



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN**

**ORGANIZACIÓN E INTERACCIÓN EN ESPACIOS REDUCIDOS: UN
ESTUDIO MICROSOCIOLÓGICO DEL TRANSPORTE COLECTIVO.**

TESIS

QUE PARA OBTENER TÍTULO DE

LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA

PRESENTA:

VÍCTOR HUGO CORTÉS MARTÍNEZ

ASESOR: DR. VÍCTOR ALEJANDRO PAYÁ PORRES

Abril de 2016

SANTA CRUZ ACATLÁN, NAUCALPAN, ESTADO DE MÉXICO



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.

Índice

Agradecimientos.....	4
Introducción	5
Capítulo 1. Marco teórico	17
1.1.- Las acciones recíprocas, los sentidos y la vida mental en la metrópoli.....	18
1.2.- El viajero en el no lugar	21
1.3.- Relaciones en público.	23
Capítulo 2. El transporte y su espacio de interacción.....	26
2.1.- Breve semblanza del surgimiento de la combi como transporte público.....	26
2.2.- El rol y la norma en el transporte público.	40
2.3.- El espacio y sus jerarquías.	69
Capítulo 3. Sociología de los sentidos y el transporte.....	81
3.1.-El pasajero y la interacción.	81
3.2.- Oído, música y ¡váyase acomodando!	94
3.3.- El olfato: ¿a qué huele la vida cotidiana?.....	103
3.4.-Sociología del silencio	115
3.5. El tacto: la piel en contacto con el otro	129
3.6.- El gusto en el no lugar	140
Capítulo 4. Aproximaciones al perfil del conductor a través de la entrevista.....	152
4.1.- Imágenes, objetos e identificación: la combi como extensión del cuerpo del conductor.	152
4.2.- Entrevistas.....	163
4.3.- No venimos a hacer amigos, venimos a hacer dinero.	166
4.4.- El posturero.....	173
4.5.- Los chochos.....	179
4.6.- El sol sale para todos	186
4.7.- El checador.....	193
4.8.- Puro cotorreo.....	199
4.9.- Del ejército a la combi	206
4.9.1.- Siete cuatro de la docena.....	215
4.9.2. Mujer al volante.....	227
Conclusiones	237
Apéndice.....	243
Bibliografía.....	249

Agradecimientos

A quienes verdaderamente han escrito este trabajo con su esfuerzo. Mis padres: Rosa María Martínez Hernández y Juan de Dios Cortés Jiménez.

A quienes lo han leído y les ha parecido interesante porque forman parte del presente trabajo: los viajeros, los choferes y los amigos.

A la persona con la que comparto mi vida: Norma Sanabria Reyes.

A quien gracias a sus ladridos me despertó y pude terminar esta tesis. Mi perro: Tequila.

Introducción

El tráfico diario se ha hecho costumbre en las grandes zonas metropolitanas, en las que el espacio de circulación se hace más estrecho cada día. Los estudios y las propuestas para mejorar el sistema de transporte sucumben ante las malas políticas públicas que benefician a empresas contratistas nacionales o internacionales con el otorgamiento de obras que en lugar de solucionar el problema lo agravan sin tomar en cuenta el impacto urbano. En la mayoría de los casos donde se da prioridad al automovilista particular porque generan mayores ingresos al crear vías de cuota y por su consumo diario de gasolina. Estas obras viales generalmente dejan fuera de sus planes al peatón que se convierte en otro obstáculo para los carros que desfilan a vuelta de rueda. El hecho de que las fuentes de trabajo, escolar, de recreo y para el trámite de algún documento, ya no están ligadas a las zonas de residencia, ha generado que el traslado sea una obligación y a la multitud y el tráfico su imagen. De manera que el transporte público se ha convertido en parte importante en la vida cotidiana de millones de personas que se mueven, cruzan, van y vienen, en esta zona conformada por el Distrito Federal, 59 municipios del Estado de México y Tizayuca, Hidalgo. Que suman 22 millones de viajes diariamente de los cuales el 67% se dan en transporte público, cuya velocidad promedio es de 6 km por hora.

Por lo que la siguiente investigación tiene como objetivo analizar qué es lo que sucede en estos viajes al interior del transporte colectivo, cómo se relacionan los viajeros con los otros pasajeros cuya proximidad y el contacto físico se hace inminente debido a la gran población que hace uso de este servicio, es decir la organización e interacción en el espacio reducido del transporte público. El abordaje se hace desde el enfoque microsociológico, ya que éste se centra en el orden de la interacción, las situaciones por las que se atraviesa y la estructura de las experiencias en la vida cotidiana guiada por una serie de normas. De manera que este enfoque es el más pertinente para la siguiente investigación, ya que no se busca crear una política pública que solucione el problema del tráfico y el sistema de transporte o analizarlo como un simple medio para trasladarse de un punto a otro por parte de una multitud que se arremolina en los paraderos, sobre grandes avenidas, calles, topes, etc. Sino que en la forma en cómo se relacionan los pasajeros más allá de la pura relación breve y contractual, y que a lo largo del viaje, y su repetición, esos lazos breves se van estrechando a semejanza del espacio en el que interactúan. Se analizará como una actividad situada en la que la cooperación de los actores es necesaria e importante para que esa organización permanezca estable y su actuación en equilibrio, y el viaje no se convierta en un caos, de manera que sin esta cooperación y solidaridad el viaje se estancaría sin poder salir de la situación bien librado. Po lo que el conocimiento de otras situaciones que se realizan ante un público no

ratificado y cuyo primer abordaje será sobre el supuesto del extraño, del desconocido, se va adoptando al del transporte, para sumar una más al repertorio de situaciones cuyo conocimiento se mantiene en la interacción, se despliega en la acción realizada, para luego desaparecer a la espera de ser nuevamente reactivada como el mismo viaje. Por lo que a través del análisis de la estructura normativa y los roles que se desempeñan podremos adentrarnos a esta microecología.

El método que se ha utilizado para realizar esta investigación es el de la etnografía como lo describen Hammersley y Atkinson:

En el que el etnógrafo participa, abierta o de manera encubierta en la vida diaria de las personas durante un periodo de tiempo, observando que sucede, escuchando qué se dice, haciendo preguntas; de hecho haciendo acopio de cualquier dato disponible que sirva para arrojar un poco de luz sobre el tema en que se centra la investigación, cuyo principal objetivo es describir que sucede en el lugar, cómo la gente involucrada entiende sus propias acciones y de los otros y el contexto en el que la acción sucede.¹

Siguiendo los planteamientos de la forma en cómo diseñar la investigación de acuerdo a Hammersley y Atkinson, hemos partido de algunos problemas preliminares tales como: ¿qué mueve el automóvil, además de sus pasajeros? ¿Qué modificaciones no sólo espaciales sino en cada una de las personas que lo usan y que se ven indirectamente influidas por éste, ha generado el transporte público? ¿Por qué a pesar de que todo mundo se queja del servicio de transporte en automóvil, y el tráfico, no se le abandona por otra forma más ecológica y con beneficios físicos para las personas, como la bicicleta? ¿El pasajero es tan solo un ser indiferente que se desplaza por los lugares a través de medios de transporte demostrando cierta deferencia con otro usuario para no verse colapsado anímicamente por la gran urbe? ¿Qué mensajes están plasmados en el fuselaje del automóvil y los adornos en su interior? ¿Qué nos dice esta decoración que hace el conductor de lo que supone su propiedad?

Dándonos como resultado la acotación al análisis de la organización e interacción en el transporte público tomando como punto de partida los postulados fundamentales de tres teóricos, a saber, el análisis de Marc Augé sobre los no lugares, el del sociólogo Georg Simmel sobre la influencia de la metrópoli en la mentalidad de sus habitantes y el del sociólogo canadiense Erving Goffman, sobre el orden de la interacción en una actividad situada. De los cuales no se extraen nuevas hipótesis sino que de hipótesis ya planteadas por los dos primeros, observar si tienen validez a través del paradigma situacional goffmaniano.

¹ Hammersley, Martyn y Atkinson, Paul, *Etnografía. Métodos de investigación*, Paidós, Barcelona, 2004, p. 15.

La primera tiene que ver con lo que postula Georg Simmel en su texto *Metrópoli y vida mental*, concentrándonos sólo en sus aspectos negativos, es decir en la conducta *blaseé*, la indiferencia y la reserva, como formas de socialización que se gestan en las grandes ciudades. En el que las relaciones recíprocas están marcadas por el conflicto, el odio y las respuestas violentas, debido al peso avasallador que tienen las metrópolis sobre sus miembros. El medio que se utiliza para observar si dichas premisas son o no ciertas y si lo son, en qué medida, es el del transporte público, ya que debido a sus dimensiones físicas como al número de personas que tienden a utilizarlo diariamente, se convierte en un sitio adecuado para refutar o corroborar dicha hipótesis, en la que la antipatía se vuelve la principal forma de socialización por defensa. De manera que la siguiente investigación hará de lo común algo extraño para arrojarnos información que ha quedado velada debido a la imagen estereotípica del transporte, sus pasajeros y los conductores, cuya imagen es el tráfico, la prisa y el accidente. Como lo dice Hammersley y Atkinson: “la etnografía explota la capacidad que todo actor posee para aprender nuevas culturas y la objetividad que estos procesos ponen en funcionamiento. Incluso allí donde está investigando un grupo familiar o un ambiente, al observador participante se le pide que lo trate como si fuera «antropológicamente extraño», en un esfuerzo por hacer explícitos los supuestos que él ha dado por garantizados como miembro de dicha cultura. De esta manera se espera que la cultura se convierta en un objeto susceptible de ser estudiado”².

La segunda hipótesis tiene que ver con los planteamientos del antropólogo Marc Augé sobre los medios de transporte, los cuales califica de no lugares en oposición al lugar antropológico, cuyas características principales son la generación de identidades singulares, lo relacional y el carácter histórico. De manera que el transporte en medida que es un no lugar no cumple con dichas premisas. Sin embargo, en el presente trabajo se desprenden observaciones que nos permiten hablar que existen lazos no sólo efímeros sino duraderos y elementos para la identificación así como una estabilidad en el tiempo desde el lugar del chofer, sus pares y pasajeros que se vinculan con él, no sólo de manera contractual, y que van hacia lazos de amistad o íntimos. Aunque el antropólogo francés hace una pequeña aclaración, estas categorías de lugar y no lugar dependerán de la posición que mantenga y el punto de vista del individuo. Se verá que para el chofer es un verdadero lugar relacional, histórico y de identidad. Y veremos si lo mismo ocurre con el pasajero lo cual validaría o refutaría tal hipótesis, y si su concepto es pertinente con todo y lo ambiguo que puede ser, sobre los medios de transporte como no lugares y de que estos son producidos por la sobremodernidad, o si tal vez lo único que ocurre es que los lugares están perdiendo sus asideros pero que no surgen nuevos espacios completamente opuestos es decir no lugares.

La recolección de información se da principalmente a través de la observación participante. Para resolver los problemas del cómo, el dónde y el cuándo con respecto al medio estudiado se ha elegido una sola modalidad de transporte público de las que se

² *Ibid.*, pp. 23-24.

extraen las observaciones: la combi. Debido a que el diseño del automóvil coloca a los usuarios en una situación no focalizada pero cara a cara, a diferencia de las demás modalidades de transporte. Su espacio es más reducido y por ende el contacto con el cuerpo del otro es inminente y, a pesar de este contacto continuo, en un apretujón incesante, hay una regulación sobre partes de éste que no pueden ser invadidas por el vecino. Así como de acciones que nos parecen remitir a prácticas de comunidad o localidad pequeña que perduran en la combi, donde la mayoría de sus integrantes están vinculados por parentesco o por el reconocimiento del grupo, como miembros de éste. De esta misma manera nos encontramos en la combi con un: buenos días, buenas tardes, feliz año nuevo, feliz navidad, que tengan bonita tarde, que dios los bendiga, pero que no podemos decir que sea esto una regla o que todos los pasajeros lo realicen.

En tanto que las cuestiones de “acceso”, debido a las miles de rutas que existen, hay cerca de 70 mil concesiones de transporte en el Valle de México, el análisis se desarrollará sobre las líneas Autobuses Tultepec S.A de C.V y Autotransportes Estrella del Valle de México. Que corren del municipio de Cuautitlán, donde se encuentra la base principal, hacia Tultepec, Coacalco y Tlalnepantla. Se ha elegido dichas líneas por cuestiones prácticas debido a que parte de los diferentes ramales se encontraban cerca de los lugares donde solía desplazarme, por lo que sólo ajustaba mis actividades a las horas en qué había decidido hacer el trabajo de campo. Ambas rutas tiene el mismo origen, la empresa Autobuses Tultepec Coacalco, que se funda en el año de 1945. La fecha es la única información con la que cuenta el archivo municipal sobre la historia de esta línea, por lo que su desarrollo, su historia, ha sido elaborada a partir de la información que he recabado de diferentes choferes que han estado manejando desde los inicios de la línea, como fue el caso del chofer Leobardo Viquez Reséndiz, apodado “El Forastero”. Corroboradas por información que incluye la Gaceta del Gobierno del Estado de México, con respecto Asambleas Generales donde figuran los nombres de dueños y demás personal de las empresas transportistas. Esto debido a la negativa de los dirigentes de la empresa Autobuses Tultepec S. A. de C.V., por entregarme dicha información, con el pretexto de que sólo se la pueden dar a la Secretaría de Transporte. Mientras que la empresa Autotransporte Estrella del Valle de México, se encuentra en un estado de reestructuración, ya que el dueño de la empresa, Martín Vargas, entró en litigio en contra de las personas que en estos momentos se encargan de administrar la línea, dejándolo fuera del juego, por sus antiguos empleados, justo como él se hizo de la empresa en los años 80s. Estas líneas controlan los siguientes ramales, todas con su base principal en Los Portales Cuautitlán y el Tren Suburbano: La Cantera, Lomas de Tultepec, Lomas la Virgen, Xahuento, Mirador-San Isidro, Mirador por Sarabia, Trigotenco, San Miguel Capilla, San Miguel Otlica, Plaza Coacalco, Central de abastos, Galeana y Zapata.

