajo, en qué lugares estos debían estar ubicados, le dijo que estuviera atento en cómo estaba forrada la calandria porque no tenía que estar forrada de amarillo totalmente, habían partes donde debía estar forrada de engomado transparente, esto era muy importante tenerlo en cuenta porque dice que los pasajeros deben tener un área de visibilidad por seguridad.

Para que los dirigentes ejerzan de manera práctica esta autoridad, lo hacen a través del empleo de ciertos dispositivos de control y a través de ciertas prácticas puntuales. Una de éstas son las *revisiones*, esta práctica que es promovida por los funcionarios de *La Alcaldía*, es también ejercida por los dirigentes, y allí estos supervisan de igual manera las condiciones físicas de las unidades, por ejemplo, se revisa que las unidades cuenten con luces, que las calandrias estén forradas y limpias, que se tengan direccionales, etc. Para que haya una mejor prestación del servicio. Otra práctica, que a su vez se convierte en otro espacio de interacción entre los dirigentes y los agremiados, son las *juntas*⁴⁴, las cuales se realizan en un espacio que el dirigente ha gestionado por su cuenta dentro de *La Zona*, y en donde se discuten las dificultades o las quejas y denuncias que se tienen de la prestación del servicio.

En cuanto a los *dispositivos de control*, los dirigentes, como se mencionó anteriormente, les solicitan a sus agremiados seguir ciertas convenciones para forrar el remolque de la unidad, una de estas convenciones, es portar la calcomanía del número del carro, del nombre de la organización y el número del dirigente para quejas o sugerencias, según sea el caso.⁴⁵ Estas calcomanías, se convierten en dispositivos de supervisión del servicio, pues sí se quiere identificar a los conductores que transgreden algunos de los requerimientos o alguna Regla Mínima de Operación, se recurre a estos dispositivos, así lo afirma el dirigente de los *Verdes*:

«Cuando hay un accidente la gente me dice: “es que fue un verde”. Y yo les respondo: “adentro trae un número, dígame qué número hay, qué número fue”. Pero me dice: “es que fue un verde”, y si no me dice el número, yo cómo lo sanciono» (*El Apache*, dirigente de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

En este sentido, estos dispositivos de control que son empleados por los dirigentes para supervisar el servicio, son apropiados por los usuarios para ejercer cierto grado control de la actividad, esta apropiación de estos dispositivos por parte de los usuarios se objetiva a través de una práctica concreta, el *reporte* o la *queja*, la cual consiste en notificar ya sea al checador de la base o al dirigente directamente, acerca de las transgresiones que los conductores pueden llegar a cometer, para ello, es indispensable que el usuario emplee estos dispositivos para que el dirigente pueda identificar al posible transgresor. Así, tanto los dirigentes, como los checadores y los usuarios ejercen diferentes grados de control del servicio en la cotidianidad, sin embargo,

⁴⁴ En una de las visitas que se realizaron a *La Zona* se pudo observar que uno de los agremiados de una de las organizaciones llevaba un aviso pegado a la calandria donde decía: «junta de los *Verdes*, hoy a las 6».

⁴⁵ Con esto quiero decir, que no todos los dirigentes hacen lo mismo, por ejemplo, hay varios que prefieren no poner su número de teléfono, por cuestiones de seguridad.

esto no quiere decir, que los conductores de las unidades estén totalmente supeditados a la autoridad de estos tres actores, y estos no puedan ejercer ciertas prácticas de control sobre otros actores, como los pares o los mismos usuarios.

Una de las estipulaciones tácitas y no escritas de la operación del servicio en las bases, es que a estos espacios no puede entrar ningún carro que sea pirata o no sea de la base, por ello, los checadores son uno de los actores fundamentales para la supervisión de este tipo de situaciones, sin embargo, los mismos conductores cotidianamente también supervisan que los compañeros que no pertenezcan a las bases no se acerquen a recoger pasaje al lugar específico de éstas o a lugares colindantes con la misma, esto lo hacen a través del ejercicio de cierto nivel de violencia, en donde en ocasiones pueden agredir a sus compañeros verbal o físicamente. Este respeto de la carga de pasaje en las bases y alrededores no sólo aplica para *La Zona* en su totalidad, sino también para otros sectores de la demarcación en donde este tipo de servicio opera. Sin embargo, este condicionamiento tácito de la actividad es permitido bajo dos condiciones, una condición situacional, donde por ejemplo, en la base haya usuarios esperando y no haya unidades pertenecientes a ese lugar o que el usuario quiera tomar específicamente cierta unidad. O condiciones espaciales, pues no es lo mismo intentar recoger pasaje en una base que no tiene mucha afluencia de pasaje y pocas unidades, a una que tenga una afluencia permanente de usuarios y por este motivo, una continua presencia de unidades. De esta forma, los conductores ejercen cierto grado de control sobre su espacio de trabajo frente a sus pares.

En cuanto al control que ejercen los conductores hacia los usuarios, éste se enmarca en las condiciones de inseguridad que han caracterizado durante los últimos años a *La Zona*, las cuales, han provocado que los conductores procuren no trabajar hasta tan tarde y poner atención a los pasajeros que recogen, y no sólo por el riesgo de ser asaltados, sino también, porque se pueden llegar a presentar situaciones de tensión o desacuerdo durante la prestación del servicio entre estos dos actores. Por ello, en muchas ocasiones, el conductor emplea una serie de dispositivos, que objetivan la forma de supervisar al usuario y que van relacionadas con el cuidado de la unidad, así lo afirma uno de los agremiados:

«Los usuarios te rompen los asientos de la calandria y un día me peleé con un pendejo allá atrás [en otra calle] porque traigo estos letreros siempre: *No Subir los Pies*, y ese día vi que subió los pies y le pedí por favor que los bajara. No me hizo caso y me agarré a golpes con el tipo, nada más porque no quiso entender que no estaba bien lo que hizo»
(Tony, agremiado de los *Verdes*, *La Zona*, 48 años).

De esta forma, se cristaliza que un elemento constitutivo de las relaciones entre conductor y usuario, es el conflicto y/o desacuerdo, el cual se va dirimiendo, dependiendo de la situación, a través del ejercicio gradual de la violencia por parte de los dos actores. Así, los conductores ejercen diferentes grados de control sobre otros actores, en donde continuamente intentan resguardar su espacio y herramientas de trabajo.

De esta manera, las prácticas de supervisión de la operación del servicio, aluden al ejercicio continuo de la autoridad por parte de los diferentes actores no estatales, a través del empleo de una serie de recursos y dispositivos de control que procuran ordenar y regular la actividad y el espacio de trabajo de manera diferenciada. Sin embargo, es importante resaltar, que esta forma de ordenar y controlar esta actividad informal, no sólo se sustenta en la creación y ejercicio de prácticas que se soportan meramente en acuerdos tácitos establecidos entre los diferentes actores, sino que también los marcos normativos tienen un lugar y juegan un papel importante en la prestación del servicio de mototaxi, como se describirá a continuación.

Prácticas normativas/legales: el papel que juegan los marcos normativos en una actividad informal

Uno de los rasgos que se consideran característicos de las actividades informales, es que éstas son el resultado de «las acciones de los agentes económicos que no se adhieren a las normas institucionales establecidas» (Portes y Haller, 2004: 10). En este sentido, se relaciona a la informalidad con el incumplimiento de las normas o los marcos normativos institucionales, sin embargo, siguiendo a Azuela (2016), lo que se tendría que indagar en estos espacios laborales no es por el cumplimiento o el incumplimiento de las mismas, sino por el lugar que ocupan y por los efectos que pueden llegar a producir en la organización de una actividad informal. En el caso de los mototaxistas de *La Zona*, se pudo observar y cristalizar como los marcos legales tienen un efecto cotidiano en el control de la actividad, no sólo en lo referente a la continuidad de ciertas prácticas burocráticas como se explicitó páginas atrás, sino también en el control directo de la actividad, pero ¿cómo un marco legal puede llegar a ser usado para controlar una actividad que se encuentra enmarcada en una incertidumbre jurídica?

Al cambiar de vehículo la actividad, de la bicicleta a la moto desde hace aproximadamente siete años, como se describió con más detalle en el capítulo anterior, comienza a entrar un actor importante en el control de la actividad, la policía, este actor estatal lo que intenta supervisar no es al mototaxi como un servicio de transporte público, sino lo que controla es el uso de un vehículo motorizado como la motocicleta, por ello, el instrumento

jurídico que emplea para supervisar la actividad del mototaxi, es el Reglamento de Tránsito. Este reglamento, es el dispositivo jurídico que contempla directamente el vehículo que es empleado para la prestación del servicio, de esta manera, la policía en la cotidianidad pone en juego este dispositivo en la interacción con los prestadores del servicio, esta puesta en juego del Reglamento de Tránsito se cristaliza en una práctica concreta, la *detención*. La cual consiste, en que la policía detiene la circulación de los conductores de mototaxi para solicitarles una serie de documentación que indique que se cumple con lo estipulado en el reglamento, si no se llega a cumplir con esto, la policía puede llegar a sancionar de manera formal al prestador del servicio.

Este tipo de práctica de control es ejercida por la Policía de Seguridad Pública y no por la de Tránsito⁴⁶, y es una práctica que no se realiza constantemente, pero que en ciertos períodos de tiempo cobra una notoriedad significativa por ciertas coyunturas relacionadas con el uso del espacio, por ejemplo, desde el año 2016, *La Alcaldía* tomó la decisión de cambiar los sentidos de las calles de *La Zona*, de doble sentido a uno, esto conllevó a que la policía durante este cambio estuviera supervisando continuamente que ningún tipo de vehículo, no sólo los mototaxis, estuvieran transitando en sentido contrario. También, el establecimiento del mercado un día a la semana, ha conllevado a que los policías estén presentes ese día para supervisar y controlar el uso del espacio público de *La Zona* por parte de los *tianguistas*, de los conductores de transporte público y particular.⁴⁷ De esta manera, la policía controla el uso del espacio a través del empleo de un marco normativo como lo es el Reglamento de Tránsito, sin embargo, esto no quiere decir, que los conductores sean pasivos en los encuentros que sostienen con esta autoridad estatal, al contrario, éstos reaccionan de diferentes maneras y en ocasiones llegan a desafiar estas formas de supervisión y autoridad a través del empleo del conocimiento que tienen sobre la normatividad y el margen de acción que tienen este tipo de actores, así lo afirma uno de los agremiados de los *Verdes*:

«Le digo al policía que me pide mis documentos: “A mí muéstrame dónde dice que te los tengo que dar. Tú para empezar estas usurpando una función que no te pertenece, tú no eres de tránsito, mi amigo”. Ah, pues me sacó un pinche reglamento no sé de

⁴⁶ En una de las charlas informales que se sostuvieron con uno de los funcionarios del área de Transporte y Vialidad de *La Alcaldía*, el funcionario me comentó que la Policía de Tránsito no era muy visible en la demarcación, porque *La Alcaldía* no contaba con una cantidad representativa de estas unidades, por ello, es la Policía de Seguridad Pública la que en muchas ocasiones funge como Policía de Tránsito.

⁴⁷ Esto lo observé, cuando acompañé a prestar el servicio a uno de los informantes el día que se pone el mercado en *La Zona*, ya que durante la operación del servicio este informante me comentó que me iba a prestar un casco porque era importante traerlo, ya que era miércoles de mercado y los «motoratones» (así se les denomina a los policías de seguridad pública que circulan por *La Zona* en moto) andaban más al pendiente y podían cobrar hasta 300 pesos por no llevarlo.

dónde, no sé si ellos los hacen, pero ahí decía que sí me podía parar y entonces le digo: “Bueno ya”» (*Tony*, agremiado de los *Verdes*, *La Zona*, 48 años).

Aún así, la policía también tiene formas de reforzar su autoridad a través del empleo de ciertos mecanismos que objetivan la legitimación de sus prácticas de supervisión, de esta forma, las interacciones que se establecen entre estos dos actores en la cotidianidad se caracterizan por la tensión que llega a producir el juego de la autoridad. Sin embargo, no sólo los conductores son los que sostienen este tipo de encuentros con la policía, pues en ocasiones, estos recurren a los dirigentes para que les ayuden a sortear estos encuentros, en este sentido, los dirigentes también, a través de sus conocimientos sobre las competencias y el margen de acción que la policía tiene para poder detener a un conductor y/o sancionarlo desafían su autoridad. Estos conocimientos se van adquiriendo a lo largo del tiempo por asesoramiento con especialistas en el tema o por familiares o personas cercanas que tengan conocimientos especializados sobre este tipo de situaciones, así lo afirma el dirigente de los *Verdes*:

«Los *motoratones* nos asustaban, nos paraban y nos decían: “Te voy a llevar al corralón”. Ya ahorita ellos no pueden hacer eso, él está faltando a su trabajo; él está para cuidar a la ciudadanía y ya hasta asustaban al chofer diciéndole: “¿Sabes qué? Te vas a ir tantos años a la cárcel”. Pues ya le sacaban 3,000, o 4,000 pesos. Entonces tuvimos que investigar y nos dijo un abogado: “Ellos no están capacitados”» (*El Apache*, dirigente de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

De esta forma, los prestadores del servicio enfrentan cotidianamente las interacciones con la policía en *La Zona*, en donde se pone en juego un dispositivo jurídico, como el Reglamento de Tránsito, pero a su vez, se pone también en juego el conocimiento que los prestadores del servicio tienen sobre el margen de acción y las competencias que tiene este actor estatal, desafiando de esta manera, su autoridad continuamente, y provocando que la policía utilice ciertos mecanismos que objetivan su posición y su autoridad. Aún así, las policías no son el único actor que utiliza los marcos normativos para supervisar el uso del espacio por parte de los prestadores del servicio de mototaxi, en ocasiones, los dirigentes también se apropian de estos discursos normativos para ejercer su autoridad y legitimar ciertos requerimientos que les solicitan a sus agremiados. Como se mencionó líneas atrás, desde hace algunos meses la dirigente de los *Amarillos*, solicita a sus agremiados y sobre todo a aquellos que ocupan el espacio de la base más grande de *La Zona*, que para ingresar allí deben tener un seguro, sin embargo, este requerimiento fue cuestionado por muchos de los

agremiados, aun así, ella respalda este requisito basándose en el Reglamento de Tránsito, en donde en el artículo 46 se solicita que los vehículos motorizados cuenten con póliza de seguro, así lo menciona la dirigente de los *Amarillos*:

«El seguro te cubre la responsabilidad civil que te exige el Reglamento de Tránsito. Se estableció que es obligatorio. Todos los automotores, incluyendo las motocicletas, debían traer este seguro ¿no? Te lo pide el Reglamento de Tránsito, entonces aparte del Seguro de Responsabilidad Civil, es decir, aquél relacionado a las causas de daños a terceros, también estamos tratando de proteger a los pasajeros que traemos. Sí, es igual que todos los transporte, tenemos a veces situaciones de accidentes» (*La Güera*, dirigente de los *Amarillos*, *La Zona*, 58 años).

Así, las prácticas normativas/legales están relacionadas con las formas de apropiación de los dispositivos jurídicos por parte de los distintos actores implicados en la actividad del mototaxi, que son empleados para supervisar la actividad y a su vez, para desafiar la autoridad de aquellos actores que tienen la posibilidad de detentar dichos marcos normativos. De esta forma, en el caso de la actividad del mototaxi, la normatividad ha ocupado un lugar importante en el control de este tipo de servicio y ha producido una serie de efectos en el intento de regulación de esta actividad. Sin embargo, muchas veces estas tensiones que se establecen en estos encuentros, en donde se intenta controlar el servicio entre los diferentes actores estatales y no estatales, se dirimen a través de una serie de acuerdos y pactos que se van configurando en el tiempo, los cuales denominaremos como *estrategias de negociación*.

Estrategias de negociación: entre el conflicto, la incertidumbre y la (in)seguridad

Las estrategias de negociación, *son el conjunto de acuerdos que se establecen entre los diferentes actores sociales, a través del intercambio de recursos, en momentos de conflicto, incertidumbre e (in)seguridad que permiten la continuidad y el ejercicio de la actividad en la cotidianidad*. Uno de los acuerdos que ha tenido relevancia para la operación y continuidad del servicio son los *acuerdos institucionales*, los cuales aluden a los pactos establecidos entre una autoridad local, como *La Alcaldía* y los prestadores del servicio de *La Zona*, los cuales se han sustentado a lo largo del tiempo a través de un vínculo social de gran importancia, *la tolerancia*.⁴⁸ Estos acuerdos se establecieron y se

⁴⁸ Una de los elementos que caracteriza la relación entre las entidades estatales y las actividades consideradas como «informales» es el vínculo de tolerancia que se va entretejiendo. Pues no sólo en el caso del mototaxi sucede esto, sino también en otras actividades o casos como el comercio en vía pública (Silva, 2007) o en la apropiación de ciertos espacios urbanos que no tendrían que ocuparse como los asentamientos irregulares o informales (Wigle,

legitimaron institucionalmente, como se mencionó en el apartado anterior, a través del *Programa de Reordenamiento* impulsado por *La Alcaldía* en el año 2010, el cual tuvo como objetivo ordenar y controlar un servicio de transporte que cada vez tenía mayor presencia en la demarcación y que no se encontraba regulado por ningún dispositivo jurídico en aquel momento.

De esta manera, el programa fue el resultado de la negociación entre los funcionarios de *La Alcaldía* y los dirigentes de las organizaciones reconocidas por esta entidad local, en donde se construyeron una serie de dispositivos de control que procuraban reestructurar el orden de una actividad enmarcada en una incertidumbre jurídica, así lo explicita uno de los funcionarios del área de Transporte y Vialidad:

«El licenciado, que fue alcalde de aquí, hizo esos acuerdos con los mototaxis, con todos los dirigentes de los mototaxis. Entonces se elaboraron acuerdos y unas reglas mínimas de operación [...]. Esas reglas mínimas se hicieron con ellos, se firmaron esos acuerdos y se les entregó; se les extendió un documento con la fotografía del titular, y esa fue su autorización; pero interna, *no es legal*, es nada más aquí con *La Alcaldía*» (*Funcionario No. 1*, funcionario de base del área de Transporte y Vialidad).

En este sentido, el programa puede considerarse como un conjunto de alternativas institucionales de regulación del servicio fuera de la ley, es decir, que en el caso de la actividad del mototaxi *La Alcaldía*, como una entidad estatal local intentó regular el servicio fuera del marco legal vigente de ese momento, como lo menciona Migdal (2011) «estas prácticas y alianzas han servido para promover una variedad de conjuntos de reglas, con frecuencia muy distintas de aquellas propuestas en las propias leyes y reglamentaciones oficiales del Estado» (Migdal, 2011: 40). Así, los acuerdos entre estos dos actores, fueron fundamentales para la creación de una serie de estrategias de regulación institucionalizadas, y que podríamos afirmar que en el caso de los mototaxistas de esta demarcación, el Estado a nivel local no ha estado retirado, ni ausente, sino que por el contrario, ha intentado regular la «informalidad» (Wigle, 2016).

Desde el año 2010 hasta la actualidad, estos acuerdos han continuado y se han venido renovando a través de la interacción entre los funcionarios y los dirigentes, en espacios y tiempos que los mismos funcionarios establecen. De esta manera, el vínculo de tolerancia que configura la relación entre estos dos actores se mantiene, sin embargo, esta perpetuación de la

2016). De esta manera, la tolerancia parecería un elemento «estructural» de las relaciones entre el estado y la informalidad en la Ciudad de México.

tolerancia no está sustentada en actos desinteresados como lo menciona Bourdieu (2007), sino que por el contrario, la organización y control del servicio está inmerso en un juego de intereses entre los funcionarios de *La Alcaldía* y los dirigentes de las organizaciones. A los funcionarios les interesa tener el control de un servicio que puede otorgar un beneficio económico y político⁴⁹, y para los dirigentes el interés reside en continuar con la operación de la actividad y así obtener un beneficio económico por la posición que ocupan, por ello, los prestadores del servicio evitan tener inconvenientes o roses con la autoridad local. Y de la misma forma, las autoridades locales evitan intervenir en la operación del servicio ejerciendo alguna práctica de coacción, de esta forma, se cristaliza como la tolerancia es un vínculo que evita situaciones de enfrentamiento entre estos dos actores. Sin embargo, este vínculo que se ha sostenido a través de acuerdos locales, puede llegar a desestabilizarse por algunas decisiones y prácticas ejercidas por funcionarios de entidades estatales federales que amenazan el ejercicio de la actividad, esto conlleva a que los dirigentes comiencen a establecer alianzas con sus pares y a movilizar una serie de recursos para proteger la actividad, sin embargo, los dirigentes parecen tener claro que enfrentarse a la autoridad de las entidades estatales de forma imprudente puede llegar a acarrear consecuencias negativas sobre el servicio, así lo menciona el dirigente de los *Verdes*:

«Nosotros [los dirigentes] tenemos que estar pendientes de qué dice la Gaceta [...]. Fuimos con abogados, porque la gente se empezó a espantar y a decir: «¡Nos van a quitar! ¡Nos tenemos que amparar!». Otros dijeron: «No, yo ya me compré un amparo». Después consulté a un abogado que me dijo: «¿Tú contra qué te vas a amparar si todavía no te han hecho nada? ¿Qué tal que es *La Alcaldía* la que quiere que se peleen entre ustedes y tengan problemas para que los quiten? No, ustedes llévensela tranquila sigan trabajando normal”» (*El Apache*, dirigente de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

Aun así, los prestadores del servicio no sólo establecen acuerdos con los funcionarios locales, sino que también, en ciertos períodos establecen una serie de pactos con candidatos, a los que denominaremos como *acuerdos políticos*. Estos acuerdos, se establecen concretamente en

⁴⁹ En una de las conversaciones informales que se sostuvieron con uno de los funcionarios del área, él me mencionaba que sí habían una serie de intereses económicos y políticos sobre la actividad del mototaxi, principalmente en *La Zona*, sin embargo, no me especifico cuáles eran estos intereses en juego. Aun así, en una de las entrevistas a uno de los agremiados, éste me mencionó que la organización pagaba un monto mensual a *La Alcaldía*, una especie de uso de suelo «*pues era como un uso de suelo, a nosotros de hecho entre comillas hasta la fecha somos como ambulantes porque en realidad como dices el mototaxista no está reconocido como transporte público, entonces somos entre comillas tolerados porque transporte público no somos, no somos, es inestable e inseguro*» (Ángel, exagremiado de los *Amarillos*, *La Zona*, 27 años).

períodos electorales, en donde los dirigentes de las organizaciones negocian con el candidato a algún puesto público la movilización de cierta cantidad de votos, esta movilización implica que los dirigentes incentiven a sus agremiados para que apoyen al candidato o partido con el que se realiza la alianza, este incentivo, alude principalmente a la capacidad del dirigente de movilizar una serie de recursos materiales que otorga a los agremiados. Así lo describe el dirigente de los *Verdes*:

«Cuando hay juntas con candidatos me dicen: “Oye, te mando tantas despensas”, porque supongamos que el político tiene una reunión, y me dice: “Llévame a tu gente” y por eso cuando llevo a la gente le digo: “Yo traigo tanta gente” y ya me dan tantas despensas» (*El Apache*, dirigente de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

Sin embargo, los dirigentes no sólo negocian con actores políticos y estatales el ejercicio de la actividad, a través del intercambio de una serie de recursos, también lo hacen con sus pares, los agremiados y actores pertenecientes a otras actividades que constantemente se apropian del espacio de *La Zona*. Estos pactos los denominaremos como *acuerdos para la operación del servicio*, y aluden principalmente a la negociación de una serie de recursos materiales entre estos actores para la prestación del servicio, estos recursos hacen referencia, por un lado, a los requerimientos que los dirigentes solicitan a sus agremiados para la continuidad en la actividad, como el pago mensual de la «cooperación» y el ejercicio constante de la actividad, y por otro lado, a la distribución del uso de los espacios de *La Zona* por los diferentes dirigentes de la actividad y de otras actividades como el mercado o los dirigentes de organizaciones de otro tipo de transporte, como los taxis y los peseros.

En cuanto a los requerimientos que solicitan los dirigentes a sus agremiados, éstos pueden llegar a ser negociados dependiendo de tres aspectos importantes, el primero tiene que ver con el tipo de relación que el agremiado sostenga con el dirigente, pues en ocasiones entre estos dos actores existen vínculos familiares, y esto conlleva a que los dirigentes no soliciten el pago o la inversión económica que se requiere para ingresar y continuar en la actividad a este tipo de agremiados. El segundo aspecto, alude a la antigüedad que tienen los agremiados dentro de la actividad, ya que esto les otorga un grado de reconocimiento y produce niveles de confianza entre el dirigente y el agremiado para que se logre negociar estos requerimientos. Y finalmente el tercer aspecto, tiene que ver con algo que ya se había mencionado en el apartado anterior, y es con el ejercicio diferenciado de la autoridad por parte de los dirigentes, ya que no

es lo mismo intentar negociar con un dirigente que ha establecido una relación un poco más vertical con sus agremiados, que aquel que ha construido una relación más horizontal.

En lo relacionado a la distribución del uso del espacio, los dirigentes han llegado a acuerdos a lo largo del tiempo con sus pares, como se describió con más detalle en el capítulo anterior, estos acuerdos implican que algunos espacios como la bases semi-fijas sean coordinadas de manera alternada, es decir, que este tipo de espacios lleguen a ser supervisados por los dirigentes de todas las organizaciones en períodos de tiempo que se van intercalando. De esta manera, los dirigentes llegaron a dirimir conflictos que antaño se establecían entre ellos⁵⁰ por el uso del espacio de *La Zona* y el ejercicio de la actividad; sin embargo, el conflicto por el uso de ciertos espacios no sólo remitía a la relación que se establecía entre los dirigentes de la actividad, sino que en ocasiones llegó haber tensiones entre éstos y personas pertenecientes a otras actividades como los *tianguistas* o los taxistas; en donde no había un acuerdo por la ubicación espacial de una de las bases semi-fijas de los mototaxis, por parte de los taxistas, ya que éstos tenían una base muy cerca al mercado. Esta disputa por el uso del espacio llegó en momentos a ser dirimida por funcionarios de *La Alcaldía* en donde éstos amenazaban el retiro de las bases, si no se llegaba a algún acuerdo entre estos dos tipos de transporte, así lo menciona *El Apache*, dirigente de los *Verdes*:

«Como el tianguis, luego se nos ponían pesados los de los taxis [...], entonces era una pelea, de que los dos estamos ahí juntos. Como surgían problemas, ya tenía que intervenir *La Alcaldía* y nos decían: “Bueno, ¿ya se comportan o los quito a los dos?”»
(*El Apache*, dirigente de los *Verdes*, *La Zona*, 45 años).

Aunque hay momentos en donde interceden los funcionarios locales de manera indirecta o directa para dirimir los conflictos que se dan por el uso del espacio de *La Zona* entre diferentes actividades, también los dirigentes de las organizaciones intentan dirimir estos conflictos con los dirigentes de las otras actividades, a través del establecimiento de acuerdos que toleren el uso del espacio. Aun así, los dirigentes no sólo dirimen este tipo de conflictos a través del establecimiento de acuerdos, sino que también, intentan asumir otro tipo de conflictos que se pueden llegar a desencadenar en situaciones de riesgo y/o incertidumbre

⁵⁰ La relación entre los dirigentes de las organizaciones de *La Zona* es muy variable, esta variabilidad tiene que ver con las condiciones en que se esté operando el servicio, y por esto se puede observar que en momentos hay conflictos entre ellos en donde se evidencia una disputa por el desarrollo de la actividad, su legitimidad y el uso del espacio, sin embargo, también se registran periodos en donde se establecen alianzas y acuerdos tácitos (como el respeto) para poder controlar el servicio a nivel de *La Zona*, sin embargo, en ocasiones muchos de estos acuerdos y desacuerdos están sustentados por el rumor o el chisme. Estos chismes o rumores son circulados por los agremiados para establecer desacuerdos y encuentros entre los líderes.

durante la prestación del servicio, estos arreglos que se hacen con otros actores, como los usuarios, la policía y otros conductores de carros particulares o de transporte público, los denominaremos como *acuerdos de asunción del riesgo y/o incertidumbre de la actividad*. Una de los elementos fundamentales que caracteriza a la actividad, es la composición insegura de las unidades, esta inseguridad radica en la estructura endeble con la que está compuesto el remolque de los carros y el uso de un vehículo motorizado, como lo es la motocicleta, estas características inseguras de las unidades tienen un efecto directo en el desarrollo de la actividad, ya que exponen continuamente al servicio a situaciones adversas y de incertidumbre. Una de estas situaciones, y quizás la más sobresaliente, son *los accidentes*; en estas situaciones los dirigentes llegan al lugar donde el agremiado tuvo este tipo de percance y negocian directamente con el usuario, en caso de que éste hubiese sufrido algún daño físico, ofreciéndole algún tipo de servicio médico y el apoyo de los gastos que se requieran. Aun así, hay ocasiones en donde no se puede llegar a un acuerdo con el usuario por la gravedad de los daños que ha recibido y esto conlleva a situaciones de tensión entre este actor y el dirigente, así lo describe la dirigente de los *Amarillos*:

«Un taxi pasó, y ¡chaz!, le pasó de lleno a la calandria, y la pasajera, al intentar asomarse, le pegó en una parte de la sien. A la señora se le puso la cara negra, yo me espanté y ahí sí le dije: “Señora, discúlpeme pero que la atiendan en el hospital y sobre de eso, vemos” ¿no? [...]. Lamentablemente, la familia de la pasajera llegó muy prepotente. Yo le ofrecí el servicio médico, vinimos aquí con el doctor Jesús y el hermano de la señora dijo que era “un cuchitril” En ese momento, verás, yo también soy muy hábil. “¿Es un cuchitril?”, le respondí, “entonces llévela donde usted quiera, regrésemme mi tarjeta de circulación, yo ya cumplí, usted no quiere, entonces yo tampoco. Devuélvame mi tarjeta y mi licencia, ¡vámonos!”» (*La Güera*, dirigente de los *Amarillos*, *La Zona*, 58 años).

Así, en ocasiones, los usuarios responden a estas situaciones de riesgo, presionando a los prestadores del servicio para que solucionen la situación a través de la retención de los documentos de circulación, sin embargo, cuando el pasajero no acepta la solución planteada por los dirigentes, éste ejerce su grado de autoridad y toma una decisión inmediata frente a este tipo de circunstancias. Para afrontar estas situaciones de riesgo e incertidumbre, los dirigentes han creado una serie de dispositivos que intentan asumir y reducir la inseguridad que caracteriza al servicio, estos dispositivos son tres concretamente, el primero es el *fondo*, el cual consiste en que los agremiados pagan a la organización la «cooperación» mensual y ese pago

va destinado a un fondo colectivo que va dirigido a los gastos de accidentes que pueden llegar a tener los agremiados. El segundo dispositivo, que se ha implementado de manera más reciente, y que ya se había mencionado con anterioridad, es el *seguro*, el cual se comenzó a solicitar por parte de la dirigente de los *Amarillos*, para que una instancia privada pudiera asumir daños a terceros que la actividad puede llegar a producir en la cotidianidad, sin embargo, encontrar una empresa que diera de forma accesible el seguro fue complicado, ya que por un lado, las empresas aseguradoras se les complicó asegurar las unidades por las características físicas de las mismas, ya que al ser endeble el remolque y no tener medidas de seguridad, esto complicaba que se lograra cubrir la unidad en su totalidad. Y por otro lado, la adquisición del seguro implica que los agremiados inviertan en otro rubro de la actividad, para lo cual, muchos no tienen los recursos. Sin embargo, la dirigente de los *Amarillos* logró negociar con una mutual, la cual es la que está asegurando en la actualidad a algunos de sus agremiados. Finalmente, el tercer dispositivo, no evoca directamente al riesgo y a la incertidumbre en lo concerniente a los accidentes, si no que apela a otro tipo de situaciones de inseguridad, como el robo a los conductores, ante estas situaciones imprevistas a las que están expuestos constantemente los choferes, hay organizaciones que emplean dispositivos de seguridad, como la *creación de una comisión de seguridad*, la cual está conformada por los mismos agremiados e intenta supervisar y reportar situaciones sospechosas o de emergencia al dirigente.

De esta forma, el servicio afronta la (in)seguridad estructural que lo caracteriza en la cotidianidad, por medio de una serie de acuerdos que se establecen entre diferentes actores, en donde se movilizan e invierten una serie de dispositivos por parte de los prestadores del servicio para mermar estas situaciones de riesgo e inseguridad. Aun así, no sólo se llega a negociar este tipo de situaciones que se caracterizan por la incertidumbre, en ocasiones también se logra negociar los dispositivos jurídicos en aquellos encuentros que sostienen la policía y los conductores del servicio; esta negociación se cristaliza en una práctica concreta, la *mordida*. Esta es una práctica recurrente, que es ejercida por estos dos actores en la cotidianidad y allí se ponen en juego el marco normativo y las sanciones contempladas en este, a través del intercambio y la inversión de recursos materiales, en este sentido, la mordida, no es considerada aquí sólo como un intercambio donde los policías reciben un monto de dinero y el conductor es eximido de la sanción, sino que también este último invierte una cantidad menor de recursos materiales (tiempo de trámites, de trabajo y dinero) con respecto a lo que podría costar acatar las diferentes sanciones estipuladas en un marco normativo como el Reglamento de Tránsito. De esta manera, la mordida no es sólo una práctica de «corrupción»

ejercida por la policía, sino también, es una práctica que en cierto grado otorga un beneficio al conductor que quizá ha llegado a transgredir el Reglamento de Tránsito, así lo describe uno de los agremiados a los *Verdes*:

«¿A veces qué prefieres? Mejor es darles lo que te piden, porque te dicen “te voy a ayudar” y cuando te dicen eso es porque ya sabes que es una lana ¿no? Eso a mí no me conviene; no me conviene ir al corralón, honestamente. Si me meten al corralón yo no tengo otra fuente de trabajo, entonces voy a dejar de trabajar dos días, y aparte voy a gastar» (*Tony*, agremiado de los *Verdes*, *La Zona*, 48 años).