La mayoría de la información me llegaba de manera no solicitada, los relatos nativos, por lo que no preguntar directamente a los pasajeros que estaba pasando o que pasaba en su trayecto no significaba que no se les diera voz, porque ellos ya lo hacían sin

saberlo, su glosa corporal, sus pláticas y su comportamiento se convirtieron en índices para construir una narrativa.

Algunos relatos nativos no son el resultado de las respuestas de los informantes a las preguntas del etnógrafo: pueden llegar de manera no solicitada. Todo comportamiento humano tiene una dimensión expresiva. Las adaptaciones ecológicas, la ropa, los gestos y las maneras, todo converge en mensaje sobre la gente, Mensajes que indican el género, el estatus social, la ocupación e incluso la personalidad³.

Sin embargó, se contó a lo largo de la investigación con un informante que permitía conocer mejor el medio y sobre todo de los choferes al haberse dedicado cerca de 25 años al oficio, y como una especie de “validación solicitada”, se le entregó el borrador a varios pasajeros para que ellos dieran su opinión con respecto al análisis hecho, con lo que se pudo integrar su punto de vista, aunque la final de la investigación debido a observaciones sobre el trabajo se han hecho entrevistas y encuestas a pasajeros para no dejar de lado su punto de vista.

Para organizar dicha información y con ello no perderse a la hora se saber qué elementos eran los que se debía atender y los momentos en que se daban, tomando en cuenta las dimensiones de extracción que recomienda Hammersley y Atkinson: tiempo, gente y contexto. Se dividieron las observaciones por la periodicidad del día en: Mañana, Tarde y Noche. Así como de: fin de semana y semana inglesa (lunes a viernes). Entre una y dos horas por día, desde los años 2012 y hasta 2014. Las observaciones fueron clasificadas de acuerdo a los distintos temas que nutren el siguiente trabajo. Como se ve en el siguiente recuadro:

Observaciones con respecto a:				
Normas	Rol desempeñado	Manejo del cuerpo	Conversaciones	Actividades realizadas al interior
Configuración del espacio	Modo de manejo del chofer	Aspecto de la combi y decoración	Objetos portados por el pasajero	Los sonidos internos y externos
Los olores	Los sentidos en el transporte	Comportamiento del pasajero	Acciones atípicas o poco frecuentes	

³ *Ibid.*, p. 143.

Las vicisitudes que se encontraron al emplear la observación participante fueron de índole prácticas pero que en un principio modificaban el actuar de los pasajeros. Ya que como suele uno aprender a llevar un diario de campo en el que se van anotando las observaciones para no confiarle nada a la memoria y luego perder los datos. Anotar mientras el transporte se encuentra en movimiento y enfrena, se pasa un tope, da con un bache, acelera repentinamente, aunado a la estrechez en el espacio, daban como resultado una escritura ilegible, rayas que se mezclaban como las líneas del transporte, hacían que uno se preguntase ¿cómo es que las personas, casi todas mujeres, que se maquillan en el trayecto no terminan igual de pintarrajeadas que un diario de campo? La respuesta que tenemos es el control del cuerpo que ha adquirido a lo largo de su vida para presentar su cara arreglada.

Pero más allá de la anécdota que presentaba esta pequeña dificultad, lo más importante es que al entrar como observador participante también estaba en el punto de convertirme en alguien observado, de manera que poco a poco me estaba volviendo en el foco de atención, y las miradas parecían cuestionarme el hecho de mirar y luego anotar. Estaba influyendo en el medio y en mis propias observaciones. La solución fue bastante sencilla, me valí de la tecnología. Con una aplicación del celular podía hacer anotaciones y quedaban guardadas con fecha y hora, y podía marcar las que me parecían más importantes. Como el uso de los teléfonos es bastante común dejé de llamar la atención y pude hacer observaciones sin ningún problema.

El trabajo se realizó en un medio suburbano, los tres municipios por los que la ruta atraviesa, se encuentran dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México, Tultepec, Cuautitlán, y Coacalco. El municipio de Tultepec cuenta con 131,567 habitantes, con una extensión territorial de 27.2 km cuadrados (el Instituto de Información e Investigación Geográfica, Estadística y Catastral sólo incluye 15.66km), de los cuales 16.58 es zona urbana, de acuerdo al INEGI 2010. Colinda al norte con los municipios de Melchor Ocampo y Nextlalpan, al sur con Tultitlán, al este con Coacalco y al oeste con Cuautitlán. La actividad principal a la que se dedican es a la pirotecnia, debido a que el municipio no cuenta con alguna zona industrial que fomente otro tipo de empleo, por lo que un alto porcentaje busca empleo en los municipios colindantes o en el Distrito Federal. Cuenta con dos festividades importantes, una el 8 de marzo en honor a San Juan de dios y la Virgen de Loreto, tiempo en la que las calles principales son cerradas para el recorrido de toros pirotécnicos gigantes. La segunda es la del 8 de septiembre en honor de Santa Isabel; y una muy pequeña que festejan los músicos el día 21 de noviembre en honor a Santa Cecilia, en la que hombres se visten de mujer y pasean por la avenida principal, cuya celebración se suspendió en 2014, ya que las autoridades manifestaron que en el festejo llegaban transexuales de otros lugares, como el D.F., volviendo la celebración un carnaval.

El municipio de Cuautitlán cuenta con 140, 090 habitantes con una extensión territorial de 21.72 km cuadrados de los cuales 16.76 es zona urbana. Colinda al norte con Teoloyucan, Nextlalpan y Zumpango, al oriente con Melchor Ocampo y Tultepec, al sur con Tultitlán y al poniente con Cuautitlán Izcalli. La festividad más grande se da en el mes de diciembre cuando llegan peregrinos a la iglesia del “Cerrito”, donde aparentemente vivió, si es que existió, Juan Diego. Municipio con mayor historia (baste remitirse al texto *Los anales de Cuautitlán crónica del mundo prehispánico*) y desarrollo, con el tren suburbano se está en el D.F., en veinticinco minutos. Cuenta con 221 hectáreas de industria, 131.5 de agroindustria, 2 882 de riego, 581 de zona habitacional, 11 de comercio de baja intensidad y 18 de alta intensidad: a pesar de todo el municipio ha venido a menos desde que en 1973, siendo gobernador Carlos Hank González, perdió más de la mitad de su territorio, incluyendo la zona industrial, para crear el municipio de Cuautitlán Izcalli, más urbanizado y con mayor riqueza, pero que en estos momentos se sume en un problema de inseguridad por la filtración del narcotráfico.

En tanto Coacalco de Berriozábal cuenta con 35.10 km cuadrados de extensión territorial, de los cuales 22.08 son zona urbana, y una población de 278, 064 personas. Municipio periférico, colinda al sur con el D.F., y Ecatepec, al norte con Tultepec y Tultitlán. Está dentro de los 10 municipios del país con menor índice de marginación y menor población analfabeta. El municipio cuenta con 57 fraccionamientos que albergan 70 mil viviendas. Es uno de los llamados municipios dormitorio; altamente urbanizado, rodeado de centros comerciales, donde la comunidad tradicional y festejos son escasos. Se ha instaurado el llamado “Mexibús”, copia del Metrobús, para solventar el problema de tráfico y dar mayor fluidez a sus vías de comunicación, que pondrá en jaque a las demás modalidades de transporte público.

De manera que lo mismo se puede mirar sobre los cristales de la combi como se refleja un panorama de plazas comerciales, avenidas llenas de negocios, vías colapsadas por el tráfico, mientras una carreta halada por un burro toca una campana para recoger la basura, esto en Tultepec, que es el municipio en el que se observa un menor desarrollo urbano, y en el que aún se pueden ver como perduran remanentes de comunidad tradicional.

Sobre este espacio suburbano en el que la modernidad, como en el resto del país, nunca llegó a cristalizarse, se da el siguiente trabajo de campo. Donde el trazo urbano se va dibujando conforme la gente vaya (sobre) poblando la zona. Las medidas que ha adoptado el Estado son el cambio de uso de suelo para que la gente que es expulsada del centro del país, por la saturación, obtenga alguna casa de interés social en la periferia.

De manera que, en contexto, tenemos una mezcla de personas originarias de las comunidades antes citadas, con gente que llega de provincia por la cercanía a la ciudad y con ello obtener algún trabajo o estudio, así como personas del D.F., los que ya no pueden pagar renta o han adquirido alguna casa en esas zonas, que con el nombre paradisíaco y campirano tratan de acentuar el golpe de la lejanía: Bosques, Paraíso,

Provenzal, etc. Así como de quienes se dedican al comercio y llegan al tianguis de Cuautitlán a vender sus mercancías provenientes de Tepito, y que incluso se llegan a asentar en estos municipios.

Además, esta zona es poco politizada por lo que, como el resto de las zonas marginadas del país, se intercambia una despensa por un voto. No por nada el Estado de México es un bastión priista, que ha gobernado por más de 80 años la entidad. Son pocas las marchas o huelgas. De acuerdo al INEGI en ninguno de los tres municipios se registró alguna en 2010. Las manifestaciones de la población se dan para exigir mayor seguridad en sus colonias o porque hubo algún accidente automovilístico, incluso al grado de querer linchar a los infractores, como fue en el 2013, en el que pobladores de Cuautitlán quemaron dos combis por atropellar a varias personas en la carretera Cuautitlán-Teoloyucan. O el caso de la quema de las patrullas municipales por colonos de Tultepec al acusar a elementos de la policía del asesinato de un joven de la colonia Lomas de Tultepec, en el mismo año. El Estado de México es el número uno en feminicidios. En estos tres municipios no existe algún museo. Las obras de teatro que se llegan a observar son el “Tenorio cómico” o “Los Mascabrothers”. Hay una carencia en apoyo al rubro “cultural”. Cuando existe un evento como la Guelaguetza se tienen que adecuar gimnasios porque carecen de instalaciones o teatros donde se puedan desarrollar dichas actividades.

En este medio metropolitano se mezcla lo ciudadano y lo provinciano, lo moderno y lo tradicional, no tanto lo urbano y lo rural; ya que, como en el resto del país, el campo ha venido a menos, y sólo se da para el consumo local. Estas identificaciones suburbanas pierden sus asideros; que se enganchan con pinzas a ciertas celebraciones tradicionales, así como a familiares que se encuentran dentro de la ciudad o en otros estados. Es en este medio en el que se desarrolla la siguiente investigación, sobre una población de clase media y baja. Valiéndonos no sólo de la observación, sino de datos que nos da el estudio *Cuantificando la Clase Media en México*, realizado por el INEGI, en el que nos dice que sólo el 12.3% de la clase baja y el 44.8% de la clase media cuenta con automóvil propio mientras que en la clase alta es el 77.1%. De acuerdo a la encuesta que realizó el Gabinete de Comunicación Estratégica, en 2012, el 89% utiliza transporte público en la ciudad, de los cuales el 67% no cuenta con automóvil propio⁴. Las dos primeras usan más el transporte público que su propio automóvil. De igual forma se ve reflejado en el siguiente dato: las personas que constituyen la clase alta gastan en gasolina 5 511 pesos por trimestre, mientras los que cuentan con coche de la clase baja sólo 1 879 pesos y 3 217 la clase media.

Con respecto al desarrollo de la combi como medio de transporte me he servido de “documentos informales”, “relatos profanos”, debido al escaso material formal con el

⁴ Gabinete de Comunicación Estratégica, *Encuesta: transporte público en el Distrito Federal*, (en línea) Obtenido de: <http://www.gabinete.mx> (12 de Marzo de 2013.)

que se cuenta sobre esta modalidad de transporte, como es el caso de sitios de internet de clubs de combis. Más allá de la fiabilidad de esta información, quienes por su apego hacia este tipo de vehículos llegan a recolectar más información que la escasa bibliografía existente, en la que en algunas ocasiones se llega a confundir a las combis con los “peseros”, debido a que esta es la forma en como actualmente se les conoce tanto a microbuses como a combis; pero que tienen su origen en taxis habilitados por sus dueños como forma de transporte colectivo, cuyo cobro era de un peso, que denotaba mayor jerarquía que otros, en épocas donde se pagaba 20 o 30 centavos por trolebús o “camioncito”. Que son sustituidos luego por las combis a finales de los años 60s, manteniendo la misma tarifa; y hasta fines de los 80s, cuando se les sustituye en el D.F. por microbuses. Corroborado por la exposición que se realizó en Ciudad Universitaria de dichos coches de la marca Alemana Volkswagen en 1954. Y no antes, ya que en algunos textos, se encuentra un origen anterior, sin tomar en cuenta que es un vehículo de postguerra, basado en el modelo que había encargado Hitler a Ferdinand Porsche, el coche del pueblo: Volkswagen. Luego retomado por Ben Pon y con ello creó el prototipo de lo que hoy conocemos como combi, en 1947.

La forma en cómo está escrita la siguiente investigación refleja la forma en cómo se comportan los transportistas: contiene su carácter jocoso, desenfadado. Para evitar una aclaración a pie de página o entre paréntesis y con esto pierda fluidez el texto, se ponen en cursivas o entre comillas, las diferentes expresiones y frases que se usan en el transporte, tanto de los choferes como de los pasajeros, que se obtuvieron en el diario de campo, y que constituyen ese “decir” del transporte público. Que puede parecer vulgar, de mal gusto, misógino, pero, para los fines que se persiguen en esta investigación se vuelve imprescindible. Sin que por ello pierda seriedad y análisis el trabajo. También es una medida que se toma pensando en el lector, para que su lectura sea amena y sobre todo para que no se pierda la esencia del medio en el cual se realiza la investigación, ya que el uso del lenguaje *folk* es indispensable en este tipo de investigación, si se quiere comprender la forma en cómo se desarrolla la dinámica del transporte público y cómo es que elaboran su mundo los choferes a través del lenguaje de doble sentido, la visión que tienen de otros grupos, de su oficio, de la mujer y de los pasajeros, como lo explica Hammersley y Atkinson:

Los «vocabularios locales» nos proporcionan valiosas informaciones sobre la forma en la que los miembros de una determinada cultura organizan sus percepciones del mundo y forman la «construcción social de la realidad». Los «vocabularios locales» y las «taxonomías folk» incorporan los tipos y modelos de acción que constituyen el conocimiento acumulado y el razonamiento práctico de los miembros de cualquier cultura⁵.