Así, en la actividad del mototaxi se juega también los marcos normativos, sin embargo, este juego se encuentra relacionado con las diferentes formas de sanción que son empleados por aquellos actores que pueden poner en práctica la ley, como la policía, o aquellos actores que para organizar y controlar la actividad en la cotidianidad tienen la capacidad de establecer y ejercer una serie de prácticas para sancionar a aquellos conductores que transgredan los pactos inmanentes a la actividad, este conjunto de prácticas las denominaremos como *estrategias de sanción*.

Estrategias de sanción: entre la legitimidad y la legalidad

Como se mencionó en el apartado anterior, las estrategias de sanción, aluden al *conjunto de prácticas y/o decisiones tomadas por ciertos actores que a través del ejercicio de su autoridad, coaccionan o limitan las prácticas de otros actores*. Sin embargo, estas prácticas de sanción no solamente remiten al lugar que ocupa los marcos legales en la regulación de esta actividad, sino también hacen referencia a aquellas sanciones que socialmente están legitimadas y que son ejercidas por aquellos actores que tienen una posición diferenciada e influyente en la actividad, de esta manera, podemos tipificar en dos estas estrategias de sanción, *sanciones legitimadas* y *sanciones legales*. Las sanciones legitimadas, son el conjunto de prácticas que no están legalmente estipuladas pero que socialmente se encuentran legitimadas y que intentan restringir el ejercicio de la actividad a través del retiro de ciertos recursos materiales por parte de ciertos actores a otros.

En este sentido, una de las restricciones más importantes para el ejercicio de la actividad en *La Zona*, es la limitación a los conductores del uso de ciertos espacios, como las bases. Esta limitación del uso del espacio, es una decisión tomada por los dirigentes de las organizaciones cuando alguno de los conductores ha transgredido alguna de las Reglas

Mínimas de Operación, sin embargo, el conductor sancionado puede prestar el servicio en otros espacios de *La Zona*⁵¹, en donde el dirigente le es imposible tener el control del ejercicio cotidiano de la actividad. Esta prohibición del acceso a las bases es considerada una forma de coaccionar prácticas que van en contra de los acuerdos establecidos entre los dirigentes y los conductores, lo cual tiene efectos directos en el ejercicio de la actividad, ya que si los conductores no pueden acceder a estos espacios la productividad del servicio se ve directamente afectada, pues las bases son los puntos claves para la carga de pasaje, así lo afirma la dirigente de los *Amarillos*:

«Pues no entras a la base y no entrar a la base para ellos es terrible, porque es la fuente de donde sale todo el pasaje» (*La Güera*, dirigente de los *Amarillos*, *La Zona*, 58 años).

Sin embargo, no sólo la restricción del uso del espacio es una manera de coaccionar a los conductores cuando éstos transgreden algunos acuerdos, como las Reglas Mínimas de Operación, sino que también se coacciona a través del retiro de una serie de documentación que legitima el ejercicio de la actividad y que le otorgan al conductor el reconocimiento de ser parte de una organización. Este retiro de la documentación responde al incumplimiento por parte de los agremiados de los requerimientos materiales que son solicitados por los dirigentes, como el pago de la «cooperación» y el pago de la base, en estas situaciones, los dirigentes pueden llegar a retirar el tarjetón o el número, lo cual conlleva a que los conductores sean excluidos de la organización. Sin embargo, como se ha venido recalando a lo largo del capítulo, estas restricciones que son ejercidas por los dirigentes hacia sus agremiados se ejercen de manera diferenciada, ya que en ocasiones, los dirigentes no son tan tajantes a la hora de sancionar a algunos de los conductores.

Aun así, los dirigentes no son los únicos que establecen ciertas prácticas de sanción, en ocasiones, los pares también ejercen su autoridad y reprueban la transgresión de algún acuerdo tácito de la actividad, estos acuerdos hacen referencia al uso de las bases, como se mencionó páginas atrás, ya que en estos espacios solo pueden prestar el servicio aquellos que pertenezcan a la base, de esta forma quienes no pertenecen a estos espacios tienen prohibido ingresar, cuando lo llegan a hacer los conductores de las bases coaccionan esta práctica a través del uso

⁵¹ Es importante resaltar que una de las formas de controlar que las unidades sancionadas no circulen por el resto de *La Zona*, es a través de los acuerdos que se establecen entre los dueños de las unidades y los dirigentes, pues aquellos conductores que no son los dueños directos de los carros, también pueden llegar a ser sancionados por los dueños de las unidades, reforzando la decisión del dirigente y restringiendo la salida de la unidad el tiempo estipulado, así lo describe la dirigente de los *Amarillos*, «pues el dueño lo hace de manera que detiene su carro y ya no sale porque te castigaron, ósea tenemos un pacto, un pacto de respeto, los dueños, los dirigentes inclusive de las otras organizaciones aquí de la colonia, nos respetamos, la base de todo es el respeto» (*La Güera*, dirigente de los *Amarillos*, *La Zona*, 58 años).

de la violencia física y verbal. Sin embargo, esto no es constante, depende de la situación en donde se da la interacción, aun así, en las situaciones donde sí llega haber una transgresión de los límites espaciales de la actividad al interior de *La Zona* o en otras zonas de la demarcación, el modo de sancionar estas acciones es a través del uso del lenguaje agresivo y la tensión que el grupo «establecido» (la presencia del grupo cohesiona) provoca sobre el «foráneo». Otro de los actores que también ejerce autoridad e intenta sancionar la actividad de manera indirecta, son los funcionarios de *La Alcaldía*, los cuales no tienen la capacidad de detener y sancionar de manera directa a los prestadores del servicio, sin embargo, cuando los usuarios denuncian alguna conducta de los choferes que transgreden los acuerdos entre estos dos actores, los funcionarios del área realizan *llamadas de atención* a éstos conductores y a sus representantes para informar los impases que involucran una serie de transgresiones.

Las sanciones legales, por su parte, son aquellas prácticas que se encuentran estipuladas en el marco normativo y que son empleadas por actores estatales que tienen la autoridad de llevarlas a cabo. En este sentido, estas estrategias son ejercidas por actores que tienen una autoridad legal para poder coaccionar el ejercicio de la actividad en la cotidianidad. La policía es la autoridad que tiene la capacidad de sancionar el incumplimiento del Reglamento de Tránsito de manera directa, las prácticas de sanción ejercidas por este actor comprenden dos principalmente, y están relacionadas con la gravedad de la transgresión. La primera es la *infracción*, la cual corresponde a una transgresión no tan grave, como no portar el casco o no traer las luces encendidas, y la segunda es la *remisión de la unidad al corralón*, la cual corresponde a las transgresiones que sí tienen un alto nivel de gravedad, como no traer licencia o tarjeta de circulación. Estas transgresiones realizadas por los conductores no tienen que ver con la prestación del servicio de mototaxi en sí, como se explicito líneas atrás, sino porque este servicio utiliza un vehículo motorizado; en este sentido, el servicio de mototaxi es regulado en cierto grado por otros marcos normativos en la cotidianidad, como es el caso del Reglamento de Tránsito. En este sentido, se pone en entredicho, esas concepciones que consideran que las actividades «informales» evaden el marco normativo y que dan por sentado, que esta evasión implica que estos marcos legales no tienen implicación o efectos en la organización y regulación de dichas actividades.

De esta manera, las estrategias de sanción que son construidas y empleadas por los actores implicados, son prácticas que intentan en cierto grado regular y organizar la actividad en la cotidianidad, sin embargo, como se ha venido exponiendo en los demás tipos de estrategias, éstas no son estáticas e inamovibles, sino que también pueden llegar a ser negociadas, transgredidas y toleradas en ciertas situaciones bajo ciertas condiciones entre los

diferentes actores sociales. Al reconocer, que la regulación y la organización de este espacio laboral emana de una serie de estrategias, estamos asumiendo que las prácticas que allí se engendran, no son el resultado únicamente del cumplimiento o la evasión de unos marcos normativos, o de una serie de reglamentaciones «informales» rígidas construidas y ejercidas por ciertos actores que tienen diferentes grados de autoridad dentro de la actividad, sino que también, son el resultado de continuas apuestas en donde cada uno de los actores, dependiendo de su posición invierte, intercambia y disputa una serie de recursos y dispositivos que permiten la continuidad de este tipo de servicio.

LA TIPOLOGÍA DE LAS ESTRATEGIAS DE REGULACIÓN: COMPRENSIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DE UN ESPACIO LABORAL INFORMAL

Esta tipología de las estrategias de regulación de un espacio laboral «informal», intenta dar cuenta de la hipótesis de trabajo que se estuvo explorando a lo largo del proceso de investigación, la cual, partía de la premisa de que las actividades «informales» no carecen de regulación y en ocasiones, como en el caso de estudio que aquí abordamos, tampoco evaden en su totalidad los marcos normativos estipulados por el Estado. Por el contrario, desde el inicio consideramos que las actividades laborales «informales» se encuentran organizadas y *reguladas socialmente*, a través, de las relaciones que entablan los diferentes actores (estatales y no estatales) implicados en estas actividades, de manera directa e indirecta, por medio del intercambio y circulación de una serie de recursos y dispositivos que configuran continuamente un repertorio de estrategias que los mismos actores crean y emplean para asumir, en cierta medida, los grados de incertidumbre e inseguridad que caracterizan estas actividades. Sin embargo, es importante tener en cuenta, que cuando afirmamos que las actividades informales están reguladas socialmente, no se está dejando de lado el papel que juegan las instancias estatales en sus diferentes escalas, el lugar que ocupan los marcos normativos y los efectos que éstos tienen en la organización de este tipo de trabajos, como ya se ha venido explicitando a lo largo de este apartado.

En este sentido, la tipología de las estrategias de regulación, considerada aquí como un artefacto teórico-metodológico, nos ayudó a distinguir los mecanismos y los actores que regulan y organizan en cierto grado esta actividad, a través del control, la negociación y la sanción. Sin embargo, este proceso de distinción como se mencionó páginas atrás, también nos ayudó a construir e identificar una serie de elementos transversales que juegan un papel importante en los tres tipos de estrategias construido, y que podrían considerarse como

principios fundamentales de las mismas, la *autoridad*, la *tolerancia* y el *conflicto*. Estos tres elementos, hacen referencia a una serie de relaciones y vínculos sociales que se han construido, establecido y configurado a lo largo del tiempo entre los diferentes actores y que posibilitan la construcción y ejercicio de las estrategias de control, negociación y sanción por parte de los actores según la posición que ocupan. De esta forma, se puede afirmar, que sin el establecimiento de estos vínculos, posiblemente, estos tres tipos de estrategias de regulación que han empleado los actores implicados en la actividad, no podrían operar; ya que sí, no se ha construido a través del tiempo diferentes *grados de autoridad* por parte de las distintas posiciones, sería complicado establecer una serie de prácticas de control, de sanción y de negociación. De igual manera, si no hubiera una serie de *disputas* por la apropiación y el uso de los recursos que circulan en este espacio socio laboral, no se lograrían establecer una serie de acuerdos que intentan controlar y sancionar el ejercicio de la actividad. Y finalmente, si no se hubiera construido un vínculo de *tolerancia* entre los diferentes actores, no se podría haber establecido una serie de negociaciones que han posibilitado la creación de una serie de prácticas y dispositivos de control y sanción, los cuales han permitido la continuidad de la actividad.

Así, la autoridad, el conflicto y la tolerancia han posibilitado que las estrategias de regulación: control, negociación y sanción sean construidas y ejercidas cotidianamente por parte de los actores para intentar organizar y regular este espacio laboral informal. De esta forma, la construcción y localización de estos principios han ayudado a esclarecer teórico-metodológicamente por qué la regulación, en el marco de esta investigación, es entendida únicamente como estrategias de control, negociación y sanción. Pues las relaciones que se han construido y configurado a lo largo del tiempo en *La Zona* entre los funcionarios de *La Alcaldía*, la policía, los dirigentes de las organizaciones, los checadores, los agremiados, los piratas y los usuarios, ha sido fundamental para la continua creación y ejercicio de este tipo de estrategias de regulación.

CONCLUSIONES

Decisiones teóricas, metodológicas y epistemológicas.

Una aproximación sociológica al caso de los mototaxistas de *La Zona*

Estas reglas informales y características culturales

Le daban al régimen una conformación distinta

A la buscada por la regla

Larissa Adler-Lomnitz, *Simbolismo y ritual en la política mexicana*

Lo que trató de hacer esta investigación fue responder a la pregunta ¿cómo se regula la informalidad? A diferencia de otras investigaciones que tratan de ver a la informalidad como el (in)cumplimiento de una serie de indicadores *formales* —seguridad social, contratación, entre otros—, lo que se trató de hacer aquí fue problematizar las relaciones laborales de una actividad concreta, en este caso, los mototaxistas de La Zona, en la Ciudad de México. Para ello, se partió de la hipótesis de que los trabajos informales no sólo no están desmarcados de obligaciones normativas sino que, además, las relaciones laborales tienen una constante regulación por parte de diferentes actores implicados, lo cual no obedece únicamente a sus aspectos sociales, sino también a sus condiciones históricas y espaciales.

Haber intentando construir un orden socioespacial de una actividad laboral informal, nos condujo a identificar una serie de elementos sociales que nos permitieron crear una *tipología de las estrategias de regulación* de la informalidad. Esta tipología, a su vez, nos ayudó a cristalizar la complejidad, la ambigüedad y hasta las contradicciones de las relaciones, los recursos, las prácticas y los dispositivos que cada uno de los actores implicados ha establecido, adquirido y creado a lo largo del tiempo para configurar y darle continuidad a un servicio de transporte como el mototaxi. De esta manera, haber iniciado nuestro planteamiento estableciendo una nueva unidad de análisis, como lo fueron *las prácticas laborales*, para abordar un fenómeno social como el de la informalidad, nos llevó a localizar no sólo este tipo de prácticas sino un conjunto más amplio que no implicaban únicamente una «autoorganización» de la actividad por parte de los prestadores del servicio, sino un nexo directo con una serie de prácticas institucionales que han permitido la legitimación y continuación de la actividad en la cotidianidad.

Así, los resultados de esta investigación constantemente cuestionaron premisas que antaño parecían ser los elementos explicativos de la informalidad, como la falta de regulación de estos espacios laborales y por ende, la ausencia del Estado, la evasión del marco normativo en su totalidad y la carencia y la inseguridad que caracterizan estos espacios laborales. Para ello, el proceso de investigación que aquí tuvo lugar estuvo acompañado de una serie de decisiones teóricas y metodológicas que fueron indispensables para la construcción tanto del objeto de estudio como de los resultados de la misma investigación, por este motivo, consideramos relevante elaborar las conclusiones del presente estudio volviendo sobre dichas decisiones y sobre los aportes más relevantes que cada uno de los capítulos expuestos con anterioridad podrían realizar a los estudios laborales y sobre todo aquellos que se enfocan a abordar el tema de la informalidad.

Para ello, volveremos a tres aportaciones centrales de la investigación que se abordaron en cada uno de los capítulos. El primero, es el desplazamiento de la unidad de análisis del mercado laboral a *las prácticas laborales*, lo cual ayudó a comprender la informalidad en términos relacionales, ya que esta investigación no trataba de vislumbrar las actividades informales desde un pensamiento dicotómico y fragmentario, sino identificando los vínculos que tienen los actores implicados, las condiciones estructurales que posibilitan estas relaciones y las contradicciones que pueden surgir al aproximarse a esta unidad analítica.

El segundo de los postulados obedeció a repensar la organización de la actividad del mototaxi bajo dos registros: aquél que evoca la espacialidad, el *espacio físico* y el *espacio social*, y el registro *temporal*, explicitado en las coyunturas históricas específicas enmarcadas en los planos biográfico, federal y local, lo cual ayudó a esta investigación a dilucidar las múltiples temporalidades y espacialidades que constituyeron y constituyen la actividad de los mototaxis; multitemporalidades y multiespacialidades que cristalizan la complejidad que configura una actividad específica —mototaxistas y su organización— y que auxiliaron a identificar el proceso de producción del servicio, el conjunto de prácticas que posibilitaron una posterior regulación y los recursos construidos y disputados en este espacio.

Finalmente, el tercer aspecto, hace referencia a que —en concordancia con los dos capítulos anteriores— para observar las presupuesta *regulación* había que adentrarse a la relación teórica de las *prácticas* y las *estrategias*, ya que, según Bourdieu (2009) para entender las prácticas no como el resultado de un cálculo racional, sino como parte de *estrategias* para perpetrar el orden de un espacio en específico, es decir, como una serie de apuestas que los diferentes actores emplean a lo largo del tiempo para la regulación. Este orden no puede entenderse sin su dimensión temporal y los diferentes mecanismos sociales que lo configuran,

ya que, esta investigación consideró que las estrategias son «un tipo de acciones objetivamente orientadas a la reproducción del cuerpo social» (Bourdieu, 2011: 32). De esta manera, la construcción teórica y metodológica de una tipología de las *estrategias de regulación* intentó dar cuenta de los mecanismos sociales que han perpetuado a lo largo del tiempo la organización, legitimación y gradual regulación de la actividad laboral informal de lo mototaxis.

LAS PRÁCTICAS LABORALES INFORMALES. PENSANDO RELACIONALMENTE

A lo largo del primer capítulo se realizó un recorrido general sobre la noción de informalidad a través de la puesta en discusión de la temporalidad del concepto, las perspectivas generales que lo han definido y las unidades de análisis que ha intentado abordar, como resultado de ello, se lograron tomar dos decisiones importantes en términos teóricos, metodológicos y epistemológicos que nos condujeron a identificar los mecanismos sociales que organizan y regulan la actividad del mototaxi.

La primera de estas decisiones, fue abordar la informalidad desde la unidad de análisis de *las prácticas laborales*, es decir, que para dar cuenta de una actividad laboral informal, esta investigación se enfocó al entendimiento de la actividad de los mototaxis como prácticas laborales que se en un espacio y en un tiempo en específico, es decir, no podemos desanclar las cuestiones relacionales, estructurales y subjetivas de su carácter espaciotemporal. De esta manera, las prácticas son consideradas aquí, como las conductas ejercidas por los diferentes actores involucrados en la configuración de esta actividad, en palabras de Bourdieu, éstas pueden considerarse como «las conductas “razonables” de “sentido común” que son posibles en los límites de esas regularidades y únicamente éstas» (Bourdieu, 2009: 91), es decir, que las prácticas son las acciones ejercidas por diferentes actores que se ajustan a unas condiciones sociales específicas que a su vez, las producen. En este sentido, para dar cuenta de las prácticas que configuran la actividad del mototaxi, era fundamental indagar por los mecanismos o elementos sociales que posibilitaban las mismas.

La decisión de volcar nuestra mirada sobre las prácticas laborales, nos llevó a tratar de superar un problema epistemológico que desde nuestra perspectiva planteaban las diversas aproximaciones que se han realizado sobre el concepto de informalidad a lo largo de las últimas décadas.

Con este giro analítico —*de mercados laborales a prácticas laborales*—, intentó dar solución a una cuestión epistemológica clásica de la teoría sociológica, a saber, la tensión entre estructura y acción social o entre individuo y sociedad. Por esta razón, recurrimos a aquellas

posturas que han intentado romper con esta dicotomía del mundo social, proponiendo una mirada dialéctica entre estos dos registros; por ello, la noción de *práctica* propuesta por Bourdieu (2009), nos permitió intentar superar la fragmentación de la realidad social, y a través del caso de los mototaxistas de *La Zona*, dar cuenta de las dinámicas tanto estructurales como subjetivas de este espacio laboral informal, ya que si lo que intentaba esta investigación era dar cuenta de la regulación de un espacio laboral informal, no podíamos únicamente fijar nuestra mirada a sus condiciones sociales estructurales, sino también la manera de cómo los actores producen las condiciones estructurales por medio de dichas *prácticas*.

En este sentido, tratar la informalidad como una *forma de organización socio-espacial del trabajo en la que todas aquellas prácticas laborales, que se encuentran inscritas dentro de ésta, se regulan a lo largo del tiempo a través de una serie de estrategias ejercidas por parte de actores estatales y no estatales*, obedeció a entender este concepto no como resultado de carencias y evasiones normativas, sino como un espacio donde forzosamente se relacionan un sinnúmero de elementos sociales que organizan y configuran las actividades, en este caso informales. Esta conceptualización de la informalidad intentaba desligarse de aquellas nociones que definían a la informalidad en contraposición a lo formal. Tanto el concepto de *práctica* laboral informal como la informalidad definida como una forma de organización social concordaban con la hipótesis de trabajo planteada en esta investigación, lo cual nos ayudó a adentrarnos al caso de los mototaxis de *La Zona* y poner la mirada a elementos que fueron sustanciales para construir el posterior argumento, es decir, se logró indagar por el proceso de producción social del servicio y su trayecto histórico-espacial, de las constricciones normativas de los agentes que regulaban el servicio, hasta el papel del Estado en esta regulación.

En este sentido, obedeciendo a cuestionamientos planteados desde el inicio de la investigación, nos preguntábamos por los actores implicados, las formas de organización del servicio, el papel que ocupaba el marco legal, la función que ejercía el Estado en sus diferentes escalas; por ello, lograr desplazar la mirada de las meras *respuestas conductistas* del mercado laboral sobre la informalidad hacia los aspectos relacionales de las prácticas nos ayudó a no dar por sentado elementos constitutivos de la informalidad, sino a ir indagando y construyendo dichos elementos; no partir de una premisa dada sino cuestionarnos sobre los aspectos sociales de este tipo de actividades laborales.

LA IMPORTANCIA DEL TIEMPO Y EL ESPACIO EN UNA PRÁCTICA LABORAL INFORMAL

Al reconceptualizar a la informalidad, como una forma de organización socio-espacial del trabajo, se está haciendo referencia a dos escalas espaciales de un fenómeno social, el *espacio físico* y el *espacio social*, a través de nuestro caso de estudio se quiso dar cuenta de la dialéctica entre estos dos registros espaciales, es decir, tratar de entender cómo una actividad laboral configuraba un espacio físico y como este espacio físico, a su vez, configuraba un trabajo informal.

En el caso de la actividad del mototaxi, fue de gran importancia entender las dinámicas espaciales donde este servicio se desarrolla, ya que éstas son elementos constitutivos de la actividad, pues la calle es el lugar de trabajo. Por ello, fue de gran importancia dar cuenta de las lógicas no sólo de *La Zona*, como lugar específico en donde se presta este tipo de servicio, sino también describir las lógicas espaciales que caracterizan a *La Alcaldía*.

Si bien, nos apoyamos en la definición de *espacio* propuesta por De Certeau (2010), no sólo se pretendía describir los elementos que configuran el lugar de trabajo de la actividad del mototaxi en la actualidad —desde bases, puntos de afluencia, vialidades hasta artefactos como la moto y la calandria, otros transportes públicos y otras actividades que utilizan la calle como lugar de trabajo— sino que se intentaba dar cuenta también, de estos elementos dinamizados, que han marcado ritmos y tiempos en el espacio en donde opera el servicio. El caso de los mototaxis ayuda a comprender que la actividad no se configura por sí sola sino que tiene también una estrecha relación con las dinámicas locales donde esta actividad se realiza. Para ello, utilizamos el ejemplo de las bases semi-fijas con los mercados de *La Zona*, ya que esta actividad comercial genera una dinamización particular de la vialidad de los mototaxistas, creando nuevos espacios para la prestación del servicio. Esta articulación mercado-mototaxi ha hecho que otros actores, principalmente el Estado a partir de la presencia de la policía de seguridad pública, trate de organizar y regular estas nuevas dinámicas.

De esta manera, indagar no sólo por el lugar, sino también por el espacio de trabajo nos ayudó a identificar el proceso de transformación social de la actividad en términos de prácticas, intensidad de las relaciones, de la entrada de nuevos actores y marcos legales, la adquisición y circulación de nuevos recursos. Así, las lógicas de organización del lugar y del espacio nos condujeron a ir reconociendo y construyendo de manera paralela el espacio social en donde se configura una actividad laboral informal, y de igual manera, al reconocer el

espacio social en el que se inscribe la actividad, se fueron reconociendo aspectos que configuran el espacio de trabajo.

Este despliegue del tiempo en el espacio, nos llevó a identificar una serie de mecanismos sociales complejos que establecían regulación de una actividad laboral informal; complejidad que se objetiva en la confluencia de una serie de actores estatales y no estatales, que de manera directa e indirecta a través de los vínculos y relaciones que establecen entre ellos organizan y legitiman la actividad dentro de *La Zona* y en *La Alcaldía* de estudio. En este sentido, la actividad del mototaxi que transforma la calle como lugar de trabajo, no sólo se apropia de éste a través de una serie de prácticas que lo dinamizan cotidianamente, sino que también las lógicas espaciales locales le dan vida y ritmo a este servicio.

LOS VÍNCULOS SOCIALES DE REGULACIÓN: ENTRE *LA AUTORIDAD*, *LA TOLERANCIA* Y *EL CONFLICTO*

A través del reconocimiento de los mecanismos de la organización socio-espacial de la actividad, logramos identificar y diseñar en un primer momento, un conjunto de prácticas de regulación, sin embargo, tomamos la decisión de entender este conjunto de prácticas como *estrategias de regulación*. Este desplazamiento teórico fundado en lo planteado por Bourdieu (2010), apunta a entender las prácticas no como el mero resultado de un cálculo racional por parte de los diferentes actores, sino como el producto de un sentido del juego social, es decir, las estrategias son un conjunto de prácticas ejercidas por distintos actores que objetivan las diferentes apuestas que están en juego en los diferentes espacios sociales.

De esta manera, en el caso de los mototaxis de *La Zona* vislumbramos que más allá de ser una actividad que puede llegar a no estar contemplada en periodos de tiempo por ciertos marcos normativos, o inclusive, llegar a ser prohibida por los mismos, los diferentes actores implicados en la actividad crean y ejercen una serie de estrategias para afrontar esta incertidumbre y/o prohibición jurídica. Por esta razón, el servicio del mototaxi, como una actividad laboral informal, no puede entenderse como el resultado de la prohibición o la falta de reconocimiento legal como transporte público, sino que es relevante entenderla a partir de los mecanismos sociales que la producen y le dan continuidad a lo largo del tiempo.

Al tener en cuenta esta premisa, logramos vislumbrar tres vínculos y relaciones que para efectos de esta investigación, resultaron ser los elementos sociales generadores de *las estrategias de regulación* empleadas por los diferentes actores involucrados en la actividad. *La autoridad*, *la tolerancia* y *el conflicto*, son elementos considerados aspectos sociales fundamentales

para la continuidad del servicio a lo largo del tiempo dentro de *La Zona*. Considerar que estos tres mecanismos sociales son el fundamento generador de las estrategias de regulación, es reconocer que éstos se han ido forjando a lo largo del tiempo por los diferentes actores implicados en la prestación del servicio, los cuales, a su vez se han ido estableciendo con diferentes ritmos y densidades, pues como se explicó en el capítulo tres, dichos vínculos y relaciones no son estáticas y homogéneas, sino por el contrario, son dinámicas y pueden variar su intensidad con el paso del tiempo por diferentes circunstancias.

Así, al identificar la relevancia que tienen estos mecanismos para la organización y regulación del servicio, pudimos cristalizar el nexo existente entre diferentes actores que no sólo se encuentran implicados de forma directa en la operación de la actividad, sino que estos vínculos también se forjan con actores estatales pertenecientes a diferentes entidades a nivel local o federal. Esta premisa resultado del proceso de investigación, es fundamental para cuestionar aquellas posturas que afirman que en la informalidad el Estado se encuentra retirado, debido a que los marcos legales son evadidos en estos espacios, sin embargo, como se describió en el capítulo tres, la relación entre los prestadores del servicio con funcionarios estatales locales y federales ha sido fundamental para la organización y la regulación «informal» de la actividad no sólo del mototaxi, sino desde su servicio antecesor, el bicitaxi.

Lo anterior, devela que esta permanente relación entre los prestadores del servicio con las autoridades estatales a través de los años, puede convertirse en un rasgo constitutivo de la organización de ciertas actividades laborales en la Ciudad de México, que se caracterizan por hacer uso del espacio público como lugar de trabajo; esta condición, podría sumar al mototaxi a ese conjunto de actividades laborales informales que persisten no sólo por la «autoorganización», sino también por su continuo vínculo con el Estado. De esta manera, se puede afirmar que las autoridades estatales no se encuentran ausentes o al margen de este tipo de actividades, sino que por el contrario, están directamente implicadas, a tal grado que se han convertido en un actor importante para la organización de las mismas.

De esta manera, la importancia de visibilizar a los actores estatales —funcionarios en diferentes escalas— que se encuentran implicados en la organización y regulación de esta actividad laboral informal, deja entrever igualmente que no sólo están presentes en el servicio sino que al estar rebasados por la alta complejidad de esta actividad tienen necesariamente que establecer pactos de mediación con las organizaciones de mototaxis, principalmente con los dirigentes de las mismas. También pudimos develar que los marcos legales tienen un papel y unos efectos sobre la prestación del servicio, así, de igual manera, estamos cuestionando las posturas que afirman que uno de los rasgos constitutivos de la informalidad es el

incumplimiento total o parcial de la normatividad en materia laboral. En el caso de los mototaxistas de *La Zona*, hay una incidencia en la prestación del servicio de ciertos marcos legales, que no necesariamente aluden a cuestiones laborales, pero que llegan a tener un papel fundamental en la regulación formal de la actividad, de esta forma, cuando hacemos referencia al lugar que ocupan los marcos legales en la regulación de una actividad informal no podemos reducir los mismos a un solo rubro, ya que esto le quitaría complejidad a los efectos que puede llegar a tener el derecho sobre dichas actividades. Para acompañar estas afirmaciones, la presencia de *La Güera* como ejemplo de mediación fue muy importante. *La Güera*, como la dirigente más importante, cristaliza el juego de intereses de las organizaciones con *La Alcaldía*, ya que «tolera» la actividad permitiendo su operación y regulación inter-organizaciones y sin embargo, lo hace «bajo ciertas condiciones». Toda tolerancia del Estado llega con ciertos límites que se construyen en la relación. Por su parte, los líderes obedecen los límites pero, igualmente, juegan con ellos. Repetimos, estas acciones no se dan de manera racional o «desinteresada», sino que se van construyendo con el tiempo y en un espacio particular, acciones que nosotros observamos analíticamente como *prácticas y estrategias sociales*.

En este sentido, podemos percatarnos, que al identificar una serie de mecanismos sociales como la autoridad, la tolerancia y el conflicto se intenta dar cuenta de la complejidad de una actividad laboral informal, ya que alrededor de estos tres elementos se articulan y se despliegan una serie de actores estatales y no estatales, una variedad de recursos *materiales, sociales y simbólicos*, un conjunto de prácticas y dispositivos que intentan en cierto grado regular socialmente la actividad a través de una serie de estrategias de *control, negociación y sanción*.

Todos estos elementos nos ayudaron a dar cuenta de la complejidad, ambigüedad e incertidumbre que caracterizan a esta actividad laboral informal, y nos permitieron cuestionar ciertas premisas que se han dado por sentado alrededor de lo que se considera como informal, como la ausencia de la regulación estatal y la evasión o incumplimiento de los marcos normativos, los cuales como pudimos vislumbrar a lo largo de la investigación no sólo aluden a aspectos estrictamente laborales, sino que amplían los elementos que pueden llegar a incidir en el ejercicio de una actividad laboral informal y en su configuración.

LO QUE HA SUCEDIDO DESPUÉS...

Después de concluir el trabajo de campo y de sistematización de entrevistas, sucedieron nuevas coyunturas políticas en La Zona que es importante considerar para nuevas indagaciones en un futuro.

El trabajo de campo terminó en Abril del 2017 y durante un lapso de aproximadamente tres o cuatro meses acaeció la entrada de elementos de seguridad pública a esa demarcación debido al intento de desmantelamiento de una pequeña red de narcomenudeo que se relacionaba con la prestación del servicio de mototaxi. Esto tuvo tres consecuencias muy importantes:

1. *Enfrentamientos.* Hubo conflictos directos entre la fuerza de seguridad pública de la Ciudad de México con algunos conductores que conllevó al retiro de unidades de mototaxis. Consecuentemente a ello, se intentó frenar la práctica de la actividad no sólo en esa demarcación, sino en toda la Ciudad de México. Al momento de escribir estas líneas, no se sabe a ciencia cierta si se logró realizar esta acción de retiro o si la actividad sigue operando y si esto último sucede, de qué manera lo hace.
2. *Representación.* A partir de este conflicto y de su aparición en diferentes medios de comunicación —televisión, radio y prensa escrita— se dio una modificación en la representación social de los mototaxis ya que se comenzó a dar una relación que asociaba directamente al narcotráfico con la prestación del servicio. Qué implicaciones tuvo y tiene esto para la actividad, es algo que esta investigación desconoce.
3. *Normatividad.* Semanas después de haber ocurrido el incidente, hubo un cambio radical de la normatividad en relación a los mototaxis. Se publica en la Gaceta de la Ciudad de México la adición de un artículo (53) donde se prohíbe explícitamente el uso de motocicletas como transporte público. Anteriormente, no había prohibición directa, lo que generaba ambigüedad en las acciones y representaciones de los actores implicados; con esta negación legal, pareciera que se zanja el problema de la inclusión normativa de los mototaxis. De nuevo, los alcances sociales que esta acción provoca son desconocidos por quien escribe estas líneas, abriendo preguntas como ¿qué efectos tiene esta ley y su utilización?