⁵ Hammersley, Martyn y Atkinson, Paul, *Etnografía, op. cit.*, p. 200.

Pero siempre respetando tanto al marco teórico, los conceptos, así como de los actores sociales y la realidad que se describe. Por lo que, para evitar confusiones, cabe aclarar que, cuando se hable del chofer de transporte, también se empleará el término de transportista, operador o conductor. De igual manera se utilizará como sinónimo de pasajero el de usuario o pasaje, viajero, compañero de viaje. Y para la combi se dirá, en sus términos más superfluos, vehículo, unidad, vagoneta o minibús. En mi defensa, con respecto al modo en cómo he elegido escribir esta tesis, la metanarrativa, podemos decir que “al narrar los acontecimientos, mostramos cómo la gente actúa y reacciona en circunstancias sociales concretas. Al hacerlo, revelamos y reconstruimos a los actores sociales como «personajes» o «tipos» sociales. Igualmente, podemos mostrar los modelos de acción e interacción, sus predecibles rutinas y las sorpresas o crisis. Podemos «mostrarle» al lector tanto lo mundano como lo exótico”⁶. Y recogiendo las observaciones de Atkinson al respecto:

Más allá de las narraciones fragmentadas de personas y circunstancias están las metanarraciones que hacen variar la etnografía. Las monografías etnográficas, por ejemplo, pueden ordenarse en término de narraciones de largo recorrido. Pueden tomar la forma de una historia de intenciones frustradas, una muestra del orden en el caos o el desorden que existe en una organización racional. Pueden enaltecer las expectativas del lector sólo para negarlas. Pueden transformar los acontecimientos explicados de la vida diaria en una gran mitología de la tragedia o el triunfo humano. La etnografía puede convertirse en una fábula moral, un drama, un cuento picaresco acerca de seres sin importancia, una comedia costumbrista, un idilio rural. Puede trazar de manera explícita los paralelismos sobre la literatura y los arquetipos⁷.

El siguiente trabajo consta de cinco capítulos. El primero de ellos concierne al marco teórico que se ha tomado como guía y punto de inicio y referencia para las elaboraciones teóricas de la siguiente investigación, centrándose en los principales postulados de Georg Simmel, Marc Augé e Erving Goffman. Con respecto a la vida cotidiana y los medios de transporte. Para construir el objeto de estudio desde un abordaje microsociológico. Ya que nos parecen los más pertinentes para desarrollar un análisis de un aspecto de la vida cotidiana que por estar marcado por la rutina se suele trivializar. De Georg Simmel se retoma la *Digresión sobre la sociología de los sentidos*, en medida que la dimensión sensorial es importante en las relaciones recíprocas entre personas que interactúan para construir su mundo y relacionarse con el medio. Así como su análisis sobre la influencia de las grandes ciudades sobre la mentalidad de sus habitantes, generando una forma de

⁶ *Ibid.*, p. 269.

⁷ *Ibid.*, p. 270.

socialización que opone a la de la vida en la localidad pequeña. La forma de relacionarse para Simmel en la metrópoli es a través de la indiferencia, la conducta *blasée*, la reserva, provocada como una forma de defensa ante los innumerables estímulos que capta su sistema nervioso, así como del predominio de la economía monetaria que vuelve las relaciones racionales, calculadas y motivadas por el interés pecuniario; dejando al urbanita en un marco de mayor libertad para su individuación pero oprimido por la multitud a la que por cualesquiera causas puede responder de manera violenta, con sentimientos de odio. *Grosso modo* es la visión del teórico con respecto a la modernidad a inicios del siglo XX. Con respecto al análisis de Marc Augé, observa como esta época está marcada por el exceso, a la cual llama *sobremoderna*, en la que se va a dar una serie de producciones de espacios que no generan identidades singulares, ni relaciones duraderas y estabilidad temporal, su carácter histórico, a estos establecimientos les llama no lugares opuestos a los lugares antropológicos. Del amplio análisis que hace Erving Goffman y que gracias a él se le dio un lugar de importancia a las investigaciones que tenían que ver con aspectos de la vida cotidiana al darle una armazón conceptual al enfoque microsociológico, nos valemos de sus innumerables conceptos para desarrollar los objetivos de la presente tesis, para analizar las situaciones en las que se ve inmiscuido el pasajero de transporte público, la estructura de esa microecología que se refleja al observar la serie de normas y roles que se dan en el transporte público, y sobre todo las formas en cómo se relaciona para ver si los postulados de Simmel y de Marc Augé son válidos.

En el segundo capítulo se describe el surgimiento de las primeras rutas del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. Así como la forma en cómo fue diseñada la modalidad combi y su inserción como medio de transporte público en México. Las implicaciones políticas que ha tenido el transporte y como han sido utilizados como grupos de presión por parte de funcionarios públicos, contextualizado por el crecimiento desmedido de la Ciudad de México que se empezó a extender más allá de sus límites geográficos haciendo necesario la implementación de medios para trasladarse hasta sus lugares de trabajo o escolares por parte de las personas que eran expulsadas debido al incremento del costo de vivir en la ciudad constituyendo los municipios conurbados que hoy conocemos como parte de la zona metropolitana. De igual manera se describe la forma en cómo se configura el espacio en el interior del transporte, regulado en primera instancia por el chofer, ya que tiene como objetivo llevar al mayor número de personas a su destino a lo largo de la ruta, que es traducido en ganancia económica y anímica. Y la manera en cómo se han significado y jerarquizado trozos de ese espacio, que dividen el adelante, el lugar del conductor con dos asientos extras para otros pasajeros, y que regularmente se le asignan para ser de uso exclusivo para mujeres, el llamado “lugar del pollo”; y el atrás, donde van el resto de pasajeros. A su vez se analizan los diferentes roles que se desempeñan al interior de la combi, como

una forma de ayuda entre pasajero y chofer, para que la situación fluya lo más rápido posible.

En el tercer capítulo analiza la interacción de los pasajeros a través de sus percepciones sensoriales, es decir de los sentidos que hay en el cuerpo su soporte material para ser desplegados. Haciendo una sociología de los sentidos muy al estilo simmeliano y de David Le Bretón, un análisis de la forma en cómo la base material del sujeto, el cuerpo, se ve afectada y transformada por lo social, desde la forma en cómo abordan el vehículo y cómo se desdoblán estos en una situación donde la economía de los sentidos se convierte en casi una regla más de las normas de circulación. Por lo que en muchas ocasiones el pasajero se sume en un silencio verbal, el cual es analizado desde una sociología del silencio y la mirada, que no así de la glosa corporal, por lo que es necesario que se aborde desde los sentidos la forma en cómo socializan los pasajeros de transporte público.

En el último capítulo se analiza la figura del chofer que halla en la combi una herramienta que potencia su anatomía, una extensión de su cuerpo que carga de sentido, muy a la inversa de lo que plantea Marc Augé, con respecto a los no lugares, donde la soledad, similitud y falta de identificación, son sus características principales. En este apartado se demuestra lo contrario, con relación al chofer que ve en el transporte un verdadero lugar. Se hace un análisis de la forma en cómo decora el vehículo como una forma de proyectar su personalidad.

Se intenta delinear un perfil del conductor descrita por el propio chofer, presentando una selección de entrevistas que se realizaron a lo largo de la investigación con choferes de las dos líneas que se tomaron de base para el presente trabajo. Sin que por ello se intente decir “así son los choferes”, sino más bien, estas personas que se han dedicado al oficio de transportista han tenido tales causas para llegar al oficio, comparten características semejantes, se perciben de esta manera, padecen y gozan de tales elementos a los que los somete el trabajo de ser chofer en un ambiente metropolitano.

Capítulo 1. Marco teórico

Debido a que el objeto de estudio de la presente investigación que se centra en un aspecto de la vida cotidiana: el transporte público. Y que no pretende orientar hacia la creación de alguna política pública para mejorar su servicio y funcionamiento, sino esclarecer la forma de las relaciones que se gestan al interior del transporte, la serie de roles que se desempeñan en la situación y su estructura normativa, los vínculos que se generan entre el pasajero y el chofer, entre pasajeros, y entre los choferes mismos. El enfoque desde el que se desarrolla el siguiente trabajo es de la microsociología. Ya que este nivel de análisis se refiere menos al orden social que al de la interacción, a la estructura de la experiencia individual que al de la estructura en la vida social⁸.

En la medida que el trabajo de investigación tiene como objetivo analizar las acciones recíprocas en el espacio reducido del transporte colectivo, la interacción del pasajero, se hace pertinente abordarlo desde la microsociología, para desvelar esta forma de socialización de las personas que al hallarse en un espacio compartido deben de modificar y adecuarse a las normas que ahí imperan, bajo el supuesto de estar en copresencia de “desconocidos”, de extraños. Por lo que se retomarán las bases teóricas de Georg Simmel, quien forma las bases de la microsociología.

Debido a que la interacción dentro del transporte, en la mayoría de los casos, se da entre personas desconocidas, se utiliza el silencio como un recurso seguro para que la situación fluya, por lo que la forma no verbal del lenguaje se convierte en la mejor herramienta que tiene el pasajero para conducirse con los demás. Por esta razón se toma el análisis que se desprende de la obra de Simmel con respecto a la sociología de los sentidos, así como del antropólogo francés David Le Breton con respecto a las percepciones sensoriales y sus implicaciones para comprender el mundo social y la construcción de la realidad.

Un poco similar de lo que Simmel veía como una modificación en la vida mental del habitante de la metrópoli en la modernidad, Marc Augé al observar las transformaciones que ha provocado la modernidad en las relaciones sociales y en los lugares en las que éstas se desarrollan, los no lugares, por lo que el antropólogo francés acuña el concepto para referirse a las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de personas y bienes (vías rápidas, empalmes de rutas, aeropuertos) como los medios de transporte mismos o también los cambios de tránsito prolongado donde se estacionan los refugiados del planeta, y que tienen como característica que no son ni relacionales, ni históricos ni generan identidad.⁹Se tomará su concepto de no lugar, en

⁸ Isaac, Joseph, *Erving Goffman y la microsociología*, Barcelona, Gedisa, 1999, pp. 9-10.

⁹ Augé, Marc, *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 2000.

medida que las observaciones etnográficas descubren relaciones y elementos para la identificación en el transporte cuyos elementos no están presentes en esta categoría que crea Marc Augé, por lo que el análisis se da a la tarea de saber que tan ciertas son esas premisas.

Y, sin lugar a dudas, recurriré al análisis del sociólogo canadiense Erving Goffman sobre la presentación de la persona y las relaciones en público, que se desarrollan en la situación no focalizada en la que entramos en juego como usuarios del transporte colectivo, que van a servir de guía para desentrañar la trama de la vida cotidiana en el transporte y lo sociológicamente relevante que puede ser el estudio de un aspecto de ésta.

De esta manera reseñaré las premisas teóricas que se sirven de marco para el desarrollo de la presente investigación, a la que también se le han sumado diferentes tópicos de otros teóricos.

1.1.- Las acciones recíprocas, los sentidos y la vida mental en la metrópoli.

Georg Simmel, cuya formación académica en principio no fue la sociológica sino la filosófica y la psicológica, que ya se dejaba ver en el título de su tesis *Estudios psicológicos y etnográficos sobre música* en 1880, se convirtió en uno de los principales exponentes del enfoque microsociológico, al dar coherencia, profundidad y sobre todo, un carácter científico a una serie de temas que se extendían más allá de los objetos de estudio que sus contemporáneos solían investigar, tal es el caso del amor, del arte, de la comida, el secreto, etc. Dio forma a este nivel de estudio que hallaba su centro en el individuo con relación a otros individuos. A través de la interrogante ¿cómo es posible la sociedad?, siguiendo la forma de análisis de Kant para explicar ¿cómo es posible la naturaleza? Simmel pone al individuo como determinante de la sociedad, pero sólo si se encuentra ligado a otro individuo, a la acción recíproca. Ya que ésta se da por un proceso de la conciencia impulsada por intereses, instintos, fines, etc., que pone en relación al ser individual, cuando se produce acción de unos sobre otros se genera una unidad o socialización, cuya síntesis es lo que solemos llamar sociedad¹⁰. Aunque, paradójicamente, a la vez que determina el individuo a la sociedad, una vez creada ésta lo determina a él. La socialización coloca al individuo en una doble situación: ser para la sociedad y ser para sí mismo. Es parte y es el todo. Es ser causante y causado.

¹⁰ Simmel, Georg, *Sobre la individualidad y las formas sociales*, Quilmes, Alianza Editorial, 2002, pp. 76-106.

De manera que, el análisis que realiza, pone de relieve la importancia de analizar las relaciones sociales entre individuos como formas de socialización que dan forma a la sociedad y que producen lo que Simmel llama cultura objetiva, es decir, las creaciones del hombre, el arte, la ciencia, la filosofía, etc. Y que llegan a tener una vida independiente del individuo, debido que en el hombre existe una fuerza creativa (más vida) que permite producir objetos que pueden trascender al mismo individuo que las crea, a esta existencia objetiva de estos fenómenos le llama “más que vida”. Y que se pueden convertir en una amenaza para él, se vuelven en su contra. De manera que la mente no está esclavizada por fuerzas externas, sin embargo, el hombre puede crear objetos que lo esclavicen. Instituciones y estructuras que coaccionan sus pensamientos y sus acciones¹¹.

Desde esta perspectiva puede haber sociedad con dos individuos que se relacionen entre sí, que den pie a las acciones recíprocas. Su complejidad aumentará en medida que el número de integrantes del círculo se extienda no sólo físicamente sino que también en su riqueza. Con este modelo emergente, Simmel sostiene que entre más pequeño sea el grupo menores libertades para desarrollar una individualidad singular tendrá cada integrante, pero sus relaciones serán más estrechas y duraderas, un ritmo de vida, imágenes sensoriales y mentales más tranquilo y homogéneo, y a la inversa, entre mayor sea el grupo obtendrá mayor libertad e individuación. De esta manera veía Simmel que la metrópolis influía en la vida mental de sus integrantes pero no siempre de manera positiva, por el contrario, como se ha señalado antes, ésta creación del individuo podía llegar a amenazar su propia condición. Ya que en las grandes ciudades el individuo se encuentra expuesto a la intensificación del estímulo nervioso, a un mayor grado de conciencia de impresiones inesperadas, aglomeración de imágenes cambiantes y una tajante discontinuidad de todo lo que capta una sola mirada, un estado de alerta constante y un predominio de la inteligencia que es la que más fácil se adapta a los cambios abruptos que sufre el individuo por el poder avasallador de la vida urbana¹². Al predominar la economía monetaria y el intelecto las relaciones del “urbanita” pronto se volverían racionales, con una naturaleza calculadora en la que se impondría la puntualidad, la exactitud y el cálculo. Por lo que, como una forma de defensa y preservación, desarrollaba disposiciones mentales como el ser indiferente, una conducta *blasée* (disposición o actitud emocional que denota una indiferencia basada en el hastío) y de reserva frente al otro en sus relaciones sociales. Las consecuencias de estas disposiciones nos las explica Simmel:

Como resultado de esta reserva a menudo ni siquiera conocemos de vista a nuestros vecinos por años. Es esta reserva la que nos hace fríos y

¹¹ Ritzer, George, “Georg Simmel” en *Teoría sociológica clásica*, Madrid, MacGraw Hill, 1993, p. 306.

¹² Simmel, Georg, “Metrópolis y vida mental”, en Bassols, Mario (comp.), *Antología de sociología urbana*, México D.F., UNAM, 1988, p. 48.

descorazonados a los ojos de los habitantes de pequeñas ciudades. En efecto, si yo no me engaño el núcleo de esta reserva externa no es sólo indiferencia sino- y esto en un grado mayor de lo que uno cree- que contiene una ligera omisión, un rechazo y extrañeza mutuos que se convertirán en odio y lucha en el momento mismo de un contacto cercano, por cualquiera causas¹³.

De esta manera Simmel caracteriza las acciones recíprocas en la metrópolis por estar en constante conflicto debido a la sobrepoblación que reduce su espacio, y por ende, debe de marcar una distancia con el otro. Pero a costa de sentirse solo y desubicado. Todos estos elementos que implican vivir en la metrópolis crean un nuevo estilo de vida. Es en este punto donde el presente trabajo tratará de esclarecer si son ciertas las afirmaciones sobre esta forma de socialización del individuo metropolitano marcada por la indiferencia y el hastío llevando a respuestas de odio y violencia al otro que se nos presenta en la vida diaria. Ya que el transporte público se caracteriza por la reducción espacial que hace obligatorio el contacto físico con el otro que en un principio se nos presenta y nos presentamos como desconocidos, así como del cúmulo de estímulos nerviosos que se dejan sentir en el pasajero en un día de tráfico intenso o en una hora pico donde el abarrotamiento es la norma. Se muestra como un espacio adecuado para analizar estas formas de socialización, y si, como lo expone Simmel, están marcadas por la indiferencia, el hastío y la reserva, o por el contrario existe más atención, cooperación, empatía, solidaridad, paciencia, de lo que realmente creemos en una zona en la que transitan 20 millones de personas, de historias que se entrelazan en una brevedad de tiempo.

En medida que la sociedad surge de la síntesis de las relaciones mutuas, cuyo resultado actuaba en ocasiones en contra del propio individuo, como lo hemos visto en el caso de las grandes ciudades, de la metrópolis. Muy distinto a la posición cartesiana sobre los sentidos, Simmel le da una notable importancia a las percepciones sensoriales, ya que a través de los sentidos, y en mayor medida, en la vista, se ejemplificaba la reciprocidad más perfecta de acuerdo a Simmel:

La intimidad de esta relación procede del hecho notable de que la mirada dirigida al otro, la mirada escrutadora es, en sí misma, expresiva; y lo es por la manera de mirar. En la mirada que el otro recoge, se manifiesta uno a sí mismo. En el mismo acto en el que el sujeto trata de conocer al objeto, se entrega a su vez a este objeto. No podemos percibir con los ojos sin ser percibidos al mismo tiempo. La mirada propia revela al otro el alma, al tratar de descubrir el alma del otro. Pero como esto, evidentemente, sólo sucede mirándose cara a cara, de modo inmediato, nos encontramos aquí con la

¹³ *Ibidem*, p. 53.

reciprocidad más perfecta que existe en todo el campo de las relaciones humanas.¹⁴

Po lo que en esta digresión sobre la sociología de los sentidos Simmel no deja de lado el aspecto sensorial, por el contrario le da una importancia relevante en las interacciones, ya que en medida de su uso podemos conocer al otro y relacionarnos con él. Para complementar la relevancia de este aspecto se retoman los trabajos del antropólogo David Le Breton quien ha hecho como centro de su análisis al cuerpo, sus implicaciones, las formas en cómo se ha abordado desde las grandes teorías, como se observa en *Sociología del cuerpo*. El peso que tienen en la elaboración del mundo analizado en *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos*. Las representaciones del cuerpo tanto desde la perspectiva médica como en la vida cotidiana en *Antropología del cuerpo y la modernidad*. Y en las ocasiones en la que la interacción se desenvuelve con el uso lenguaje no verbal, la palabra enmudece y lo único que queda es el silencio, arroja un panorama de los múltiples significados de esto que, usando un acertijo, al nombrarlo desaparece. *El silencio: aproximaciones*.

1.2.- El viajero en el no lugar

Para Marc Augé los medios de transporte, en sí el Metro, son instalaciones en las que las líneas de la vida, del pasado, se cruzan con las del transporte. Nada es tan individual y a su vez tan colectivo como un viaje en el Metro, expone el antropólogo. El viajero pasa por caminos marcados por una memoria colectiva trivializada en medida que su viaje es por obligación y se hace rutinario. Espacio para la evocación, sólo en retrospectiva se pueden observar los planos de la vida que llegan y se van, se desplazan por esa cartografía de estaciones en las que le dicen más al viajero por las experiencias que atan al pasado con el espacio en el que se vivió, que por los nombres que hacen referencia a eventos o personajes históricos. “Esos recuerdos no sólo nos remiten a ellos mismos, sino a un momento de la vida repentinamente percibido (tal vez ilusoriamente) en su totalidad, como si el individuo que consulta un plano del metro redescubriera a veces el punto de vista (en cierto modo análogo aquel desde el cual André Bretón postulaba la existencia de la visión surrealista) desde el cual se pueden percibir d manera permanente, y extrañamente solidario, a la distancia, los recovecos de la vida privada y los azares de la profesión, las penas del corazón y la coyuntura política, las desdichas de la época y la dulzura de vivir”¹⁵.

¹⁴ Simmel, George, “Digresión sobre la sociología de los sentidos”, en *Estudios sobre las formas de socialización. El espacio y la sociedad*, Tomo VI, Quilmes, Alianza editorial, 1980, p. 678.

¹⁵ Augé, Marc, *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Barcelona, Gedisa, 1987, p. 19.

El sistema de transporte, desde la perspectiva de Marc Augé, se enmarca en una época en la que su característica principal es el exceso. Nunca antes se tuvo la posibilidad de hallar un cúmulo de información gracias a la tecnología y medios electrónicos. De desplazarse de un lugar a otro del planeta, e incluso del universo, a través de los medios de comunicación que difunden esas imágenes. De igual manera un cúmulo de acontecimientos sucede pisándonos los talones entre generaciones que se ven rebasadas por esta “aceleración de la historia”. Apenas tenemos tiempo de envejecer un poco que ya nuestro pasado se vuelve historia, que nuestra historia individual pasa a pertenecer a la historia... La historia nos pisa los talones. Nos sigue como nuestra sombra, como la muerte¹⁶.

Para el antropólogo francés pasamos por una era de superabundancia de acontecimientos, superabundancia de información y superabundancia espacial. A esta era la nombra sobremodernidad. La cual es productora de no lugares, es decir, de espacios que no son, en sí, lugares antropológicos y que, contrariamente a la modernidad baudeleriana, no integran los lugares antiguos; estos catalogados, clasificados y promovidos a la categoría de lugares de memoria, ocupan allí un lugar circunscripto y específico.¹⁷

En esta sobremodernidad el individuo se encontrará con una serie de no lugares desde su nacimiento hasta su muerte. Ha perdido el cobijo de la comunidad tradicional, del lugar antropológico. Se nace en una clínica y se muere en un hospital. En estos espacios la relación es contractual y estará mediatizada por la invasión de textos que le indican de qué manera debe de actuar, desde las señales en la carretera hasta las del cajero automático. En el tránsito por el no lugar el individuo es uno más entre los usuarios de esos espacios, ya que el no lugar crea identidades compartidas, en un sentido positivo el individuo se libera del peso de su identidad y de los roles que desempeña con respecto a ésta, no siente más que lo mismo que suponía Simmel en el hombre metropolitano: soledad y similitud. De esta manera define, como él dice, prosaica, el Metro: la colectividad sin el festejo y la soledad sin el aislamiento.¹⁸

El no lugar se define por oposición al lugar antropológico cuyas principales características son la identificación singular, lo relacional y lo histórico. Aspectos que no cumple el no lugar para Augé, como sí lo es el lugar de nacimiento, constitutivo de identidad y al cual está arraigado, hay un sentido de pertenencia. En cuanto a lo relacional, a través de las reglas del lugar sitúan al individuo en una configuración de conjunto, y si ve relación en estos no lugares la designará como fortuita y fugaz minada por el uso compartido y lo sobrepoblado que suelen estar como es el caso del Metro¹⁹. En

¹⁶ Augé, Marc, *Los no lugares...*, op. cit., p. 33

¹⁷ *Ibid.*, p 83

¹⁸ Augé Marc, *El viajero subterráneo*, op. cit., p. 26

¹⁹ *Ídem.*

tanto que el elemento histórico sugiere un mínimo de estabilidad temporal, como el calendario ritual.

Aunque acepta Marc Augé que su concepto puede ser ambiguo y que los no lugares nunca se cumplen totalmente, no existen en forma pura. “Por supuesto, el estatuto intelectual del lugar antropológico es ambiguo. No es sino la idea, parcialmente materializada, que se hacen aquellos que lo habitan de su relación con el territorio, con sus semejantes y con los otros. Esta idea puede ser parcial o mitificada. Varía según el lugar que cada uno ocupa y según su punto de vista”²⁰. Desde esta perspectiva veremos si estos espacios de tránsito, medios de transporte, entran dentro de la categoría de no lugares, como lo explica Augé o entran en la categoría de lugar. Y si es pertinente su uso a sabiendas que ambos pueden no cumplir con las características que el teórico les designa. Y si, como lo dice el autor, el punto de vista y el lugar que ocupe el individuo bastan para ubicar la categoría de lugar o no lugar. Puesto que en el análisis que hace sólo ve los no lugares, sitios de tránsito, desde la perspectiva del usuario, del pasajero, y no desde el punto de vista de quienes los manejan, quienes forman parte de ellos para su funcionalidad, digámoslo de esta manera, no ve las relaciones ni la interacción que se gesta tras bambalinas. Por eso se recurre al enfoque microsociológico que nos permite observar las interacciones de las personas en situación y un contexto determinado, así como las regiones en las que se desarrolla.

1.3.- Relaciones en público.

Si bien Simmel va a ser quien difunda y le dé su carácter científico al enfoque microsociológico, Erving Goffman le dará su arquitectura conceptual. La influencia de Simmel en Goffman se pueden ver desde la definición que conserva el sociólogo canadiense de interacción: las acciones recíprocas. De manera que, para Goffman, interacción será “la influencia recíproca de un individuo sobre las acciones recíprocas cuando se encuentran ambos en presencia física inmediata”²¹. Pero marca una gran diferencia. Mientras que Simmel se centraba en la relación entre el individuo con otros individuos, de manera que el resultado era la sociedad por ellos determinada y a su vez determinados, el objeto para Goffman será, no los hombres, sino sus momentos, las situaciones por las que atraviesan y que no son determinadas por las estructuras sociales ni determinantes. Estas circunstancias son analizadas como fenómenos sociales con historia específica, mantienen una regularidad y organización, y sus consecuencias conducen a juzgar las maneras de hacer y de decir. De manera que la experiencia que va

²⁰ Augé Marc, *Los no lugares, op. cit.*, p. 61

²¹ Goffman, Erving, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires, Amorrortu, 1989, p. 27.

obteniendo la persona se suma al repertorio de situaciones, aunque siempre exista en ellas un elemento inédito. En este sentido, son las situaciones las que nos exigen que seamos capaces de responder al otro.²²

Lo que nos interesa de la obra para la siguiente investigación de Goffman es lo concerniente a la puesta en escena del actor, los recursos que utiliza para desarrollar su actuación en un medio ecológico para sostener su “cara” y la de los demás guiados por una estructura normativa, en un espacio público. A través de la obra de Goffman podemos observar cómo actúan las personas en el transporte público con relación a sus demás compañeros de viaje en una acción situada de manera que las actividades de las personas forman un todo coherente, es decir, existe un orden.