Pensar la informalidad como una problemática sociológica que se avoca a rescatar las relaciones y tensiones que se encuentran en un espacio laboral particular se suma a otras investigaciones que han tratado de auxiliar a futuras indagaciones sobre la función de las relaciones sociales en el trabajo y el papel del Estado en la sociedad. Con esto queremos decir que hay que darse cuenta de que, primero, no podemos perder de vista que todo problema social es un problema de relaciones entre sujetos particulares en un espacio específico y, segundo y quizá más importante, el Estado lejos de ser un ente social «alejado» o «fallido» siempre tiene algo que decirnos sobre los lugares que estamos investigando. Premisas que

ayudan a abrir nuevas preguntas, como ¿qué papel ha jugado el Estado históricamente en esta y otras actividades laborales informales? ¿Cómo podemos rescatar el papel estatal como forma de configuración de trabajos como el mototaxi? ¿Cómo generalizar los hallazgos de este caso en particular sobre otras expresiones sociales que tengan relación con el Estado? ¿Hacia dónde se dirige la conceptualización del Estado, de sus formas, escalas, tiempos y espacios con hallazgos como los presentados aquí?

Estas son sólo algunas preguntas que se abren para tratar de comprender a todos los actores implicados en un espacio limitado, pero que nos ayudarán a continuar la indagación en nuevos casos donde elementos como la regulación, la normatividad, la informalidad y el vínculo entre Estado y trabajo estén presentes. Esto sólo es un pequeño paso, pero parece que en la dirección correcta.

ANEXO METODOLÓGICO

Repensando el proceso de investigación

Al finalizar la redacción de los tres capítulos que componen la presente investigación, comencé a pensar sobre el apartado metodológico que algunos de mis maestros del posgrado me habían sugerido elaborar para concluir el cuerpo de la tesis, aun así, a lo largo de la construcción de dichos capítulos, no me preocupé por reflexionar sobre los elementos que dicho anexo debería tener. Sin embargo, cuando concluí la escritura de la presentación de los datos y los hallazgos, empecé a recordar que a lo largo del transcurso de la investigación del objeto de estudio aquí abordado, me acerqué a algunos sociólogos y antropólogos (Salvia [2007]; Guber [2013]; Marcus y Cushman [1998]; Foote Whyte [1971]) que se han dedicado a repensar epistemológica y metodológicamente la investigación científica en ciencias sociales, como un *proceso de construcción social* de conocimiento sobre la realidad social. Esta premisa epistemológica parece que en la actualidad se ha convertido más en un cliché para los investigadores sociales, que en un elemento central para repensar el propio proceso de investigación.

Por esta razón, el presente anexo se propone realizar una reflexión sobre el proceso de investigación que aquí tuvo lugar y el cual me llevó a construir una *tipología de las estrategias de regulación* de una actividad laboral informal, sin embargo, lo que aquí intento exponer no es el proceso de investigación visto desde una perspectiva «lógico-intelectual» (Foote Whyte, 1971), sino a partir de las experiencias que viví durante el transcurso del mismo no sólo en términos académicos sino también interpersonales.

De esta manera, lo que intentaré delinear en las siguientes páginas son aquellas decisiones que tomé y estrategias que construí, en compañía de los informantes, de mis pares y de mis maestros, en el transcurso del presente estudio y que marcaron el rumbo del mismo. Para ello, realicé un ejercicio de auto reflexión partiendo de cinco cuestiones importantes:

1. ¿Cómo llegué a interesarme por el tema de la informalidad?
2. ¿Cómo llegué a estudiar el caso de *La Zona*?
3. ¿Cómo establecí contacto con los entrevistados?
4. ¿Cómo los hechos se convirtieron en datos?
5. ¿Cuáles fueron los sesgos y/o limitantes de la investigación?

Al realizar este ejercicio de auto cuestionamiento acerca de mi proceso de investigación surgieron una serie de situaciones y elementos que soportan la idea de que dicho proceso no está exento de obstáculos y situaciones imprevistas que el investigador debe sortear para continuar con el estudio. También esta reflexión me ha conducido a desmentir la idea de que la investigación es el resultado de la objetividad del investigador quien se encuentra distanciado de su propio objeto de estudio. Así, considero que el presente apartado objetiva el proceso que experimenté en la trastienda de la investigación, por este motivo lo considero esencial para entender bajo qué condiciones sociales se produjeron *las estrategias de regulación* de una actividad laboral informal.

COMENZAR A PENSAR LA NOCIÓN DE INFORMALIDAD: LOS CASOS DE LOS MECÁNICOS Y LOS ZAPATEROS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ

Los mecánicos de «El siete de Agosto»: la configuración del proceso de conocimiento de un oficio

Cuando era estudiante del programa de pregrado de sociología en la Pontificia Universidad Javeriana en Bogotá y tomé mis clases de metodología cualitativa, el profesor a cargo de esta asignatura propuso para el curso, la realización de un ejercicio empírico en donde se pusieran en práctica las temáticas vistas a lo largo de las clases. Para ello, el profesor Jefferson Jaramillo, quien se encontraba a cargo de la asignatura junto con el profesor Samuel Vanegas, quien en aquel entonces estudiaba temas relacionados con el trabajo, nos propusieron a los participantes de la clase realizar el trabajo de campo en una de las zonas de la ciudad de Bogotá en donde se concentra la reparación y venta de autopartes para vehículos. El acercamiento a este sector y particularmente al oficio del mecánico, iban dirigidos por un interés teórico concreto, la problemática del trabajo informal.

De esta manera, fue que inició mi acercamiento a la noción de informalidad a través de un caso empírico concreto, como el de los mecánicos. Sin embargo, en aquel momento por cuestiones de tiempo, los intereses del trabajo de campo en un primer momento, sólo se delimitaron al conocimiento del lugar de estudio y a la descripción general del oficio. Al siguiente semestre se continuó con el trabajo, pero para este segundo momento el profesor Jefferson nos proponía entrevistar a los mecánicos de los talleres con el objetivo de realizar una especie de documental que se enfocará en una temática particular sobre el oficio. De esta manera, continué realizando visitas continuas al lugar de observación en compañía de Paola Mejía, una de mis compañeras de estudio que también se encontraba tomando la misma clase de metodología. Así, Paola y yo comenzamos a intentar establecer contacto con algunos

talleres, pero para ese entonces se nos complicó ya que este ambiente se caracteriza por ser altamente masculino, y nosotras como mujeres jóvenes inexpertas en la cuestión de investigación, no supimos en un primer momento cómo sortear esta tensión. Aun así, por casualidad yo recordé que por mucho tiempo mi familia paterna vivió en el lugar de estudio, de esta manera, le pedí a mi papá si él me podía recomendar con algún conocido que trabajara en el gremio, así fue que logramos establecer contacto con nuestros primeros informantes.

Al establecer los primeros encuentros con aquellos informantes y continuar con nuestras observaciones en el sector, Paola y yo, comenzamos a interesarnos por el cambio que el oficio del mecánico había tenido en aquel momento, pues nos dimos cuenta que habían talleres que tenían en su equipamiento otro tipo de herramientas que no eran las de antaño, es decir, herramientas que ya no eran manuales sino que requerían del uso de cierta tecnología. Este cambio de las herramientas de trabajo, nos llevaba a hipotetizar que el ejercicio del oficio se estaba reconfigurando, ya que los mecánicos requerían de otro tipo de conocimientos que no sólo se podían adquirir por medio de la experiencia. De esta manera, fue que decidimos centrar nuestra mirada no sólo en el trabajo informal, sino en el proceso de conocimiento del oficio del mecánico enmarcándolo en esta coyuntura que para nosotras en ese momento, resultaba un hallazgo relevante. Así, nuestro proyecto para ese semestre que concluyó en la elaboración de un pequeño documental, se enfocó en comparar el proceso de trabajo de un taller que todavía empleaba herramientas manuales con otro que utilizaba herramientas tecnológicas. Aun así, una de las limitantes que este ejercicio tuvo en términos teóricos y metodológicos, es que no logramos engarzar en la discusión los hallazgos empíricos resultado del trabajo de campo, con el debate teórico que habíamos revisado sobre la noción de informalidad, por ello, no conseguimos elaborar una reflexión profunda sobre el caso estudiado desde una perspectiva sociológica.

Los zapateros de «El Restrepo»: las relaciones y vínculos sociales como elementos constitutivos del trabajo informal

Algunos años después de haber concluido el ejercicio sobre los mecánicos del barrio de *El Siete de Agosto*, comencé a pensar sobre el tema que podría desarrollar para mi trabajado de grado, así que decidí continuar con el tema del trabajo informal, aun así, no tenía todavía muy claro en qué caso en concreto quería observar esta problemática del mundo del trabajo. Después de reflexionar por un tiempo, me di cuenta que me seguía interesando el estudio de un oficio, así que opté por acercarme a una de las zonas de la ciudad que es reconocida por la elaboración y venta de calzado, el barrio *El Restrepo*. Fue así, como inicié el trabajo de campo, junto con dos

compañeros más, Rafael y Paola, quienes también estaban interesados en la temática del trabajo informal. Sin embargo, es importante mencionar, que el proceso de investigación que desarrollé en ese entonces careció de muchos elementos teóricos y metodológicos, ya que cuando comenzamos a acercarnos al caso de estudio mis compañeros y yo, no sabíamos exactamente las dudas teóricas que queríamos responder, lo único que se tenía claro era que queríamos conocer los procesos y condiciones laborales que caracterizaban a las unidades productivas que se dedicaban a elaborar calzado.

De esta manera, iniciamos nuestro trabajo de campo, visitando continuamente el barrio con el objetivo de identificar cuáles eran las dinámicas de la elaboración del calzado en aquel lugar, para así poder establecer contactos con posibles informantes. A lo largo de las primeras visitas nos dimos cuenta que habían locales de venta de materia prima para el calzado, locales de venta de calzado y talleres de elaboración de calzado, así que lo primero que determinamos fue, que teníamos que identificar los talleres de elaboración, ya que nuestro primer interés era indagar por el proceso de producción y las condiciones laborales de los zapateros, para ello realizamos un mapeo del barrio, y cuando se localizaron algunos de los talleres, intentamos establecer contacto con los dueños para que éstos nos permitieran entrevistar a los trabajadores y poder observar el proceso de producción en su conjunto. Así, logramos contactar y entrevistar a los trabajadores y dueños de cinco unidades productivas.

Después de concluir el trabajo de campo y comenzar a trabajar los relatos de entrevista que se realizaron, mis compañeros y yo decidimos trabajar diferentes temáticas en torno al material recabado, en mi caso, mi interés principal era entender cómo una actividad laboral informal, como la de los zapateros, se organizaba y configuraba a través de una serie de vínculos y relaciones sociales. Esta preocupación se fue construyendo a lo largo de la investigación, ya que conforme se iba avanzando en la revisión bibliográfica que abordaba el concepto de informalidad y el análisis de los elementos empíricos, me di cuenta que intentar catalogar en la bina formalidad/informalidad las unidades productivas que se habían tenido en cuenta en el trabajo de campo era una tarea contradictoria, ya que todas las unidades no cumplían con todas las características que definen a la formalidad, por ello, decidí simplemente enunciar cómo las cinco unidades de elaboración de calzado cumplían y/o pasaban por alto ciertos indicadores. Lo anterior me condujo a intentar cuestionar el concepto de informalidad de manera muy simple y general a través de los datos producidos empíricamente y poner en entredicho la utilidad del concepto para entender determinadas realidades laborales.

Ante esta sensación de inconformidad frente al concepto, la investigación intentó describir y resaltar el papel que juegan los vínculos y las relaciones sociales en la organización y regulación de las actividades laborales consideradas como informales. Esta exaltación de los mecanismos sociales intentaba debatir aquellas perspectivas que definen a la informalidad como el mero resultado de la evasión de marcos normativos laborales. Fue así, que ésta investigación más allá de tratar de dar cuenta de una problemática laboral abrió un abanico de preguntas relacionados a cómo abordar el concepto de informalidad y desde la sociología como podría ser estudiado.

CONOCER UNA NUEVA ACTIVIDAD INFORMAL: LOS BICITAXIS, MOTOTAXIS Y GOLFITAXIS DE LA ZONA

Al concluir mis estudios de sociología en Bogotá, por cuestiones personales decidí residir en la Ciudad de México. Durante los primeros meses me dediqué a la tarea de buscar trabajo, desafortunadamente no logré encontrar alguno fijo, por ello, trabajé en empleos temporales como encuestadora de estudios socioeconómicos y en algunas periodos un amigo muy cercano, Juan Carlos, me pedía que lo apoyara en la aplicación de una serie de encuestas sobre temáticas políticas en algunas zonas de la ciudad. En aquel momento Juan Carlos no solamente trabajaba, sino que también estaba estudiando una maestría en urbanismo, y su proyecto de tesis iba encaminado a estudiar las dinámicas de un transporte «emergente» que cada vez tomaba más fuerza en la colonia donde vivía. Para conocer las dinámicas de este tipo de transporte, Juan Carlos decidió realizar una encuesta a los conductores del servicio de bicitaxi, mototaxi y golfitaxi; para esto, me invitó a participar en la aplicación de dicho instrumento.

Uno de las limitantes que tuve para comenzar a aplicar las encuestas a los conductores del servicio, fue intentar establecer contacto con ellos, debido a la dificultad de poderlos interrogar por las características de la actividad, pues era bastante complicado que los conductores se estacionaran para responder las preguntas, sin embargo, algunos sí proporcionaron la información solicitada. Ante este inconveniente, Juan Carlos me aconsejó que fuera a las bases del servicio y que intentara elaborar la encuesta en este espacio, así, decidí ir a la base más grande de la colonia y comenzar a preguntar a los que iban estacionándose; esta estrategia resultó ser muy fructífera, ya que en las horas pico, llegaban bastantes unidades a la base y esta dinámica me daba un margen de tiempo apropiado para preguntar a los conductores si querían apoyarme con la encuesta, y así, no interferir en su trabajo. Al finalizar

la aplicación de los cuestionarios, me llamó mucho la atención todo lo que había logrado observar sobre la actividad, como la forma en que se organizaba y la cantidad representativa de unidades que prestaban el servicio en este sector de la ciudad.

Después de haber tenido la oportunidad de observar un poco más de cerca la actividad del bicitaxi, mototaxi y golfitaxi, comencé a recordar las dudas teóricas que habían surgido de mi trabajo de grado de la licenciatura acerca de la temática del trabajo informal, y reflexioné sobre los casos empíricos a los que me había acercado con anterioridad, esto me condujo a pensar que el caso de este tipo de transporte podría problematizar todavía más la noción de informalidad por las condiciones legales en las que opera el servicio. De esta manera, mi interés por el caso fue creciendo, sobretodo porque en aquel momento, por consejo de mi esposo, quien se encontraba estudiando una maestría en estudios políticos y sociales, comencé a leer una serie de textos que planteaban una perspectiva novedosa para mí, sobre la concepción del Estado y su relación con la ilegalidad y la informalidad. Esta perspectiva del Estado me ayudó a fundamentar teórica y metodológicamente mis cuestionamientos al concepto de informalidad.

Ante el descubrimiento de una «nueva» actividad informal y mis cuestionamientos teóricos desde una perspectiva sociológica y antropológica sobre dicha noción, decidí elaborar un proyecto para presentarme a la Maestría en Estudios Políticos y Sociales en la UNAM. Al ser aceptada en dicho programa, inició el proceso de investigación que me condujo a construir la *tipología de las estrategias de regulación de un espacio laboral informal*.

El proceso de construcción de un caso: los mototaxis de La Zona

Al ingresar a la maestría comencé a desarrollar la propuesta que había planteado para postularme, al principio de la investigación comencé por afinar el tema y las preguntas que iban a guiar el transcurso del proyecto, de manera paralela, fui revisando nueva bibliografía y nuevos enfoques que enriquecieran la discusión sobre el concepto de informalidad, también decidí comenzar las observaciones del lugar donde se desarrollaba la actividad.

Estas primeras observaciones del lugar de estudio me llevaron a tomar dos decisiones metodológicas importantes respecto al caso. La primera alude a la delimitación espacial, donde en un principio solamente había elegido una colonia para el caso, sin embargo, con el trabajo de campo, fui dándome cuenta de que el espacio físico donde se desarrollaba la actividad del bicitaxi, mototaxi y golfitaxi, no sólo comprendía una colonia sino que era un espacio mucho más amplio en donde convergen cuatro colonias y dos asentamientos irregulares y se desarrollan unas lógicas espaciales complejas que configuran la prestación del

servicio. Darme cuenta de la complejidad espacial me llevó a ir delimitando el lugar donde opera este tipo de servicio.

La segunda decisión está relacionada con el tipo de servicio que iba a estudiar, pues como se pudo observar a lo largo de las primeras visitas en *La Zona*, en este espacio operan bicitaxis, mototaxis y golfitaxis; ante estas tres variantes del servicio yo tenía que decidir cual estudiar, si las tres o solamente una, y por las continuas visitas me di cuenta que en el lugar de estudio había una alta presencia de mototaxis, en comparación a los bicitaxis y golfitaxis, por ello, en un principio se comenzó a contemplar solamente el mototaxi, con el transcurso de la investigación, me fui dando cuenta de la importancia de estudiar a los mototaxis y no a las otras variantes del servicio. De esta manera, las primeras visitas a campo me ayudaron a ir delimitando el espacio físico que iba a observar y el tipo de servicio que iba a estudiar, es decir, construir el caso que iba a investigar.

Cuestionar un concepto o dejarlo de lado: un desafío epistemológico

Mientras empezaba mis primeras observaciones en el lugar de estudio, de forma paralela, me encontraba tratando de definir una pregunta teórica de investigación, pues en un nivel empírico se entendía lo que intentaba buscar, sin embargo, a nivel teórico no había planteado concretamente las categorías a estudiar y bajo qué perspectivas iba abordar mi caso empírico. Esta confusión y falta de delimitación, derivó de la inseguridad que me provocaba emplear el concepto de informalidad para dar cuenta del caso de los mototaxis; esta inseguridad provino de la bibliografía a la que me estaba acercando, pues sentía que no encontraba nada novedoso sobre el debate teórico y que dichas perspectivas no me aportaban lo suficiente para usar el concepto en términos metodológicos. Por esta razón, durante un tiempo traté de desechar el concepto y tratar de problematizar mi objeto empírico con otras categorías teóricas, sin embargo, en las clases del posgrado donde presentaba mis dudas, algunos maestros me aconsejaban no aventurarme a desligarme del concepto, sino intentar problematizarlo a la luz de mi caso de estudio. En medio de mi angustia por no saber cómo solucionar la investigación en el plano teórico, continué tomando las clases curriculares de la maestría, y en mi clase de laboratorio de metodología, que fue una de las que más disfruté en mi paso por el posgrado, comencé a encontrar pistas de cómo abordar el concepto de informalidad desde una perspectiva sociológica.

De esta manera, empecé a darme cuenta que el problema del concepto no sólo tenía que ver con su incapacidad explicativa para dar cuenta de las realidades laborales en la actualidad, sino que también el problema para mí en lo personal, era que yo no lo estaba

problematizando de la manera correcta, es decir, que no ponía a dialogar mis dudas conceptuales con la teoría y las perspectivas sociológicas, es decir, que estaba tan enfocada en el concepto por el concepto que lo estaba desarticulando de mi perspectiva disciplinar. Al darme cuenta de mi error, comencé a apoyarme en la perspectiva teórica que se estaba trabajando en el laboratorio de metodología, que era la perspectiva relacional planteada por Pierre Bourdieu. Esta perspectiva me proporcionó la mayoría de herramientas teóricas y metodológicas para abordar la problemática de la informalidad. Para construir la primera de estas herramientas, se inició nuevamente problematizando epistemológicamente la noción pero desde una perspectiva sociológica, es decir, preguntándole qué intenta explicar, cómo lo ha hecho y desde que posturas epistemológicas. Al realizar estos cuestionamientos al concepto comencé a darme cuenta que una de las críticas más comunes que se le hace al mismo, es su falta de precisión, ya que se considera que intenta explicar un sinnúmero de elementos del mundo del trabajo y no queda claro lo que intenta explicar, al darme cuenta de este detalle, logré tomar una de las decisiones más importantes de esta investigación, estudiar la informalidad a través de la observación de las *prácticas laborales*.

Al definir que yo no iba a entender a la informalidad como un todo, es decir, como un sector del mercado laboral, como una unidad de producción o como un trabajo que se caracteriza por una serie de relaciones laborales que se sustentan en la evasión del marco normativo, sino como un espacio físico y social en donde se inscribían una serie de prácticas laborales ejercidas por una serie de actores que organizaban y regulaban de cierta manera la actividad, logré construir una pregunta teórica de investigación que no sólo indagará por la cuestión del trabajo informal, sino que también contemplara un problema básico de la disciplina sociológica, el problema del orden social. De esta manera, fue que pude construir la pregunta central de investigación que acompañó el rumbo de este trabajo; para dar respuesta a esta pregunta tuve que comenzar a establecer una estrategia metodológica que me proporcionara el material necesario, por esta razón, decidí realizar entrevistas semi estructuradas a los diferentes actores implicados en la actividad y hacer observación directa del lugar de estudio, sin embargo, para poder desarrollar estas técnicas metodológicas de construcción del material empírico no fue sencillo, pues se tuvieron una serie de limitantes para contactar a los entrevistados, lo cual implicó que tuviera que crear una serie de soluciones y tomar una algunas decisiones para continuar con el trabajo de campo.

Establecer contacto con los informantes: el intento fallido de crear una bola de nieve

Cuando comencé las primeras visitas a *La Zona*, me tracé el objetivo de identificar las dinámicas espaciales en las que se presta el servicio de mototaxi, para ello, inicié reconociendo el lugar por donde transitaba este tipo de servicio, de esta manera, me di cuenta que a lo largo del sector se localizaban algunas bases, estos espacios se caracterizaban principalmente porque allí las unidades se estacionaban para esperar al usuario y estaban supervisadas casi siempre por un checador, es decir, una persona que organiza la dinámica de este tipo de espacio. Al reconocer estos primeros elementos, tuve la idea de acercarme a los checadores para comenzar a establecer contacto con los conductores, sin embargo, los primeros intentos de entablar una conversación con los checadores fue complicado para mí, pues considero que soy una persona un poco tímida y se me dificulta iniciar algún tipo de plática, por esta limitante personal, decidí pedirle a mi esposo que me acompañará a los recorridos, pues de alguna manera no me sentía cómoda de ir a *La Zona* sola, ya que, por una lado, aparte de ser tímida, me sentía insegura de pensar que las personas no iban a tener la suficiente confianza para entablar conmigo una conversación fluida, ya que existen una serie de imaginarios negativos alrededor de la actividad que yo ya conocía y que suponía iban a ser un impedimento para que las personas pudieran compartirme su experiencia. Por otro lado, pensaba que mi condición de mujer extranjera también iba incidir a la hora de tratar de establecer contacto con los posibles informantes.

Ante este panorama de dificultades que yo misma estaba contemplando, decidí no sólo ir en compañía de mi esposo al lugar, sino que también contacté a un familiar de mi amigo Juan Carlos, que vive en *La Zona* para que me hiciera el favor de presentarme a algún conductor de mototaxi. Esta forma de asumir estas limitantes, me permitió realizar la primera entrevista, la cual tuvo lugar en la casa del familiar de mi amigo. Este primer informante, en aquel momento ya no se encontraba trabajando como conductor, pero trabajó en la actividad durante un tiempo prolongado, esto me permitió empezar a encontrar una serie de hallazgos preliminares de gran importancia, el hallazgo más relevante fue darme cuenta que no sólo tenía que indagar por la actividad del mototaxi, sino también por la del bicitaxi, ya que por lo que me había comentado este informante, muchos de los que conducían moto habían iniciado en la actividad utilizando la bicicleta.

Al haber sido la primera entrevista formal que realizaba, me sentí muy entusiasmada, ya que había descubierto una serie de elementos importantes que organizaban la actividad y que yo desconocía totalmente, también pensé en ese momento que había encontrado una puerta de entrada para comenzar a establecer contacto con otros conductores, ya que este

informante me había mencionado que continuaba tratándose con muchas personas que prestaban el servicio. Sin embargo, al tratar de contactar de nuevo a este entrevistado algunas semanas después, ya no obtuve respuesta de su parte, y esta situación me desanimó bastante, ya que yo consideraba que iba a ser mucho más sencillo acercarme a los conductores a través de alguien conocido. Ante esta situación, continué intentando el contacto de los entrevistados a través de las bases en compañía de mi esposo, sin embargo, habíamos tenido la idea de empezar con la base más importante del sector, esta decisión no nos ayudó, ya que dicha base se caracterizaba por la alta afluencia de pasaje y unidades, por esta razón, tanto los checadores en turno como los conductores no nos prestaban mucha atención. Al darnos cuenta que lo que estábamos haciendo no iba a ayudarnos para establecer contacto, se me ocurrió la idea de ir a una base que no tuviera el mismo movimiento pero que tuviera una cantidad de unidades considerable, de esta manera, llegamos a la base de la organización de *Los Verdes*.

La primera vez que fuimos a esta base, observamos que se encontraban algunos conductores estacionados aguardando pasaje, ante esta situación, mi esposo, quien es una persona más relajada que yo, decidió acercarse a uno de los conductores para presentarse y tratar de entablar una pequeña conversación, este chofer le respondió a algunas de sus preguntas de una manera muy fluida, ante su disposición de contarnos cómo había entrado a la actividad continuamos la conversación por varios minutos, esto nos condujo a establecer el primer contacto en una base. Sin saberlo en aquel momento, este conductor, fue clave para poder contactar a otros conductores del servicio, ya que era uno de los dirigentes de una de las organizaciones más importantes de *La Zona*. Ante esta oportunidad de conversar con el dirigente que supervisaba la base, comencé a ir diariamente a visitar dicho lugar para que los demás conductores me fueran conociendo, durante estas visitas empecé a conversar con la checadora y con sus hijas, quienes llegaban a la base saliendo de la escuela, también aprovechaba para preguntarles a algunos conductores si les interesaría compartirme su experiencia sobre trabajar como mototaxistas. De esta manera, fui construyendo un lugar dentro de la base, con el transcurso de los días mi esposo dejó de acompañarme, pues yo ya sentía la confianza suficiente para estar en aquel lugar y comenzar a realizar las diferentes entrevistas.

Con el paso de las semanas ya saludaba a varios conductores de la base, y algunos de ellos se acercaban para saludarme y conversar un rato mientras esperaban a los usuarios para que tomaran el servicio, otros me preguntaban cómo iba con las entrevistas; en una de aquellas ocasiones uno de los conductores que ya había tenido la oportunidad de entrevistar me invitó a que lo acompañara a una jornada laboral como copiloto, esta propuesta me sorprendió mucho

en el momento, pues nunca se me pasó por la cabeza que podía experimentar la actividad desde otra perspectiva, por ello, acepté la propuesta. Así, un miércoles acompañé a prestar el servicio a Tony por cuatro horas, la elección del día no fue azarosa, ya que los días miércoles se pone el tianguis de *La Zona* y las dinámicas espaciales del sector se reconfiguran por esta situación. Por ello, la experiencia de ser copiloto de un mototaxi fue reveladora, pues me ayudó a comprender la importancia que tiene la calle como lugar de trabajo para los mototaxistas.

Las continuas visitas a la base me permitieron entrevistar a cuatro conductores de mototaxi y a un dirigente, también logré tener varias conversaciones informales con la checadora de la base y con sus hijas que diariamente se encontraban en la base cuando realicé las visitas. Sin embargo, sentía que necesitaba entrevistar a por lo menos un dirigente más, así que comencé la búsqueda de la dirigente de la organización más importante de *La Zona*. El prestigio de esta organización la fui percibiendo desde el inicio de mis observaciones, pues me di cuenta que muchas de las unidades eran agremiadas de ésta y que la dirigente era la encargada de la base más importante del servicio. No fue complicado comenzar a establecer contacto con esta dirigente, a pesar de que por un momento pensé que posiblemente ella no me iba a brindar un espacio para conversar por la posición que ocupa en la actividad, aun así, un día decidí ir a preguntar al checador en turno cómo podía contactar a *La Güera*, por causalidad, la checadora que se encontraba, era la nuera de *La Güera* y ella me aconsejó que anotara el número de celular, que cada una de las unidades pertenecientes a esta organización tenía estampado en el remolque, y que ahí yo podría comunicarme directamente con la dirigente. Así, pude establecer contacto con *La Güera* a través de una llamada, los diferentes encuentros que sostuve con esta dirigente lo hicimos en su casa, esto me permitió observar una serie de situaciones cotidianas de cómo un dirigente organiza y controla la actividad, pues dicho espacio también es su lugar de trabajo. Este aspecto fue importante en la realización de las entrevistas, ya que los tres encuentros que sostuvimos, estuvieron caracterizados por la intervención de otras personas, como dirigentes de otras colonias, dueños de unidades, checadores y familiares que llegaban donde *La Güera* por alguna consulta o simplemente a saludarla.

De esta manera finalicé las entrevistas a los actores implicados directamente en la actividad, es decir, a los conductores de mototaxi y a los dirigentes de dos organizaciones, sin embargo, todavía me faltaba conocer el papel que la alcaldía jugaba en la organización y regulación de la actividad, para ello, decidí acercarme a las oficinas de Transporte y Vialidad de la misma para ver si tenía la posibilidad de entrevistar a alguno de los funcionarios que

tuviera algún tipo de relación con la actividad, pues en ese momento pensaba que la hablar con algún funcionario sobre el tema de los mototaxis iba a ser muy complicado, ya que dicho servicio no estaba reconocido legalmente; aun así, la primera visita que realicé a las oficina del área encargada de transporte en la alcaldía, tuve la oportunidad de encontrarme con un funcionario que tenía la disposición de contarme la relación que ellos tenían con los dirigentes de las organizaciones del servicio. Fue así, como dicho funcionario me compartió no solamente lo que conocía en términos formales de la relación alcaldía y servicio de mototaxi, sino que también me compartió su experiencia personal con el servicio, estos elementos fueron centrales para construir a lo largo de la investigación el papel central que juega el Estado a nivel local en la organización y regulación de una actividad informal.

Aun así, aunque con este primer funcionario no tuve inconveniente para hablar sobre el servicio, con otros dos funcionarios tuve complicaciones, pues en una de los encuentros que tuve con el primer funcionario, él me comentó que no era la persona directamente encargada del transporte de mototaxi así, que me remitió con una de sus compañeras que sí trabaja directamente en esa área, de esta manera, tuve la oportunidad de conversar con una segunda funcionaria, sin embargo, ella sí tomó una actitud reservada y un poco distante frente a las preguntas que le realizaba sobre el servicio, tampoco me permitió grabar esa conversación, argumentando que no sabía si su jefe le permitía compartirme la información, de todas maneras, terminó por contarme detalles más específicos de la historicidad de la relación entre el área y el servicio de mototaxi, también me aconsejó hablar con su jefe, es decir, el funcionario encargado del «Programa de Bicitaxis, Mototaxis y Carritos Eléctricos» de *La Alcaldía*. En el momento que me encontraba conversando con esta funcionaria llegó su jefe, y pude continuar platicando sobre el tema, no tuve la oportunidad de proponerle que me dejara grabar la conversación, sin embargo, también me relató aspectos muy específicos sobre las acciones que la alcaldía había implementado para organizar a las organizaciones de este tipo de transporte.

Días después de tener este encuentro, volví a la oficina de Transporte y Vialidad y el primer funcionario que entrevisté me hizo un comentario sobre unos documentos que el área tenía sobre el servicio, este comentario me entusiasmó muchísimo, ya que pensé que habían registros escritos o datos más específicos sobre la actividad en *La Alcaldía*. Sin embargo, me aclaró que para entregarme esa información tenía que hablar con el responsable de la oficina, así que me recomendó entregar un oficio en donde yo especificara para qué quería la información, por esto, días después llevé al área el oficio de solicitud y se lo entregué a este funcionario, en ese momento, el funcionario me comentó que su compañera, es decir, la

segunda funcionaria que entrevisté, tenía la información, así que me aconsejó que fuera y se la solicitara, por esta razón, me acerqué nuevamente a ella y le expliqué lo que su compañero me había comentado, en ese instante ella me dijo que solamente tenían unas diapositivas, las cuales pude visualizar rápidamente, parecían unas estimaciones estadísticas sobre el servicio, esto me llamó mucho la atención, sin embargo, la funcionaria me comentó que no podía darme esa información porque era de su jefe. Ante su respuesta le mencioné que su otro compañero me había enviado por dicha información, sin embargo, ella se rehusó y me aconsejó que le pidiera la información directamente a su jefe.