Para el sociólogo canadiense el individuo como actor se presenta ante un público unas veces “ratificado” y otras no, como en las relaciones en público en las que se encuentra inmiscuido. La forma en cómo se nos presenta nos ofrecerá una información que supone controlada, información *que da*, y otra que se desprende sin que él lo perciba, la que *emana*. A esta dotación expresiva incondicional o inconsciente, que va desde su ropa, la edad, el sexo, sus modales, las insignias, le llamará Goffman *fachada*. Que desplegará en función de la imagen que quiere dar a los demás, su *cara*, como el valor social positivo que una persona reclama efectivamente para sí por medio de la línea que los otros suponen que ha seguido en determinado contacto²³. Para Goffman, siguiendo a Durkheim, la *cara* supone un elemento sagrado que tendrá que cuidar, que trabajar cada individuo si es que la quiere sostener, de lo contrario quedará desacreditado, sin cara, algunas de estas prácticas salvadoras de la cara son *el tacto, la diplomacia, el savoir faire*. Ya que la personalidad humana es una cosa sagrada; nadie debe de atreverse a violar ni a cruzar sus límites, pero al mismo tiempo el mejor bien se encuentra en la comunión con los demás²⁴. De manera que para proteger y protegerse a sí mismo tendrá que recurrir al orden del ritual, entendiendo por éste como una “forma en que el individuo debe proteger y designar las consecuencias simbólicas de sus actos, mientras se encuentra en presencia inmediata de un objeto que tiene un valor especial para él”²⁵. Por lo que el ritual será una forma de movilizar a la persona y para afinar el orden moral y social, en medida que debe de cuidar de sus actos y sus consecuencias, por lo que Goffman hablará de rituales de presentación (saludos, advertencias sobre cambio de aspecto o posición social), rituales de evitación, la deferencia y el buen o mal proceder que puedan turbar la situación.

De manera que la persona emite una serie de mensajes para que el otro los interprete y puedan llevar a buen cauce la situación en la que se encuentran comprometidos. Por lo que el sujeto se convierte en un vehículo cuyo caparazón es su propio cuerpo y en el que, al igual que lo que sucede en las carreteras, se ve guiado por

²² Isaac, Joseph, *Erving Goffman y la...*, *op. cit.*, p.14.

²³ Goffman, Erving, *Ritual de la interacción*, Argentina, Tiempo contemporáneo, 1967, p. 13.

²⁴ *Ibid.*, p 70.

²⁵ *Ídem.*

un código de circulación que permite evitar choques con sus demás compañeros. Ejemplo de esto es el “ojeo”²⁶, este vistazo del círculo cercano a una persona que permite observar el curso de los demás y con ello hacer una “finta corporal” para que el otro lea la dirección que vamos a seguir y con esto evitar un choque.

A través de este análisis situacional podemos comprender qué es lo que pasa en el medio de transporte, cómo se desarrolla la interacción entre los pasajeros analizando la “glosa corporal”. Retomando estas premisas se va a describir y estudiar esta microecología del transporte público en la que se van a dar una serie de relaciones “cara a cara” por la configuración funcional del espacio en copresencia con otros pasajeros y que influirá en el modo de actuar, diferenciándose de las otras modalidades de transporte. Al retomar la premisa de que la cara es sagrada para las personas y en esa medida se cuida de las consecuencias de las acciones para salvar la cara del otro, podemos observar el manejo del cuerpo del viajero para no profanar y autoprofanar este lugar sagrado que sirve como límite ante el contacto inminente con el otro. Cómo se sirve del medio, el dirigir la mirada hacia el afuera a través de las ventanas, en el piso o en algún otro objeto que lleve el pasajero como libros, revistas, juguetes; para no contaminar esos “territorios del yo” que analiza Goffman en *Relaciones en público*.

El uso de este marco teórico nos muestra los referentes a través de los cuales se analizan la serie de problemas y objetivos planteados en esta investigación, pero que no agota la bibliografía consultada ni las referencias citadas, ya que éstas se han usado con la finalidad de dar sustento al presente trabajo, así como para la triangulación de las observaciones etnográficas y la recolección de información como es el caso de la entrevista y el cuestionario.

²⁶ Goffman, Erving, *Relaciones en público. Microestudio del orden público*, Madrid, Alianza editorial, 1979. pp 30-31.

Capítulo 2. El transporte y su espacio de interacción.

2.1.- Breve semblanza del surgimiento de la combi como transporte público.

Una cantata de bocina
Gusano de luz por la calle sombría
Los ojos relucientes bajo la noche fría
Reptil de la ciudad que raudo se desliza

Concha Méndez, escritora y poeta.

En una fábrica alemana en la época de la postguerra, mientras el mundo seguía herido por una segunda guerra mundial cruenta y los fantasmas del holocausto antisemita rondaban en una Alemania dividida, como símbolo de su derrota. Un ingeniero Holandés, Ben Pon, observó, en una visita que hizo a la fábrica de Volkswagen en 1947, que los trabajadores para mover los materiales y las partes de los autos que fabricaban se valían de un vehículo del tipo escarabajo para transportarlos. Este hombre se valió de esa imagen, de una simple cabina con un motor, para construir un prototipo de auto de carga llamado *Transporter*, cuya variante es la Volkswagen *kombi*, para promover la construcción de estos vehículos en los Países Bajos²⁷.

El diseño del automóvil fue sencillo, su objetivo era ser un coche de carga, los arreglos y la decoración eran hechos por los distribuidores a petición del comprador. Por lo que la furgoneta de ser un vehículo adaptado para movilizar maquinaria, pasó a convertirse en un medio de transporte de personas, comercializado por los británicos, que en el reparto de Alemania por los Aliados tomó el control de la empresa Volkswagen. De manera que, en años posteriores, se utilizó para crear ambulancias, coches de bomberos; la empresa Westfalia le adaptó una carpa para convertirla en una casa para acampar rodante. La estructura permitía hacerle un sin número de modificaciones al vehículo, que pronto se empezó a popularizar en Europa, y ya en la década de los 50s arribó al continente americano al construir la empresa una factoría en Sao Paulo, Brasil; y más tarde, en junio de 1964, una en la ciudad de Puebla, en México.

De esta manera queda de manifiesto la amplitud del espacio, por ser una sola cabina con motor, que podía utilizarse tanto para transportar objetos como personas; de ahí su nombre: *Kombinationfahrzeug*, vehículo de uso combinado, que se simplificó en

²⁷ *Historia de la kombi vw alemana* (en línea), Obtenido de: <http://www.solokombis.com.ar> (octubre de 2012)

kombi wagen. De tal suerte que la gente comenzó a utilizarlos para transportarse y para vivir en ellas. Un ejemplo magistral de esto se dio en la época psicodélica contracultural de los 60s. En la que la ruptura con una estructura social autoritaria, tanto del Estado como la familia, dejaban un paisaje de hombres y mujeres que rechazaban el materialismo de una vida moderna a través de una búsqueda espiritual exacerbada por el Lsd, la marihuana y el rock; en pro de una vida libre y lejos de la guerra y los convencionalismos de una sociedad conservadora. Por tal motivo se fueron concentrando en grandes grupos, en comunas, y que mejor vehículo para trasladarse, dormir, comer, vivir, que la combi, que albergaba baño portátil, refrigerador, sofá cama, techo descapotable, etc. Nada raro es ver como se fueron ajustando a los gustos particulares estas unidades decoradas con imágenes de Janis Joplin, Jimi Hendrix, el símbolo de amor y paz, flores coloridas, figuras oníricas.

Cerca de dos décadas después de su creación pasaron para que este vehículo tuviera una segunda transformación y pasara de unidad de carga a transporte público en Latinoamérica, no siendo ésta su única función, como lo explican en su página miembros de un club de combis de México:

A lo largo del tiempo este ícono se llenó de miles de usos desde una bella casa rodante con techo elevable equipada por Alzaga, Azkaban o la famosa Camper de Satélite, una ambulancia o un carro de monjas, quizá se le vio vendiendo helados y de carroza fúnebre, bueno hasta un puesto Mobil ¡de comida!, así de grande fue su impacto en México.²⁸

Se empezó a dar a conocer este modelo del *Transporter*, la combi, debido a la exposición en 1954 en Ciudad Universitaria: Alemania y su Industria. Con el crecimiento desmedido de la ciudad, en 1953 la población era de 3,5 millones, en 1960 la cifra superaba los 4,5 millones y para 1964 había una fuerte tendencia hacia los 5 millones de habitantes. Surgió la necesidad de una modalidad de transporte que pudiera ayudar a desplazarse a miles de personas que necesitaban atravesar distancias que sus simples pies no podían realizar, para el encuentro, para el paseo, para transportar sus mercancías. Es en esta década en la que aparece el proyecto del sistema de transporte Metro, y también en la que aparece la combi, como da cuenta la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, al decir: “con el nacimiento del Metro surgieron otros servicios laterales como el de los **"peseros"**, en 1968, que eran automóviles que prestaban servicio en ruta sin itinerario fijo y eran llamados así porque su tarifa era de un peso. Sus servicios se extendieron hasta conformar 103 rutas y 14 mil 377 unidades²⁹”.

²⁸ *La combi en México* (en línea), Obtenido de: <http://clubtipo2mexico.tk/> (junio de 2012).

²⁹ Secretaría de Transporte y Vialidad, *Historia del transporte en la Ciudad de México* (en línea), Obtenido de: <http://www7.df.gob.mx> (noviembre 2013).

La demanda de transporte público, y las distintas modalidades que iban surgiendo, respondía al proceso de industrialización por el que atravesaba México y que se centralizaba en la capital. Lugar de intercambios. Donde no sólo los capitalinos circulaban por sus calles y avenidas, sino también por miles de personas de provincia que encontraban en la ciudad un lugar para laborar, escuchando los cantos de sirena de la bonanza económica del Milagro Mexicano. Arribaban con la esperanza de encontrar una oportunidad para su supervivencia y desarrollo económico. Así como para su esparcimiento, para su recreo. Ciudad de charros y mariachis, de cines y de teatros, de parques y zoológicos; ciudad de fe que alberga el nicho de la Virgen de Guadalupe las peregrinaciones que habitan la capital cada 12 de diciembre.

El cúmulo de personas que recorren el paisaje ciudadano necesita de un vehículo para sus traslados, más allá del cuerpo que se muestra incapaz de recorrer semejantes distancias. Entonces ellos mismos, que buscan una fuente de trabajo, se convierten en una para aquellos que se dedican a ser choferes, para quienes obtienen una concesión en el ámbito del transporte público o para aquellos que convierten el espacio público en un escenario donde pueden ofrecer productos o su ingenio a cambio de una moneda “que no afecta a su economía”. Al no existir una planeación del desarrollo urbano, el ingenio viene a serle frente a la incapacidad de gobiernos de dar respuesta a la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, de una actividad a otra. De manera que se improvisan coches para transformarlos en vagonetas que transportan vidas, sueños, esperanzas, deseos, huelgas. Dejándonos un panorama que, más que red, parece telaraña de transporte colectivo, que se teje con los itinerarios de miles de usuarios que dejan algo de sí en cada viaje. Este ingenio no sólo está representado en las formas que adoptan los automóviles en una estructura ergonómica, que no siempre cómoda; y las formas de sus diseños y coloridos, sino también en los usos para los que fueron creados y luego para los que son utilizados. Tal es el caso de los llamados “fotingos”³⁰ o “fordcitos”, coches particulares que, ante las huelgas de los tranviarios, 8 de octubre de 1914, aprovechaban para dar el servicio de transporte y con ello hacerse de sus ganancias económicas. Ya que el transporte colectivo no sólo mueve a usuarios, sino a una enorme cantidad de dinero, convirtiéndose en un verdadero negocio. De ahí que existan rivalidades entre pares de oficio, rutas, y modalidades de colectivos. Como lo fue en su momento entre el tranvía y los “camioncitos”, dejando una serie de accidentes al querer sacar, literalmente, del camino, a su competencia, siendo el accidente que sufrió Frida Kahlo en 1925 un ejemplo de dichas confrontaciones:

Los camiones de mi época eran una cosa absolutamente endeble.
Comenzaban a circular y tenían mucho éxito, los tranvías andaban vacíos.
Subí al camión con Alejandro Gómez Arias, yo me metí a la orilla junto al

³⁰ Por su nombre en inglés de la marca Ford modelo T de 4 cilindros, que incluía embrague: “Foot it and go”, pisa y arranca. Se contrajo a Fotingo.

pasamanos, Alejandro junto a mí. Momentos después, el camión chocó con un tren de la línea Xochimilco. El tren aplastó el camión³¹.

Muchos de los accidentes que se sufren en el transporte público han provocado la mala imagen que tienen los conductores, el estigma, y sus vehículos, que en muchos casos sirven de excusa para sacar de circulación e insertar nuevas modalidades de transporte, beneficiando a ciertos consorcios y agrupaciones dándoles concesiones para que trabajen, prácticamente se apoderen, de diferentes rutas.

De igual forma Salvador Novo nos da una visión del inicio de estos camiones como medio de transporte motorizado:

Hudson, súper, súper six. Entonces, como sobraba ya gente en México, y gente de dinero, se aceptó el auto universal. Y por 1917- ¿el sincronismo de las invenciones?- se hicieron circular algunos camiones. Se pensó que serían mejor los fuertes y los sólidos. Hasta hubo uno de dos pisos; pero –ley creo sociológica- lo que se ganaba en amplitud se perdía en intensidad; y a medida que se establecían más líneas y que había más camiones, se personalizaban éstos y pasaban de varias marcas a la finalmente adoptada: la Ford. Si fuésemos cubanos, hubiéramos dicho fotingos. Por una costumbre muy mexicana de disminuir las cosas lamiéndolas, les llamamos fordcitos... He aquí por qué a la revolución y Mr. Ford le debemos una nueva casta que tiene en los rieleros su género próximo y en la libertad no sujeta ni a cable ni a riel, su específica diferencia.³²

Y sobre el inicio de la regulación de la circulación, los semáforos, nos dice:

Tráfico tan constante reclamaba una orientación. Y he aquí que vestidos de policemen, sobre un banco ridículo, empezaron dos o tres agentes de tráfico. Se hacían enredos; y se proyectaron semáforos. Los primeros decían Siga, en verde, y Alto, en rojo: stop and go. Luego los trajes de los inspectores no fueron tan costosos, ellos fueron más y los semáforos se castellanizaron; se les puso un paraguas que funcionaba mal y ahora dicen alto, adelante y peatones; cuando leen lo último todos los que se consideran peatones se adelantan. Otros hay que esperan a que diga otra cosa³³.

La combi como medio de transporte público entra en escena debido a que las modalidades anteriores no podían cubrir la demanda de transporte que la ciudad exigía, los taxis se hicieron colectivos, sin autorización, y aun así no fue suficiente; por lo que se

³¹ *Frida Kahlo describe su accidente* (en línea), Obtenido de: <http://theshops.mx> (17 de octubre de 2007)

³² Novo, Salvador, *El joven*, México, Imprenta Mundial México, 1933, pp. 24-25.

³³ *Ibidem*, pp. 26-27.

improvisaron furgonetas de *Volkswagen* para dar servicio a mayor cantidad de pasajeros. Pero es breve la estadía de la combi en la ciudad, que al seguir cobrando un peso, una cantidad alta a pagar para la época, se convirtió en un medio que bien podía diferenciar jerárquicamente a las personas, puesto que a los que no les alcanzaba mejor tomaban el tranvía. Debido a la gran demanda de transporte es poca su proliferación, ya que la expansión poblacional y el negocio que representaba para el capital privado fomentar el uso de formas de transporte que desplazaran mayor número de pasajeros y con ello mayor número de dividendos, hizo eco en las autoridades que impulsaron el uso de camiones, como es el caso de los Delfines, las Ballenas, El Ruta 100. Por lo que se ponen como justificación los riesgos que implica el transporte en su modalidad de combi para los pasajeros y la seguridad vial, para su sustitución por el Microbús. Otro vehículo de carga con un chasis, mezcla de combi y camión, con la llegada de Manuel Camacho Solís como Jefe del Departamento del Distrito Federal, de 1988 a 1993³⁴. Que a la postre se convirtió en uno de los más peligrosos modos de transporte y que deja en evidencia lo antes citado: no es la seguridad del pasajero la que se buscaba al sacar del parque vehicular de transporte público a una modalidad, sino los dineros que están en juego y las relaciones de poder que se van gestando.

De esta manera se puede ver cómo es que la población encuentra formas que puedan satisfacer sus necesidades de desplazamiento, en el sentido que varios automóviles, entre ellos la combi, no siendo creados para el uso de transporte público los han adaptado para que funjan como tal, debido a los enormes cantidades de persona que están en constante movimiento, hacia sus trabajos o a su hogares. Dejándonos un folclórico desfile por las calles de la ciudad y la zona metropolitana desde que llega el primer vehículo eléctrico a México corriendo a una velocidad de 10 km por hora, y con autorización de hacer paradas únicamente en las esquinas, en 1859. La “fauna” de automóviles se extiende desde el Tranvía, los Fordcitos (décadas de los 10s, 20s y 30s), Ruta 100, Chimecos o Guajoloteros (40s) Cocodrilos, Cotorras, Chatos, Trompudos o Pistaches y Vitrinas (50s y 60s), Delfines, Ballenas (70s), Peseros, Combis y Microbuses (80s hasta la fecha).

El transporte motorizado ha reconfigurado el espacio público. Marginando a zonas cuyas rutas serían una pérdida económica por lo retiradas, lo intransitable, la poca seguridad y el minúsculo pasaje; se lucha por las rutas con mayores dividendos. Las concesiones que ha hecho el Estado para que particulares sean quienes brinden el servicio de transporte público, se han convertido en un negocio plagado de irregularidades. Nada nuevo. Desde 1922 se tiene registros de protestas por beneficiar en el otorgamiento de rutas a unos cuantos permisionarios; a un año de haber sido formada la primera

³⁴ Luege, José Luis, *Combis y Ruta 100 primera parte*, El Universal digital (en línea), Obtenido de: <http://m.eluniversal.com.mx> (14 de Abril de 2014).

ruta en el Distrito Federal, creada por Rosendo Moctezuma y Manuel Gómez: la ruta Roma-Piedad. Ya para 1923 se había formado la Alianza de Camioneros de México, dando servicio no sólo en Distrito Federal y municipios conurbados del Estado de México, sino al resto del país³⁵.

Al estar concesionado el transporte público a particulares, el trazado de las rutas no responde a ninguna política de planeación urbana, sino a los intereses económicos que en un principio no están fuera de lo legal, puesto que responden a las necesidades de desplazamiento de la población, son loables; pero cuando el negocio produce grandes capitales, el pasajero pasa a segundo término, las condiciones laborales de los choferes, que en un principio siguen la política del llamado Hombre-Camión, son pésimas. Se les paga un porcentaje de los viajes hechos, regularmente del 12% al 18%, medido por el boletaje; que finge ser el seguro del pasajero, “sin boleto no se puede hacer reclamaciones del servicio”, pero realmente para lo que sirven es para controlar el salario del chofer y que éste entregue la mayor cantidad de dinero a su patrón³⁶. El negocio del transporte pasa a las manos de los permisionarios que se hacen de grandes flotillas de vehículos y a los servidores públicos que les otorgan las concesiones; cobrando luego los favores, desplazando a los choferes que son dueños de su propio camión, así se forma la Alianza de Camioneros, que pronto se convierte en el llamado “Pulpo Camionero”, teniendo como presidente a Rubén Figueroa Figueroa, fundador de Autobuses Flecha Roja, ahora Autotransportes Estrella Blanca, y gobernador del estado de Guerrero de 1975 a 1981. Siendo senador y aún aspirante a la gubernatura es secuestrado por Lucio Cabañas, y una vez que fue liberado, el gobierno federal manda capturar y asesinar al maestro guerrillero de la Escuela Normal Rural de Ayotzinapa. El linaje lo hereda al hijo, Rubén Figueroa Alcocer, que funge como Presidente de Comunicaciones y Transportes de 1979 a 1982, en el Distrito Federal, para después, igual que el padre, ser gobernador de Guerrero, para el periodo de 1993-1999, pero debido a la masacre del vado de Aguas Blancas pide licencia para separarse del cargo temporalmente y en 1996 abandona definitivamente la gubernatura, siendo su sustituto Ángel Aguirre Rivero, que de igual manera, en 2014, pide permiso para separarse del cargo temporalmente por la desaparición de 43 estudiantes de la misma escuela donde se formó Lucio Cabañas, la Normal Rural de Ayotzinapa.

El transporte público y la política han ido muy de la mano. Concesiones a canje de votos ha sido la moneda de cambio de burócratas aspirantes a algún cargo público de elección popular. Los transportistas apoyan a candidatos, acarrear personas, convencen a familiares, amigos y pasajeros con tal que en la siguiente administración les dejen trabajar, les otorguen permisos para poder seguir en la ruta o apoderarse de alguna. Con

³⁵ Arenas, Gabriel, *Historia de los autobuses en la Ciudad de México de 1917 a 1981* (en línea), Obtenido de: <http://esquina-bajan.blogspot.mx> (Febrero de 2012)

³⁶ Esta política del hombre-camión sigue usándose, como es el caso de Guadalajara, expuesto en un documental realizado por el colectivo Caracol Urbano, *El hombre-camión*.

el paso del tiempo se fueron convirtiendo en un brazo más para el partido que se eternizaba en el poder, el PRI; y que ahora está de regreso. Y es que el transporte público se ha convertido en una red de relaciones de poder fortalecida por la consolidación del corporativismo que impulsó Lázaro Cárdenas en su gobierno, para utilizar al sector popular gremial como caballos de batalla para las acciones del Estado.

El transporte público, como otros gremios, se ha convertido en grupo de presión. Las redes a través de las cuales se movilizan millones de personas también se pueden saturar, se pueden obstaculizar; para obtener beneficios a su favor o para exigir el cumplimiento de promesas que se les hicieron con tal de apoyar tal o cual causa, candidato, presidente o reventar alguna protesta o pedir la destitución de algún secretario de Comunicaciones y Transporte.³⁷

El alumno se revela a su mentor, una vez que ha aprendido la forma en cómo se presiona para lograr sus propósitos. Mientras estos sean de utilidad se les consiente, se les solapa, cuando se ven como un “peligro” debido a la influencia y el peso de la relaciones de poder que se han tejido, pueden ser prescindibles, atacados por sus pésimos servicios y malos tratos al pasajero, por la gran cantidad de accidentes que provocan y las irregularidades de los permisionarios; sólo para sacarlos del juego. Como fue el caso de la eliminación del “Pulpo Camionero”, que concentraba la mayor parte del parque vehicular no sólo en el Distrito Federal, sino también en la zona metropolitana, por un personaje que fue apoderado de la misma Alianza de Camioneros, que de un plumazo despachaba a los permisionarios para municipalizar el transporte público y quitarles de las manos a privados el negocio, para ser controlado por el Departamento Del Distrito Federal, concentrado en el Ruta 100, en el año de 1982. Su nombre: Carlos Hank González. Creador de los ejes viales en la ciudad, la Central de Abastos en Iztapalapa. Como gobernador del Estado de México fue fundador del municipio de Cuautitlán Izcalli. Servidor público y empresario, se convirtió en el ejemplo de político para todos aquellos que ven en las arcas de la nación su pasaje al enriquecimiento, al ascenso social y económico. Con su ya famosa frase: *Un político pobre, es un pobre político*. “En ese mismo año, de 1982, se creó la Comisión de Transportes del Estado de México (Cotrem): un organismo público descentralizado encargado de planear, organizar y prestar directamente, o por conducto de empresas paraestatales o paramunicipales, el servicio de transporte en cualquiera de sus formas y modalidades³⁸”.

³⁷ Casos hay muchos, desde el de 1924 del apoyo de los choferes de Fotingos, a Álvaro Obregón para la batalla en Ocotlán en contra de la insurrección Delahuertista, con 200 vehículos Ford, con troncos amarrados en las defensas para provocar una tolvanera gigante y hacer creer a sus enemigos que llevaban un ejército más numeroso; hasta los reclamos de taxistas veracruzanos a los que se les prometió concesiones a cambio de votar, además de convencer a familiares y pasajeros de hacer lo mismo, por Enrique Peña Nieto.

Cfr. *Taxistas del sur reclaman concesiones prometidas a cambio de votos para EPN*, E-Consulta (en línea), Obtenido de: <http://e-veracruz.mx> (septiembre de 2014)

³⁸ Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano del Estado de México, *Antecedentes Históricos de la Secretaría de Comunicaciones* (en línea), Obtenido de: <http://portal2.edomex.gob.mx> (noviembre de 2013).

Se observa ya el empeño de ser el gobierno quien controle el Sistema de Transporte Público y el peso del Distrito Federal en la configuración de políticas públicas en la Zona Metropolitana del Valle de México; ya que quienes daban el servicio en el Estado de México eran en su mayoría rutas pertenecientes al Distrito Federal. De éste último ha dependido el crecimiento, caótico, de la metrópolis. Al centrarse en la ciudad el desarrollo industrial, los intercambios de mercancías, la ilusión de una vida mejor; ratificada por una bonanza económica que ponía a México como modelo de país en vías de desarrollo para Latinoamérica, fueron millones de personas las que comenzaron a habitar la capital, y con el descenso del desarrollo económico luego fueron expulsadas, debido a lo costoso que se convirtió vivir en el D.F., la falta de empleo, la creciente contaminación y la inseguridad.

De esta manera, se hizo necesario buscar un nuevo lugar de residencia, no lejos de la ciudad; que aun con toda las problemáticas que suponía, podían sobrevivir con empleos informales o formales con bajo salario, para después abandonar la capital para irse a sus hogares³⁹. Este éxodo tiene su origen a partir de los años 70s, y a raíz del fatídico temblor del 85 se viene a recrudecer, apoyado por políticas de descentralización, con el fin de liberar de su saturación a la capital.

La población en los años 70s, en el D.F., era de 3 971 196, para los 90s de 6 305 477, y ya para el año 2000, apenas si avanzó, 6 931 060 capitalinos, disminuyendo en 2010 cuyo número de habitantes era de 6 752 152. A diferencia de los municipios periféricos que para los 70s apenas si llegaban a los 2 188 710 y en 20 años se triplicó siendo su población en los 90s de 6 millones, para 2000 de 9 millones y ya en 2010 se contaban 12 millones. Teniendo un total la ZMVM, constituida por 59 municipios del Estado de México, las 16 delegaciones del D.F., y Tizayuca Hidalgo, de 20 millones de personas, la mayoría de los municipios conurbados, que, a diferencia de la ciudad, su índice de crecimiento se eleva.

Al incremento demográfico desmedido del D.F., lo prosiguió la invasión de la zona periférica que rodeaba a la capital, no menos caótica y totalmente desprovista de planeación. Sus habitantes eran quienes trazaban, con su imaginación, caminos de tierra que con las lluvias se anegaban haciendo recordar el pasado lacustre del valle de México, como fue el caso del Vaso de Texcoco, desecado por las autoridades que luego iban ofreciendo la hectárea de terreno a peso, para que se alojaran en baldíos sin ningún servicio todos aquellos que no tenían vivienda en la ciudad y que tampoco querían irse muy lejos de su zona de trabajo. Casas de madera protegidas por endebles láminas de cartón regadas por aquí y por allá, se convierten en el paisaje típico de la zona suburbana. Villas miseria se abren paso en llanos despoblados atrapados luego por la modernidad que los convierte en ciudades perdidas o en zonas industriales cohabitando con zonas

³⁹ De acuerdo a la Encuesta Origen Destino 2007, realizada por INEGI, el 45 % de 21 millones de viajes que se hacen diario en la ZMVM tienen como objetivo el regreso a sus hogares, ya que la mayoría se dirigen al Distrito Federal, el 60%, por motivos de trabajo estudios o trámites.

residenciales, de las cuales se erigen imperios y se amasan fortunas, utilizando a los llamados “paracaidistas” para que se instalen en terrenos cuyos dueños presionan al gobierno para que los desaloje o les compre la tierra a precios desmedidos. Tácticas que se convierten en casi una institución al servicio del Partido Revolucionario Institucional, la llamada Antorcha Campesina.