Al enterarme que en el área había información documental sobre el servicio, me emocioné demasiado con el tema, así que continué yendo constantemente a las oficinas para gestionar la entrega de dicha información, sin embargo, esto resultó ser un error de mi parte, ya que me enfoqué demasiado en la gestión de una documentación que no sabía con exactitud qué tipo de información tenía, y esto me llevó a descuidar la realización de otras posibles entrevistas, sobre todo al jefe del programa. Finalmente, días después tuve la oportunidad de hablar con el jefe del programa para plantearle personalmente mi interés por la información; en ese momento, él me comentó que como yo estaba trabajando un caso tan complicado como el de *La Zona*, era muy complicado que me proporcionaran dicha información. Ante esta respuesta por parte del jefe del programa, me sentí muy inconforme, a tal punto que comencé a cuestionar su decisión lo cual conllevó a que él me mencionara que habían muchas cuestiones políticas y económicas en juego, así que por eso, no me podía dar la información. Fue así, como no logré conseguir ningún tipo de información adicional sobre el servicio de mototaxi por parte de *La Alcaldía*, por este motivo, decidí quedarme con las entrevistas y conversaciones que había realizado hasta ese momento.

TRANSFORMACIÓN DE LAS FUENTES DE INFORMACIÓN: LA CONSTRUCCIÓN DE UNA TIPOLOGÍA DE LAS ESTRATEGIAS DE REGULACIÓN

Al haber concluido las entrevistas y mis visitas a *La Zona*, inicié otra parte del proceso de investigación, a lo largo de esta etapa comencé a escuchar y transcribir cada uno de los audios de entrevista, durante este trabajo elaboré una serie de archivos por cada uno de los informantes, en donde se describían las diferentes situaciones de entrevista y en donde se registra la transcripción completa de los audios. Durante este periodo de transcripción, de manera paralela, fui elaborando una serie de notas de aspectos novedosos que cada uno de los entrevistados me narraban acerca de la actividad, estas primeras notas me ayudaron a ir

identificando una serie de temáticas importantes sobre la organización de la actividad, al haber localizado dichas temáticas, como parte de un ejercicio del laboratorio de metodología en el cual estaba participando en ese momento, me propuse exponer un primer ejercicio sobre el inicio de la organización y sistematización de la información. Sin embargo, no fue fácil tratar de objetivar los primeros hallazgos encontrados, pues no sabía cómo articular los elementos encontrados con las preguntas de investigación con mi perspectiva teórica, sentía que todo lo que ya había estado reflexionando desde el trabajo de campo hasta ese punto de mi investigación no se encontraba anclado claramente al enfoque teórico que estaba abordando, así que sentí angustia, pues no quería que me sucediera lo mismo que en mis ejercicios previos de investigación, en donde la discusión teórica quedará dislocada de los elementos empíricos encontrados en campo. Sin embargo, siguiendo el consejo de algunos de mis maestros, volví sobre mis preguntas de investigación y traté de elaborar un cuadro piloto que objetivara los elementos constitutivos de mi objeto de estudio a partir de los hallazgos encontrados en campo (véase anexo B).

Aun así, cuando presenté este primer ejercicio ante Susana, mi maestra de laboratorio y mis compañeros, se me realizaron una serie de críticas con respecto a cómo estaba pensando cada uno de los temas que estaban identificados en el cuadro y por qué estaba fragmentando una serie de dimensiones de mi objeto de estudio, como el espacio físico del espacio social; ante las anotaciones de Susana y de mis compañeros, entendí que esa no era la forma de pensar y organizar los relatos de entrevista, pues para ese entonces lo que habíamos trabajado en el laboratorio acerca del proceso de sistematización de la información obtenida de las entrevistas, era pensarla en términos temporales, sin embargo, yo no sabía cómo construir el tiempo en mis relatos. Algunas semanas después un amigo, Jovani, que también era participante del laboratorio, presentó un ejercicio de organización y sistematización sobre su material empírico, lo que más me llamó la atención de su propuesta fue que construyó el tiempo y el espacio de su objeto de estudio de una manera muy clara, estos elementos que Jovani expuso en aquel ejercicio, fueron fundamentales para que yo repensara cómo estaba organizando y sistematizando la información empírica de mi caso.

Así, fue que logré hacer un ejercicio de organización de mi material empírico, reconociendo dos elementos clave de mi objeto de estudio: *el tiempo* y *el espacio*, aun así, ¿cómo construí dichas coordenadas? Para identificar estas dos coordenadas comencé por trabajar cada uno de los archivos en donde había transcrito cada uno de los relatos de entrevista por informante, a lo largo de este primer paso empecé a identificar la temporalidad que había en cada uno de los relatos, es decir, que ubique las fechas aproximadas y acontecimientos

centrales que cada uno de los informante había mencionado a lo largo de la entrevista, para realizar esta primera tarea, elaboré un segundo archivo de cada uno de los entrevistados y allí comencé a escribir dichas fechas y acontecimientos. El segundo pasó, que realicé de forma paralela, fue identificar el espacio, para mí en este caso en concreto, el espacio remitía al proceso de producción del servicio y una serie de prácticas que cada uno de los informantes, según la posición que ocuparan ejercía para organizar la actividad; al localizar estos dos planos en cada una de las entrevistas comencé a construir una serie de tablas por informante para poder objetivar las dimensiones de mi objeto (véase anexo B) y la complejidad del mismo. Cuando finalicé las tablas me di cuenta que había construido tres tipos de prácticas que podían ser la fuente de respuesta a mi pregunta de investigación.

De esta manera, comencé un tercer paso, donde me enfoqué en encontrar las regularidades, similitudes y diferencias de cada una de las prácticas encontradas, en ese momento, por sugerencia de mi tutora de investigación, Fiorella, decidí elaborar una tipología de las prácticas de regulación. Para ello, elaboré otro documento en donde comencé a definir teórica y empíricamente qué entendía por cada una de estas prácticas, sin embargo, con el transcurso de la sistematización me di cuenta, que esas prácticas eran una serie de estrategias que los diferentes actores ejercían para organizar y regular en cierta medida la actividad, así logré construir una *tipología de las estrategias de regulación de un espacio laboral informal*.

Limitantes y posibles sesgos de la tipología: una pequeña reflexión sobre los resultados de la investigación

Al finalizar la escritura de uno de los capítulos de la presente investigación, decidí leer algunos textos sobre el ejercicio de la escritura en la investigación desde una perspectiva antropológica, algunos de estos textos (Marcus y Cushman, 1998) me invitaron a reflexionar sobre la forma en que había escrito los hallazgos de mi investigación, pues sí yo consideraba que mi objeto de estudio era una construcción, y que la realidad a la que yo había intentado aproximarme era compleja, esta complejidad no podía reducirse en los párrafos que ya había escrito a una simple palabra. Pensé, si lo que había escrito era tan concreto que el lector pudiese llegar a pensar, que lo que pasa con una actividad como la del mototaxi, únicamente puede explicarse a través de los elementos que yo construí a lo largo de esta investigación, es decir, que las páginas atrás redactadas podrían explicar de forma coherente y unívoca una realidad que se nos escapa de las manos, no sólo como investigadores sociales, sino como seres humanos. Pensar sobre esto, después de terminar la redacción de mis hallazgos, me mortificó por un momento, sin embargo, después me di cuenta que esta digresión podía ser parte del presente

anexo, ya que, considero que muchas veces no reflexionamos sobre cómo escribimos, no solamente en términos técnicos, sino también, cómo nuestras tesis y argumentos pueden llegar a cerrar la complejidad, la ambigüedad, la contradicción, la paradoja y el continuo flujo de la realidad. En muchos casos, tampoco pensamos en que la escritura es otra etapa de la investigación, y que como el trabajo de campo o la construcción teórica requiere de procesos específicos de construcción y continúa reflexión. No puedo afirmar que mi investigación haya sido una excepción de la escritura reduccionista de la realidad, lo único que sí puedo aseverar es que por lo menos intenté repensar lo que describí en cada una de estas páginas.

ANEXO A

TABLA DE OPERACIONALIZACIÓN DE LAS PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN A LAS PREGUNTAS DE ENTREVISTA

PREGUNTAS DE ENTREVISTA A ACTORES IMPLICADOS EN LA ACTIVIDAD DEL MOTOTAXI			
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	CONDUCTORES DE MOTOTAXI	DIRIGENTES DE LAS ORGANIZACIONES	FUNCIONARIOS DE LA ALCALDÍA
<p>1. ¿Quiénes son los actores implicados en estas prácticas laborales? y ¿qué tipo de relaciones se establecen entre ellos?</p>	<p>a. Preguntas de corte sociodemográfico: Sexo, edad, estado civil, lugar de residencia y nivel de escolaridad</p> <p>b. Ingreso a la actividad: ¿Cuándo comenzó a trabajar como mototaxista? ¿Se acuerda de su primer día de trabajo? ¿Cómo fue? ¿Cómo ingresó a este empleo? ¿Cómo se enteró del empleo? ¿Cómo conoció a la persona que lo contrató? ¿Qué tipo de relación tiene con el dueño de la unidad? ¿Cómo se lleva con él? ¿Siempre trabajó para la misma persona o tuvo otros patrones? ¿Piensa seguir mucho tiempo más en este trabajo? ¿Dónde se ve en unos cinco o seis años?</p> <p>c. Relaciones laborales (ingresos y horarios): ¿Qué tipo de acuerdos tiene con el dueño de la moto? ¿a usted le parece bien este acuerdo? ¿Siempre ha sido así o ha habido cambios desde que comenzó a trabajar? ¿Cómo se realiza el acuerdo laboral con el dueño de la unidad? ¿Cómo se pacta su ingreso? ¿Cómo se establece el horario de trabajo? ¿Tiene algún tipo de seguridad social? ¿Más o menos cuánto percibe en un buen día de trabajo? ¿Y en uno malo? ¿Los horarios son siempre los mismos o van cambiando?</p> <p>d. Relaciones entre pares: ¿Cómo es su relación con los otros conductores? ¿Existe algún tipo de rivalidad con aquellos conductores que operan unidades que no están registradas a alguna organización/ o con cualquier otro conductor? ¿Ha tenido algún tipo de inconveniente con aquellos conductores que operan otro tipo de servicio, como los carritos de golf, peseros, taxis y camiones? ¿Tiene amigos en este trabajo? ¿Se puede hacer amigos, se puede confiar en los demás en este trabajo? ¿Cuál es el principal problema o conflicto que tiene con los demás conductores? ¿Cómo se podría solucionar? ¿Si pudiera elegir qué cambiaría del trabajo?</p> <p>e. Relaciones con actores institucionales: ¿Ha tenido algún tipo de inconveniente con la policía o con personas de la delegación por estar operando el servicio? ¿Ha tenido inconveniente con alguna organización? ¿Por qué? ¿Qué tipo de controles hay en el trabajo? ¿Viene alguien de la delegación o del gobierno a controlarlos? ¿Es seguro su trabajo? ¿Usted conoce de situaciones de mordidas o arreglos entre conductores u organizaciones para que las motos puedan operar? ¿Cómo son esas negociaciones?</p>	<p>a. Preguntas de corte sociodemográfico: Sexo, edad, estado civil, lugar de residencia y nivel de escolaridad</p> <p>b. Ingreso a la actividad: ¿Qué cargo ocupa dentro de la organización? ¿Hace cuánto tiempo trabaja en la organización? ¿Cómo ingresó a la organización? ¿Cuáles son sus funciones principales?</p> <p>c. Acuerdos con dueños de unidades: ¿Qué acuerdos establece con el dueño de las unidades? ¿Qué servicios proporciona la organización a los dueños de las unidades?</p> <p>d. Relaciones entre pares: ¿Cómo es la relación con las otras organizaciones de la colonia? ¿Tienen algún tipo de acuerdo?</p> <p>e. Relación con la delegación: ¿cuál fue el proceso para obtener reconocimiento por parte de la delegación?</p>	<p>a. Preguntas de corte sociodemográfico: Sexo, edad, estado civil, lugar de residencia y nivel de escolaridad</p> <p>b. Relación con las organizaciones: ¿Cuántas organizaciones reconoce la delegación? ¿Cuál fue el proceso de reconocimiento de estas organizaciones? ¿de qué elementos requiere una organización para ser reconocida por la delegación? ¿Cómo se supervisan a estas organizaciones?</p> <p>c. Relación con otros actores: ¿Tienen alguna relación directa con conductores o dueños de las unidades? ¿Cómo se establece esta relación?</p>

<p>2. ¿Cómo se organizan estas prácticas laborales informales?</p>	<p>a. Operación del servicio en el tiempo y en el espacio:</p> <p>-Trayectoria en el tiempo: ¿Cuánto tiempo lleva trabajando como mototaxista? ¿Cómo llegó a este tipo de empleo? y ¿por qué? ¿En qué consiste su trabajo? ¿Alguna vez trabajó conduciendo un bicitaxi? ¿cuál es la diferencia de estos dos tipos de carro? ¿trabaja solamente esta unidad o trabaja varias? ¿desempeña otro tipo de actividad laboral? ¿cuál es el horario en el que realiza esta actividad? ¿Cuáles son sus ingresos promedio semanal?</p> <p>-Trayectoria en el espacio: ¿Cómo es un día normal de trabajo, desde que empieza hasta que termina? ¿Las unidades que operan en el sector pueden ser de otra colonia? ¿Cuáles son las avenidas que transitan con más frecuencia y por qué? ¿Cuál considera que es el uso más constante que le da el usuario a su servicio? ¿Cuántas bases de mototaxi conoce que se ubican en el sector? ¿Por qué estas bases se encuentran ubicadas en esos lugares? ¿Cualquier mototaxi puede estar en estas bases? ¿Las bases tienen alguna relación entre ellas? ¿Cuál es la función que tienen las bases y quién está a cargo de ellas? ¿Usted pertenece a alguna de estas bases? Al haber otros tipo de servicio de esta índole ¿de qué depende que algunos operen este tipo de transporte y no otros? ¿Qué ventajas y desventajas considera que tiene este tipo de transporte?</p>	<p>a. Operación del servicio en el tiempo y en el espacio:</p> <p>-Trayectoria temporal: ¿Aproximadamente hace cuánto opera este tipo de servicio en la colonia? ¿Cuál ha sido el cambio a través de los años de las unidades?</p> <p>-Trayectoria espacial: ¿Cuál considera que fue el principal motivo para que este tipo de transporte surgiera en el sector? ¿Cuáles son las avenidas que transita con más frecuencia el servicio y por qué? ¿cuál considera que es el uso más constante que le da el usuario a este servicio?</p> <p>b. Operación de la organización:</p> <p>-Trayectoria temporal: ¿Cuándo y cómo se fundó la organización? ¿De qué cargos está compuesta la organización? ¿Cuál es el objetivo de la organización? ¿Cuáles son las tareas que desempeña? ¿Están legalmente constituidas? ¿Desde hace cuánto tiempo? ¿La organización tiene algún permiso de la delegación? ¿Cuál es el trámite para obtener este permiso? ¿Quién se encarga de tramitarlo?</p> <p>-Trayectoria espacial: ¿Operan a nivel delegacional? ¿La organización se encuentra a cargo de alguna de las bases que se ubican en el sector? ¿Por qué estas bases se encuentran ubicadas en esos lugares? ¿Cualquier mototaxi puede estar en estas bases? ¿o cuál es el requisito para poder estar en ellas?</p> <p>c. Acuerdos con la delegación: -Si se tiene reconocimiento: ¿Desde hace cuánto tiempo tiene relación con la delegación? ¿Cómo inició esta relación? ¿En la actualidad cómo es la relación?</p>	<p>a. Operación del servicio en el tiempo y en el espacio:</p> <p>-Trayectoria temporal: ¿Aproximadamente hace cuánto opera este tipo de servicio en la delegación? ¿Cuál considera que fue el principal motivo para que este tipo de transporte surgiera en esta delegación? ¿Cuál ha sido el cambio a través de los años de la operación de este tipo de servicio? ¿Desde hace cuánto tiempo se reconoce a las organizaciones?</p> <p>-Trayectoria en el espacio: ¿Cuántos mototaxis operan en la delegación? ¿Cuáles considera que son las causas por las cuales este servicio opera en la delegación? ¿la delegación participa en la organización del espacio (estipulación de bases) para la operación del servicio?</p> <p>b. Operación de la iniciativa de regularización:</p> <p>-Trayectoria temporal y espacial: ¿En qué consiste la iniciativa de regularización de este servicio? ¿Desde hace cuánto tiempo se implementa la iniciativa? ¿por qué se inició una iniciativa de regularización de este tipo de servicio? ¿Cuál era la situación del servicio antes de esta iniciativa? ¿Cuál es la situación actual del servicio con el empleo de esta iniciativa? ¿Aplica en toda la delegación o sólo en ciertos sectores o colonias?</p> <p>c. Acuerdos con las organizaciones: ¿Desde hace cuánto tiempo se estableció una relación entre la delegación y la operación del servicio de mototaxi? ¿Por qué se estableció esta relación? ¿Qué ventajas tienen las organizaciones al ser reconocidas por la delegación?</p>
---	--	---	--