De esta manera narra Carlos Monsiváis la formación de estas pequeñas comunidades que con el tiempo se llegan a transformar en los municipios más poblados de México:

Como los de Ecatepec o Ciudad Nezahualcóyotl, los habitantes de San Juanico llegaron a su destino por rumores o avisos de parentela, se instalaron lo más cerca que pudieron de la frontera del empleo (la Tercera Frontera de México) en casas de cartón al principio y luego de materiales baratos, y lucharon dificultosamente por agua, luz, drenaje, pavimentación, escuelas, transportes, atención médica. Son la Su-burbia-a-su-pesar, quienes viajan dos o tres horas diarias para arribar al sitio de la chamba y de regreso; quienes viven rodeados de automóviles de segunda mano, de refrigeradores usados, mobiliarios chafa, promesas de aumentos de salario, ilusiones postergables sobre el porvenir de los hijos. Distantes, los Administradores Públicos (hasta hace muy poco, funcionarios-fraccionadores y funcionarios-empresarios) lucran y usan el tiempo público de su mandato en obras costosas y no siempre inútiles, posposición de problemas y autoexaltaciones. No hay de otra, la tradición es la imposibilidad de cualquier proyecto democrático de crecimiento urbano. “Nos vencen las circunstancias, la incontinencia demográfica.” Cada resignación engendra la siguiente.⁴⁰

Quienes van a articular estos espacios marginados serán los transportistas, que en ocasiones se internan más allá de la ciudad para hacerse de esas pequeñas ganancias que les representan esas nuevas colonias, o por exigencias de los mismos colonos que necesitan del transporte público para llegar hasta su trabajo, la capital. Es así como se van conformando las primeras líneas de camiones de la ZMVM.

En 1949 se funda la primera línea a Nezahualcóyotl, por los camioneros de San Rafael Aviación del D.F., que luego cambian su nombre debido a que las autoridades del Estado de México ya no permitieron que una línea de la ciudad cruzara territorio mexiquense, de manera que se constituye Servicios Aviación Civil colonias del Vaso de Texcoco, S.A. de C.V., siendo los primeros camiones en ser llamados “chimecos”, ya que Nezahualcóyotl pertenecía al municipio de Chimalhuacán hasta el 18 de Abril de 1963. Rápido fue el crecimiento de la zona suburbana en un páramo estéril de salitre cuya

⁴⁰ Monsiváis, Carlos, *Entrada libre. Crónica de la sociedad que se organiza*, México, Biblioteca Era, 1987, p. 130.

imagen pareciera salir de una historia de Juan Rulfo, rematada por el ingenio o la ironía, una de las primeras colonias se llama “El Porvenir”. El lugar se pobló tanto y tan rápido, que otras líneas se fueron peleando por darles servicios a quienes en su momento tuvieron que improvisar camionetas particulares para que los llevara a la estación más cercana del metro, y ya después de ahí seguir su camino. Como fue el caso de Autobuses México los Reyes Chimalhuacán, los llamados Plateados, o Asociación civil Caracol y Colonos del Vaso de Texcoco.

Al ser constituida la Cotrem en 1982, se crearon 7 sistemas de transporte para empezar a regular y tomar el control de las concesiones, que iba desde obligar a los transportistas de todas las líneas a pintar del mismo color sus vehículos, hasta otorgar nuevas rutas a otros permisionarios, sin llegar a la municipalización, como lo fue en el caso del D.F. Siendo las principales líneas Nezahualcóyotl, Toluca, Naucalpan, Tlalnepantla, Ecatepec, Cuautitlán Izcalli y Chalco. Que copiaron el mismo sistema que Carlos Hank González instauraba en la ciudad, el del ruta100. Con la salvedad de que se les exigió ser cromatizados en color azul con una línea central blanca, diseño que no estuvo exento de la broma popular, los apodaron: “los Pitufos”. Luego cada línea de transporte siguió una cromática diferente que los iba diferenciando del resto para evitar invasiones de ruta o unidades “pirata”.

En este contexto se fueron desarrollando las cooperativas de transporte y luego las sociedades anónimas, que fueron controlando las rutas de colectivos en el municipio de Tultepec. Que al igual que otros tantos, no generan la cantidad de empuje que necesitan sus habitantes por lo que se hace necesario su desplazamiento hacia zonas industriales dentro del propio Estado de México, así como del Distrito Federal. Las unidades habitacionales que se han creado han sido el receptáculo de habitantes no nativos del municipio, creando identidades suburbanas; lo mismo se ve a personas en una procesión religiosa de fiesta patronal cerrando las calles, provocando que los automóviles busquen alguna otra vía para transitar, que gente saliendo del supermercado y tiendas de comida rápida para ver el porqué de tantos cohetes, así como personas que viven en el municipio pero no sabe dónde está el palacio municipal o que existe un quiosco, debido a que provienen de otro lugar y sólo es para ellos una localidad dormitorio, con calles angostas en las que apenas caben dos coches; y cada vez más los talleres de cohetes, artesanía por la que es conocida la localidad, son llevados a las afueras del municipio para evitar accidentes, en la capital de la pirotecnia.

De acuerdo al INEGI (2010) su población es de 131 567 habitantes, con una extensión territorial de 15.60 km². Municipio conurbado forma parte de la zona metropolitana, colinda al norte con Nextlalpan y Melchor Ocampo, al sur con Tultitlán y Coacalco, y al poniente con Cuautitlán de Romero Rubio⁴¹. Cuya historia se remonta a la del México Independiente, en 1821 se constituye como municipio, promovido por Pedro Pánfilo Urbán, cuyo apellido predominará en todas las actividades de esta localidad. Es

⁴¹ Este municipio fue creado en 1915 por el gobernador Gustavo Baz con territorio de Tultepec.

hasta 1870 en el que se construye el palacio municipal. Sus principales actividades son la pirotecnia y la música de ahí que sean las fiestas más grandes y las más pintorescas la del 8 de marzo en honor a San Juan de Dios, conocida por la quema de gigantes toritos pirotécnicos, y el 21 de noviembre, que es la fiesta de los músicos cuya patrona es la Virgen de Santa Cecilia; fiesta en la que se celebra con un desfile de hombres vestidos de mujer, cancelada para 2014 debido a problemas de seguridad.

El municipio cuenta con 896⁴² concesiones para transporte de las cuales 697 son para la modalidad de pasajeros, con 982 vehículos registrados para este rubro, de los cuales microbuses y combis suman 817, aunque verdaderamente no existen microbuses, todas son combis. Forman 103 colectivos de ruta. La primera modalidad de transporte fue el camión, pero ahora sólo existen 3 registrados. El predominio de la combi es evidente, que se mezclan con el parque vehicular del municipio de Cuautitlán, ya que ambas tienen como origen y destino a estos municipios. En el cual hay 2706 concesiones de las cuales 1077 son para transporte de pasajeros, se tiene el registro de 308 combis y 1065 microbuses.

Los primeros camiones que dan servicios al municipio de Tultepec son *Autotransportes México Tultepec*, siendo el dueño Agustín Cervantes, se funda en el año de 1945. La línea aún perdura, pero ya no como en sus albores, ahora es otra de tantas líneas que da servicio en la localidad. Inicia con 15 camiones Ford GMC, Ford Gasolina, de los llamados semi chatos, por la forma de su chasis. Su cromática es en la parte inferior color azul cielo, en la parte superior de azul Prusia, con una franja en medio de color verde y el nombre de la ruta inscrito: *Autotransportes México Tultepec*. Adornado con copetes en blanco y azul, y cofre de azul Prusia. Línea que por vericuetos y artimañas, toda una incógnita, pasa a manos de los Urbán, que son la familia que predomina en el Municipio, el primer presidente municipal es un Urbán, Antonio Urbán Velasco.



Imagen obtenida a través del chofer Gerardo Solís apodado Mochilón.

⁴² *Estadística básica municipal del Estado de México* (en línea), Obtenido de: <http://igecem.edomex.gob.mx> (8 de octubre de 2014).

Roberto Urbán se queda con la línea *Autotransportes México Tultepec*, mientras que su hermano Gustavo Urbán, se separa y forma su propia línea de camiones, aparecen los *Autobuses México Tultepec*. Más adelante Genaro Urbán Nájera formará la línea de los camiones *Autobuses Tultepec Cuautitlán* (ahora sólo se ha quedado en autobuses Tultepec S.A de C.V.) sólo con camiones *Mitzi* y *Perkins*. Quienes van a proliferar y dar servicio a la mayor parte del municipio y zonas aledañas. Siendo sus primeros derroteros: Coacalco, Cuautitlán, Villa de las Flores, Tlalnepantla, Ciudad Labor, Izcalli del Valle, La Quebrada, Zumpango-Santa Ana, San Andrés y, sólo los martes, a San Pablo de las Salinas. Teniendo sus bases en el centro de Tultepec en las colonias Lomas, Xahuento y Mirador, Cantera-la Morita. Aun sin pavimentar. Al morir Genaro Urbán Nájera los papeles de la propiedad de la línea se le quedan a su esposa, Martha Sánchez Rivera, quien decide entregárselos a su suegro, padre de Genaro, el señor Rafael Urbán, para que él se haga cargo. Y éste, a su vez, los cede a uno de sus hijos, pero no al legítimo, sino a un hijo que había tenido fuera del matrimonio: Amando Urbán Aguilar. Quien se queda como administrador de la línea junto a su primo Malaquíás Martínez Aguilar que contaba con dos camiones en la línea, el número 20 y el 22, mientras que Amando sólo contaba con uno el 105, y ya después adquiere otros dos camiones el 82 y 83. Micaela Urbán Nájera, hermana de Genaro, era dueña de varias acciones de la misma cooperativa, que cede a su esposo Juan Martínez para que este se haga cargo. Pero sucede lo contrario y éste decide venderlas al señor Martín Jara Vargas, quien decide abandonar a *Autobuses Tultepec Cuautitlán*, conocida por su cromática como “las Azules”; para formar una nueva línea: *Autotransportes Estrella del Valle de México, S.A. de C.V.*, con cromática en amarillo. Con ramales a Tlalnepantla, Villa de las Flores, Coacalco, Real de Tultepec, Paseos 1 y 2.

Hasta la fecha amarillas y azules son las que predominan en el municipio de Tultepec, dejando atrás a la pionera y fundadora *Autotransportes México Tultepec*, combis que son llamadas: las México.



Foto Víctor Hugo Cortés: 2013. Combi de *Autotransportes Estrella del Valle de México*, izquierda, con cromática en amarillo; y *Autobuses México Tultepec*, línea pionera, derecha, con cromática en azul.

Tanto Amando Urbán como Malaquías Martínez son los que empiezan a insertar nuevas modalidades de transporte en la ruta debido a su rapidez y las sumas de dinero que dejaba al cobrar por cada unidad que entraba en la línea, aparecen las combis y los microbuses, en los años de 1985 y 1986; los camiones se van rezagando debido a su gran volumen y los caminos de terracería que tenían que sortear aunado a lo angosto de las calles; dejan de circular en el año de 1996, quedándose únicamente las combis como medio de transporte. Sólo circulan camiones pertenecientes a una ruta del municipio colindante, y más antaño, AMMOSA⁴³, (Autotransporte México Melchor Ocampo, de Ascencio Viquez), quien compró el predio y adquirió el permiso para instalar su base en Tultepec, con dirección a Metro Toreo, Rosario y Politécnico.

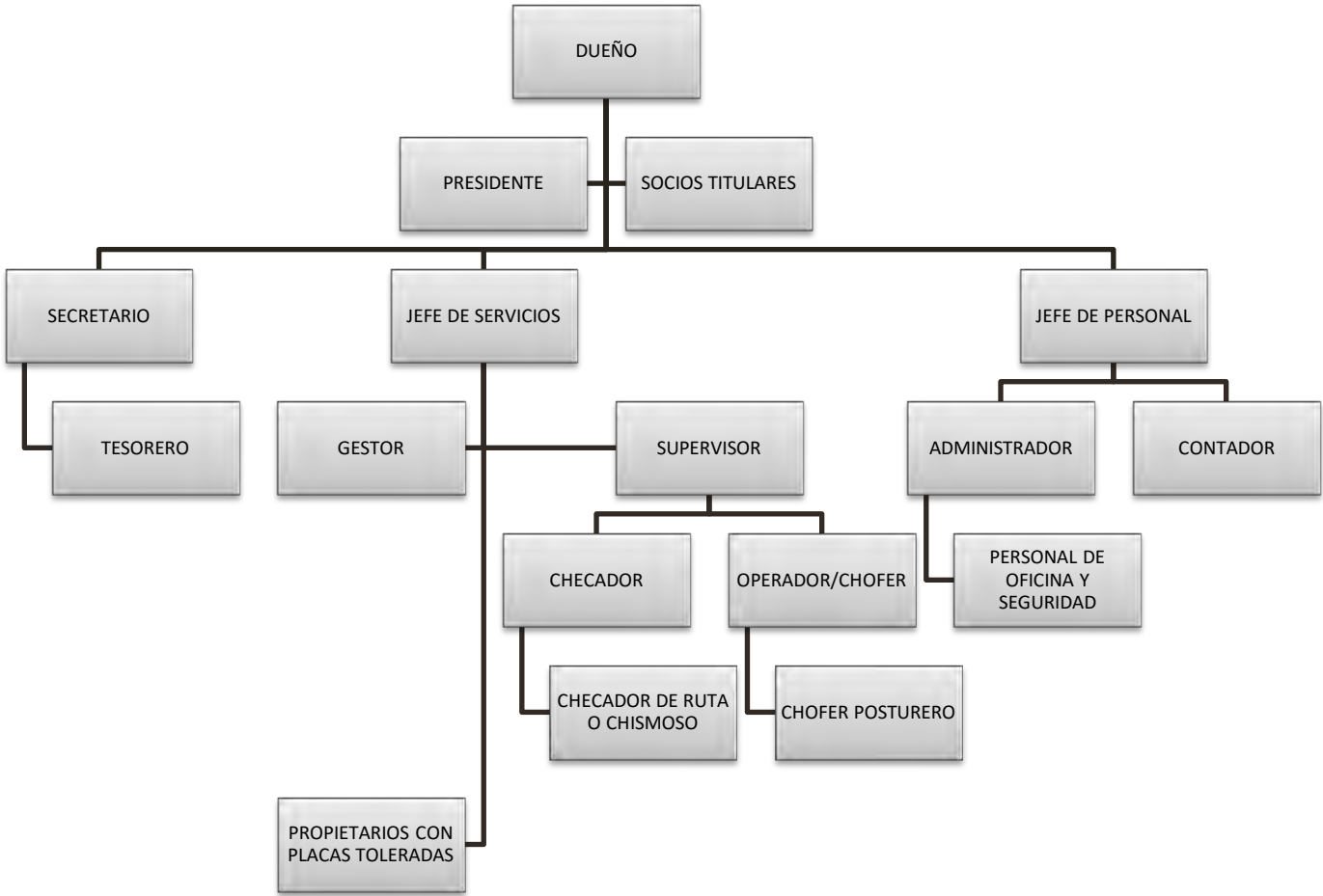
El gusto les dura poco, tanto a Amando como a Malaquías, ya que uno de sus propios trabajadores, a través de demandas y manejos no muy claros, les quitó la línea, sin que ninguno de los choferes dijera nada, aun cuando se les despidió y no se les entregó ninguna liquidación. Gonzalo Rojas Rodríguez, “El Chato Rojas”, dueño de 3 camiones, el 5, 6 y 58, se apoderó de *Autobuses Tultepec Cuautitlán*, sin importarle que las hijas de Amando Urbán le lloraran en plena vía pública para que les regresara la línea, como cuenta el informante.