<p>3. ¿Qué incentivos y sanciones “institucionales” reciben los trabajadores que prestan el servicio para continuar con la actividad?</p>	<p>a. Sanciones: ¿Cómo supervisa la organización la operación del servicio? ¿Qué requerimientos establece la organización (tanto de la unidad como del conductor) para que se opere el servicio? ¿Si se llega a incumplir con alguno de estos requerimientos, qué sanciones se le otorgan por este incumplimiento? ¿Cuáles son las desventajas de estar trabajando en esta actividad?</p> <p>b. Incentivos: ¿Qué garantías recibe como operador del servicio por parte de las organizaciones? ¿Cuáles son las ventajas de estar trabajando en esta actividad? ¿Qué es lo mejor y lo peor de este trabajo o lo que más le gusta y más le disgusta?</p>	<p>a. Sanciones: Al tener una relación con la delegación ¿qué requerimientos debe tener para operar el servicio? ¿Si no cumple alguno de estos requerimientos, la delegación puede sancionar a la organización? ¿Qué requerimientos para la operación del servicio se le solicitan a los asociados? ¿Cuándo algún asociado no cumple con alguno de estos requerimientos, cómo se sanciona? ¿Cómo supervisa la organización a sus asociados?</p> <p>b. Incentivos: ¿La delegación proporciona algún tipo de apoyo a la organización? ¿Qué garantías recibe la organización al estar reconocida por la delegación?</p>	<p>a. Sanciones: ¿A qué prestadores del servicio se le considera como sancionables? ¿Qué tipo de sanciones se le otorgan? ¿Cómo la delegación identifica a quién sancionar? ¿la delegación tiene apoyo de la policía de tránsito para sancionar a quienes infrinjan lo estipulado por la misma para la operación del servicio? ¿Cómo se puede sancionar a una organización? ¿Qué requisitos o acuerdos pasan por alto las organizaciones para ser sancionadas? ¿Cómo supervisa la prestación del servicio la delegación? ¿Quién se encuentra a cargo?</p> <p>b. Incentivos: ¿La delegación proporciona algún tipo de apoyo a las organizaciones encargadas de la prestación del servicio? ¿Al estar los operadores de mototaxi asociados a alguna organización reciben algún tipo de garantía por parte de la delegación?</p>
--	---	--	---

ANEXO B

CONSTRUCCIÓN DE LOS DATOS: ORGANIZACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN DE LOS RELATOS DE ENTREVISTA

a. Primer intento de organización de los relatos de entrevista por clasificación temática.

PREGUNTAS SECUNDARIAS	CATEGORÍA	DIMENSIONES	SUBDIMENSIONES	DESCRIPCIÓN
<p>1. ¿Quiénes son los actores implicados en estas prácticas laborales? y ¿qué tipo de relaciones se establecen entre ellos?</p>	<p>REGULACIÓN</p>	<p>PROCESO DE ORGANIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD</p>	<p><i>ESPACIO SOCIAL</i></p>	<p><i>-Historia de la actividad en la colonia</i> a. Operación de la actividad: trayectoria de los líderes b. Conformación de las organizaciones en la colonia: un lugar de permanente consenso y disputa por la apropiación del espacio y la operación del servicio c. Coyunturas importantes: el cambio de la bici a la moto, programa para el servicio, apertura de la Línea del metro y reforma de la ley <i>-De las relaciones y los vínculos</i> a. Tolerancia: vínculo que sostiene la operación de la actividad y que vislumbra el nexo con el Estado <i>-Representaciones: percepciones que tienen los actores implicados en la actividad</i> a. Percepción del gobierno b. Percepción de los dirigentes c. Percepción de los piratas d. Percepción del riesgo/inseguridad</p>
			<p><i>ESPACIO FÍSICO</i></p>	<p><i>-Escalas espaciales de la operación del servicio: forma de apropiación del espacio por parte de los operadores del servicio.</i> a. Tipos de base b. articulación con otras formas de apropiación del espacio</p>

2. ¿Cómo se organizan estas prácticas laborales informales?		ESTRATEGIAS DE SANCIÓN Y CONTROL	MARCO NORMATIVO	FORMALES	-Reglas explicitadas (ley): elementos normativos contemplados en la ley, los cuales son apropiados por los diferentes actores y puestos en juego para una diversidad de situaciones.
				INFORMALES	-Acuerdos y negociaciones: son los pactos establecidos de manera apalabrada y/o escrita que se establecen entre los diferentes actores que se encuentran implicados en la operación de la actividad y que no están contemplados en la ley.
			SANCIONES	FORMALES	Formas de hacer uso del marco normativo que sancionan prácticas que evaden las reglas explicitadas en la ley o el reglamento de tránsito.
				INFORMALES	Formas de hacer usos de los acuerdos y negociaciones que sancionan prácticas que evaden los pactos establecidos por los diferentes actores sociales implicados en la actividad.
			FORMAS DE CONTROL	Forma de ejercer el control a través de una serie de recursos para organizar la actividad y supervisar a diferentes actores implicados en la misma.	
3. ¿Cuál es el papel que juega el marco normativo?		INCENTIVOS	-Beneficios que otorga la actividad: a. Recursos materiales b. Recursos inmateriales		
4. ¿Qué incentivos y sanciones “institucionales” reciben los trabajadores que prestan el servicio para continuar con la actividad?					

b. Segundo ejercicio de organización y clasificación de los relatos de entrevista a través de dos coordenadas importantes: *El tiempo* y *El espacio*.

TIEMPO CRONOLÓGICO	TIEMPO HISTÓRICO-SOCIAL		PROCESO DE ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO			TIEMPO BIOGRÁFICO	RECURSOS EMPLEADOS POR LOS ACTORES		
	FEDERAL	LOCAL	PROCESO DE PRODUCCIÓN DEL SERVICIO	ESPACIO DE TRABAJO	ESTRATEGIAS DE REGULACIÓN		MATERIALES	SOCIALES	INFORMACIONALES

FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliografía

- Adler de Lomnitz, L. (2016). *Cómo sobreviven los marginados*. México: Siglo XXI.
- Adler de Lomnitz, L.; Salazar, R. & Adler, I. (2009). *Simbolismo y ritual en la política mexicana*. México: Universidad Nacional de Autónoma de México, Instituto de Investigaciones en Matemáticas Aplicadas y en Sistemas (IIMAS-UNAM)/Siglo XXI.
- Arteaga, A. (Coord.) (2010). *Trabajo y Ciudadanía. Una reflexión necesaria para la sociedad del siglo XXI*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- Azuela, A. (2016). Una especie de neorrealismo jurídico. En A. Azuela (Coord.), *La ciudad y sus reglas. Sobre la huella del derecho en el orden urbano* (pp. 9-39). México: Universidad Nacional de Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales (IIS-UNAM).
- Azuela, A. (Coord.) (2016). *La ciudad y sus reglas. Sobre la huella del derecho en el orden urbano*. México: Universidad Nacional de Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales (IIS-UNAM).
- Bertaux, D. (2005). *Los relatos de vida. Perspectiva etnosociológica*. España: Bellaterra.
- Bourdieu, P. (1987). *Cosas dichas*. Argentina: Gedisa.
- (2011). *Las estrategias de la reproducción social*. Argentina: Siglo XXI.
- (1999). *Meditaciones pascalianas*. España: Anagrama.
- (2007). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. España: Anagrama.
- (2009). *El sentido práctico*. México: Siglo XXI.
- Bourdieu, P. (2010). Comprender. En P. Bourdieu (Dir.), *La miseria del mundo* (pp. 527-543). Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Bourdieu, P. (Dir.) (2010). *La miseria del mundo*. Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Bourdieu, P. & Wacquant, L. (2012). *Una invitación a la sociología reflexiva*. Argentina: Siglo XXI.
- Busso, M. & Pérez, P. (coord.) (2010). *La corrosión del trabajo. Estudios sobre informalidad y precariedad laboral*. Argentina: Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET).
- Certeau, M. de. (2010). *La invención de lo cotidiano, 1. Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana.
- Contreras, J. J. (2015). *Enfoque crítico sobre las teorías del sector informal urbano en América Latina*. México: Ítaca: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.
- Duhau, E. & Giglia, A. (2016). *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI/ Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa.
- Foote Whyte, W. (1971). *La sociedad de las esquinas*. México: Diana.

- García, B. (2011). Las carencias laborales en México: conceptos e indicadores. En E. Pacheco; E. de la Garza & L. Reygadas (Coords.), *Trabajos atípicos y precarización del empleo* (pp. 81-113). México: El Colegio de México.
- García Salord, S. (2013). Algunas claves para superar el intuicionismo ingenuo y la sociología espontánea. En M. Canales (Coord.), *Escucha de la escucha. Análisis e interpretación en la investigación cualitativa*(pp.319-350). Chile: LOM.
- Garza, E. de la. (2010). *Hacia un concepto ampliado de trabajo. Del concepto clásico al no clásico*. España: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- Giarraca, N. & Bidaseca, K. (2016). Ensamblando las voces: los actores en el texto sociológico. En A. Kornblit (Coord.), *Metodologías cualitativas en ciencias sociales. Modelos y procedimientos de análisis* (pp. 35-46). Argentina: Biblos.
- Giglia, A. (2016). Reglamentos y reglas de usos de la Alameda Central de la Ciudad de México: un régimen híbrido. En A. Azuela (Coord.), *La ciudad y sus reglas. Sobre la huella del derecho en el orden urbano* (pp. 381-422). México: Universidad Nacional de Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales (IIS-UNAM).
- Guber, R. (2011). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. México: Siglo XXI.
- (2013). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Argentina: Paidós.
- Gutiérrez, A. (2005). *Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu*. Argentina: Ferreyra.
- Konzen, L. (2016). La regulación del espacio público: sobre jurisdicciones, zonas y territorios urbanos. En A. Azuela (Coord.), *La ciudad y sus reglas. Sobre la huella del derecho en el orden urbano* (pp. 423-449). México: Universidad Nacional de Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales (IIS-UNAM).
- Lahire, B. (2006). *El espíritu sociológico*. Argentina: Manantial.
- Marcus, G. & Cushman, D. (2008). Las etnografías como textos. En. C. Reynoso (Ed.), *El surgimiento de la antropología posmoderna* (pp. 171-213). México: Gedisa.
- Migdal, J. (2011). *Estados débiles, Estados fuertes*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Mora, M. (2011). El empleo precario asalariado y globalización: enseñanzas desde Costa Rica. En E. Pacheco; E. de la Garza & L. Reygadas (Coords.), *Trabajos atípicos y precarización del empleo* (pp. 161-198). México: El Colegio de México.
- Pacheco, E.; Garza, E. de la & Reygadas, L. (Coords.) (2011). *Trabajos atípicos y precarización del empleo*. México: El Colegio de México.
- Portes, A. & Haller, W. (2004). *La economía informal*. Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Raczynski, D. (1975). *El sector informal urbano: controversias e interrogantes*. Chile: Corporación de Estudios para Latinoamérica (CIEPLAN).

- Reygadas, L. (2011). Trabajos atípicos, trabajos precarios: ¿dos caras de la misma moneda? En E. Pacheco; E. de la Garza & L. Reygadas (Coords.), *Trabajos atípicos y precarización del empleo* (pp. 21-45). México: El Colegio de México.
- Reynoso, C. (Ed.) (2008). *El surgimiento de la antropología posmoderna*. México: Gedisa.
- Silva, D. (2008). El comercio ambulante y su relación con el sistema política institucional en el Distrito Federal. En B. Espinosa (Coord.), *Mundos del trabajo: pluralidad y transformaciones contemporáneas* (pp. 253-273). Ecuador: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-Ecuador (FLACSO-Ecuador).
- Silva, D. (2010). Comercio informal y ciudadanía. Reflexiones en torno a los tianguis como forma de inclusión económica, política y social. En A. Arteaga (Coord.), *Trabajo y Ciudadanía. Una reflexión necesaria para la sociedad del siglo XXI* (pp. 103-129). México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- Tarrés, M. L. (Coord.) (2008). *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. Miguel Ángel Porrúa/Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-México (FLACSO-México)/El Colegio de México.
- Tokman, V. (2001). *De la informalidad a la modernidad*. Chile: Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Uribe, J. y Ortiz, C. (2006). *Informalidad laboral en Colombia 1988-2000: Evolución, teorías y modelos*. Colombia: Programa Cultural Universidad del Valle.
- Velasco, L. (2008). Un acercamiento al método tipológico en sociología. En M. L. Tarrés (Coord.), *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. Miguel Ángel Porrúa/Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-México (FLACSO-México)/El Colegio de México.
- Wigle, J. (2016). De áreas verdes a zonas grises: gobernanza del espacio y asentamientos irregulares en Xochimilco, Ciudad de México. En A. Azuela (Coord.), *La ciudad y sus reglas. Sobre la huella del derecho en el orden urbano* (pp. 141-173). México: Universidad Nacional de Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales (IIS-UNAM).

Artículos de Revista

- Hart, K. (1973). Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *The Journal of modern African Studies*, Vol. 11, No. 1. pp. 61-89.
- Meneses, R. (2014). Los litigios por la calle: el ambulante en la ciudad de México y la justicia federal. *Revista de Estudios Sociológicos*, XXXII, 94, pp. 73-102.
- Meneses, R. (2014). La negociación jurídica del derecho a la ciudad: los ambulantes y el Centro Histórico de la Ciudad de México. *Seminario "Centro Histórico de la Ciudad de México"*, Vol. 2, pp. 11-33.

- Ramírez Kuri, P. (2015, Enero-Marzo). Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, 77, núm. 1, pp. 7-36.
- Silva, D. (2007, Julio-Diciembre). Las redes sociales y la importancia de la mediación política en el comercio en vía pública. *Perfiles latinoamericanos*, 30, pp. 79-99.
- Silva, D. (2010, Abril-Junio). Comercio ambulante en el Centro Histórico de la ciudad de México (1990-2007). *Revista Mexicana de Sociología*, 72, núm. 2, pp. 195-224.

Tesis de grado

- Alcántara, J. (2014). *Estudio de asentamientos humanos irregulares sujetos a norma de regulación especial en la delegación Tláhuac en el Distrito Federal* (Tesis de Maestría). Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Finck, J. (2015). *Transporte emergente en colonias periféricas de la Ciudad de México: el caso de los bici y moto-taxis en La Conchita, Zapotitlán, Tláhuac* (Tesis de Maestría). Universidad Iberoamericana, México.
- Mendoza, L. (2001). *La administración pública y el desarrollo urbano en el Distrito Federal. El caso de la delegación Tláhuac* (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Hemerografía

- Archundia, Mónica. *Boom de la línea 12 alcanza a mototaxis*, Periódico El Universal, 27 de septiembre de 2012.
- González Alvarado, Rocío. *Aumenta el número de bicitaxis en la ciudad; no hay regulación*, Periódico La Jornada, Domingo 29 de Diciembre de 2013, <http://www.jornada.unam.mx/2013/12/29/capital/026n1cap>.
- Guzmán, Nayeli. *Beneficios y desaciertos en bicitaxis de Tláhuac*, Periódico El Universal, Lunes 28 de Mayo de 2012, <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/111787.html>.
- Redacción. *Asamblea Legislativa del Distrito Federal prevé regular bicitaxis que operan en la capital*, Periódico Supremo, Sábado 28 de Diciembre de 2013, <http://www.periodicosupremo.com.mx/2013/12/28/asamblea-legislativa-del-distrito-federal-preve-regular-bicitaxis-que-operan-en-la-capital/>.
- Ruíz-Palacios, Fanny. *Son viables mototaxis en Tláhuac*, Periódico El Universal, 12 de marzo de 2015.
- Valdez, Ilich. *Pide ALDF censo de bicitaxis para regularizarlos*, Periódico Milenio, Lunes 11 de Noviembre de 2013, http://www.milenio.com/df/quieren_regularizar_bicitaxis-

regularizaran_bicitaxisALDF_quiere_regularizar_bicitaxispiden_a_Setravi_censo_de_bicitaxis_0_188381513.html.

- . *SEMOVI rechaza regularizar mototaxis y golfitaxis*, Periódico Milenio, 05 de agosto de 2015.

Leyes

- *Ley de Movilidad del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal, México, 28 de noviembre de 2014.
- *Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal*. Gaceta Oficial del Distrito Federal, México, 26 de diciembre de 2002.