Todo indica que el sucesor de Gonzalo Rojas será su hijo, Pablo Rojas, quien se encarga de administrar la línea *Autobuses Tultepec*, y al hacerle una entrevista me negó información al respecto de la línea, su historia, organigrama, etc., incluso si llevaba algún documento por parte de la universidad; porque, según él, es información confidencial que sólo se le otorga a la Secretaría de Transporte, y por lo tanto no me la podría proporcionar. Pero al observar la forma en cómo su padre se apropió de la línea de transporte se entiende su negativa, aunque algunos choferes comenta porque no sabe la historia de la propia línea que administra.

Mientras tanto en *Autotransportes Estrella del Valle de México*, Martín Jara Vargas, entabló un juicio en contra de quienes se intentaban adueñar de la línea, cuyo fallo fue a su favor, sin embargo, no ha reclamado el manejo y administración de la línea que legalmente le pertenece, y por el momento se encuentra controlada por Fernando Martínez y el Presidente de la línea, el señor Adolfo González Toriche, antiguo tesorero de Martín Jara, apodado El Güero.

⁴³ Línea en la que trabajaba quien años después se convertiría en el Zar del transporte en Cuautitlán Izcalli, al dejarlo apoderarse del transporte en ese municipio, Axel García.

Organigrama del Sistema de Transporte en Tultepec, en modalidad de combi.



2.2.- El rol y la norma en el transporte público.

Una moneda pasa de mano en mano hasta quedar en la espalda del chofer reflejada sobre un espejo retrovisor. El cuerpo se contorsiona. El sonido de las monedas chocando en la marimba o morrallera sirve de aviso de un posible cambio. La mano se asoma por una rendija rectangular abierta sobre una reja de madera, metal o de una cortina. Las monedas regresan a un dueño que agradece el paso de su dinero.

Una serie de tareas se van desarrollando en el transporte público en una orquesta de roles a desempeñar de manera intrínseca al no lugar, esto debido a que la posición del conductor no le permite realizarlas por sí solo. Es necesario contar con un ayudante. Algunos lo confundirán con el “cacharpo”. Aprendiz de chofer que anhela hacerse del volante y ascender en esta jerarquía que tiene el oficio. Pero aquí su presencia es pérdida. Su compañía ocupa un lugar por cada vuelta y ese dinero ¿quién se lo va a dar al conductor? Porque en el autobús o en el microbús el cacharpo se agarra de donde puede, colgando de la puerta va anunciando el destino; con un golpe en el fuselaje indica al chofer cuando avanzar, cuando detenerse, grita “subo”, para que el chofer se detenga e ingresen los pasajeros. En la combi el ayudante es el propio pasajero. Una ayuda mutua se desata ante los límites mecánicos del vehículo que no tiene mayores mecanismos que una cuerda para jalar la puerta y cerrarla. La mente del chofer hace de máquina registradora de unas cuentas instantáneas, en las que, si existe un error, la mayoría es en favor de la casa. “Y usted disculpe”.

Si bien el no lugar libera de los roles que el transeúnte desempeña en su vida cotidiana, a través de la homogenización de quienes lo habitan, todos son el “pasaje”, se le designan otros tantos en relación al trozo de espacio que ocupe. En esta proxémica del transporte, no sólo el sujeto se apropia y reivindica un trozo del espacio, sino que éste a su vez obliga a realizar determinada tarea al pasajero. Se desprende una comunión con los compañeros de viaje. Todos colaboran para que la situación siga su curso. Reminiscencias de la comunidad tradicional, del grupo primario en el que todo mundo se conoce; en el transcurso del viaje aparecen unas palabras que en otras modalidades de transporte pocas veces, sino es que nunca, se reciben: “buenos días”, “buenas tardes” o un “que pasen buenas noches”, “feliz año nuevo”. Ya es cuestión de cada usuario si responde al gesto.

Uno de estos roles a desempeñar lo llamaré de la “Cadena”. Este se realiza cuando el usuario que quiere descender del transporte se encuentra en un sitio a través del cual le es imposible darle el dinero directamente al conductor y el espacio a su vez se encuentre abarrotado, de manera que cualquier otra acción contaminaría el terreno de los demás pasajeros, su cuerpo se convierte en obstáculo para sí mismo. De esta manera pedir la colaboración de un compañero de viaje se convierte en la acción más sencilla y menos

costosa. Entonces se lanzan las fórmulas del “si le pasa por favor”, “lo molesto” o simplemente “le pasas”. La distancia del usuario que inicia la cadena determinará la cantidad de manos que se suman a la tarea del traslado del pago. La imagen es parecida a aquella en la que una serie de personas reparten víveres a una zona de catástrofe. Sólo que, en esta cadena del transporte, en ocasiones el flujo del objeto es en ambas direcciones. Ya que no siempre se da el dinero exacto para cubrir el pago, es necesario que la cadena se rehaga para regresar el cambio, lo interesante del caso es que en casi todas las veces los mismos pasajeros que la formaron para llevar el dinero se convierten de nuevo en voluntarios para dar el vuelto. Hay una memoria sobre quién desempeña el rol. En ocasiones, cuando son pocos los pasajeros en el transporte, estos se ven obligados a desplazarse más allá de su asiento, a la cadena le hacen falta eslabones, es un llamado a que se cumpla el rol y se ocupe el lugar de los ausentes. Las veces que se evita pedir la ayuda de los demás la atmósfera se llena de un aire de disgusto. La persona levanta la voz y da la indicación para bajar; se levanta de su asiento, cuando el vehículo se detiene entrega el cambio y queda suspendido por unos momentos el viaje, esto puede tardar más si la persona paga con algún billete, la persona recibe el cambio y desciende.

El hecho de hacer a un lado la cadena de ayuda provoca un retraso en el viaje de los demás, si esto lo repitieran todos los usuarios el viaje se haría inmensamente largo, no sólo por el tiempo verdaderamente perdido sino por la sensación que provoca en los otros pasajeros de que toda esa escena se pudo haber evitado.

En esta cadena existe un eslabón imprescindible, ese es el pasajero que decide sentarse justo detrás del conductor, espacio por el que necesariamente debe pasar el dinero. Este sujeto pasa el pago al chofer utilizando la fórmula del “te cobras” o “te pasan”, en ocasiones a él se le delega toda la operación y hay quienes así lo asumen, cuando se le pasa el dinero le preguntan al pasajero ¿cuántos?, y éste da la información completa al conductor. Hay pasajeros a los que les molesta desempeñar dicha función y utilizan diferentes mecanismos para evitar asumir el rol. Entonces acomodan el cuerpo de tal manera que obstruyen la petición, ya sea colocándose lo más cerca de las ventanillas y volteando la mirada para no generar ese superficial vínculo que al tiempo que se crea se disuelve. Otros utilizan los ya tan usuales audífonos, apéndice que bloquea la interacción abierta con el otro. En ocasiones el que debe de asumir el rol no sólo no lo cumple sino que bloquea el espacio para que otro lo sustituya, son los que se quedan dormidos. Es como el velador al que le gana el sueño. La situación se vuelve incómoda. ¿Despertarlo? Pocos son los que se atreven. Es preferible encontrar una salida de emergencia. Pasar el dinero a la persona más cercana y que ésta se encargue. Pasarse a un lado del durmiente y entregar directamente las monedas. Indicar al chofer donde va a descender y entregar el dinero cuando se detenga. Y en el último de los casos, despertar al infractor para que regrese a su puesto. Éste repentinamente estirará la mano con gesto mecánico intentado corregir esa debilidad corporal. “Te cobras”.

Otro de estos roles a desempeñar en el interior del transporte es el de abrir la puerta. Debido a que no hay mecanismo hidráulico, como si en otros medios, para abrir y cerrar la puerta, se necesita de un ayudante para que éste abra al momento que un usuario decide bajar⁴⁴. El sujeto que va descender del transporte sabe que de antemano una vez que la combi se detenga éste deberá abrir para luego bajar. Mantener la puerta abierta para evitar estas maniobras por parte de los pasajeros generaría más molestias y costos, ya que, como el espacio es muy compacto y la puerta es mucho más amplia, en comparación a la de un microbús o autobús, los usuarios quedan expuestos a salirse del vehículo y con ello un probable accidente. Como fue el caso de un conductor de la línea 8 del Metro, que abrió por descuido las puertas equivocadas, debido a su estado de ebriedad, y que expone los mismos riesgos al llevar las puertas abiertas como en la combi.

Este rol de abrir la puerta lo desempeña quien se sienta junto a ella. El hecho de que omita el papel que le ha tocado jugar en esta rutina, que espera la colaboración de los actores para que la representación no se estanque, genera molestias en los pasajeros que están por bajar, puede ser llamado al orden con la frase “si le abre por favor”. Entonces con cierta pena, o molestia, recíproca, buscará a ciegas la manija para dar salida a la situación. Hay quienes se hacen a un lado para de antemano remarcar con su cuerpo la señal de *justed abra si quiere, que yo no soy chalan de nadie!* El flujo de la situación se retrasa, el que se sienta junto a la puerta cubre buena parte del espacio de salida. Cada pasajero deberá de realizar la tarea por sí mismo. Esta pequeña relación de comunidad efímera que se genera mientras las ruedas giran tiene sus fracturas. La sensación de molestia con respecto al sujeto es la única sanción que tienen a la mano los pasajeros. Su apariencia se acaba de ganar un punto negativo. Información que se va asociando con el sujeto, cada encuentro con él será recordado por su falta de cortesía. ¡Con permiso!

Existen algunos roles que bien pueden ser confundidos con manifestaciones de cortesía y deferencia, éste es el caso del “rol del guía”. Varias son las ocasiones en las que los pasajeros no conocen el espacio por el que transita la combi, el mirar constantemente hacia afuera lo evidencia. Las preguntas vienen a formularse cuando el ojo no puede ser ancla y el sujeto se ve inmerso en la confusión de autos, casas, puentes. Arquitectura que diseña su confusión, espera el auxilio de sus compañeros de itinerario. “¿Disculpe dónde queda tal o cual lugar?” Entonces el guía aparece como si hubiese estado encubierto, a la espera de que alguien lo invoque. Da santo y seña. Pregunta al sujeto perdido hacia dónde va para hacer un croquis instantáneo y dar las posibles rutas que puede tomar para llegar al destino. En algunas ocasiones ni si quiera espera que se le

⁴⁴ Ya en algunas líneas de transporte como es el caso de Magdalena Contreras o los Reyes La Paz, han implementado un pequeño mecanismo que impulsa una palanca para que abra la puerta y no dependa de otro usuario esta labor, para que la persona que descende ya nada más jale para abrirla por completo. Es una huella de la inserción de mecanismos hidráulicos o tecnológicos para desempeñar funciones mecánicas en sustitución del hombre y con ello la futura pérdida del lazo de comunidad hasta llegar al punto que observamos en la modalidad del metro o microbús.

haga la pregunta, escucha la confusión de la persona, que se deja oír mientras llama por celular, y ahí se riega la información que ratifica su no saber sobre el espacio externo o en una charla con otro viajero que al igual que él no sabe darle muy buenas referencias sobre el destino al cual se dirige. *“Dios lo puso en mi camino, íbamos para el mismo lado, así cuando usted escuche que necesita alguien ayuda pues regresa el favor”*, me dice un pasajero al ser yo mismo parte de esta dinámica.

En otras ocasiones el rol a desempeñar es una especie de extensión de la mirada del conductor, una especie de cacharpo encubierto a bordo que avisa cuando una persona le ha hecho la parada al chofer y éste no la observó. Entonces la voz del viajero se extiende entre un aviso y una orden: “Suben”. Mientras se alcanza a observar una persona corriendo detrás del automóvil moviendo las manos para ver si así su presencia se puede notar en los espejos laterales del conductor. Completamente sofocada, se interna en el espacio con un “muchas gracias” y “buenos días”. En ocasiones las palabras son sustituidas por el silbido que es señal para el conductor que se detenga y ojee el espacio. Este mismo ayudante enuncia los lugares que le quedan a la combi cuando un pasajero incauto pregunta si existen asientos, se le señala el número y el posible sitio que puede reivindicar o en su caso cuando ya no cabe nadie más emite la voz del: “Ya no hay lugar”.

No cabe duda que sin este tipo de ayuda que presta el pasajero al chofer, la situación sería otra, una muy difícil y pesada para una mecanismo automotriz que presenta obstáculos para el conductor, que con la regla de estar al pendiente del volante no puede cubrir las pequeñas tareas que implica el transporte público. Un pequeño lazo se extiende entre los compañeros de viaje, como la cuerda que pasa por un tubo para jalar la puerta y cerrarla. El espacio estructurado de manera simbólica tiene sus jerarquías y sus sitios que obligan el desempeño de un rol. El pasajero se ve envuelto en una red de ayuda mutua entre el conductor, él mismo y sus demás compañeros. Una red de relaciones del sujeto sobre el espacio, proxémica, e interpersonales le van dando forma a la madeja de la vida cotidiana en el transporte. Los tejedores de este mundo sobre ruedas dejan una estela de conocimiento que va siendo moldeado día a día. Escuela práctica donde el alumno es su propio profesor. El transporte, en la modalidad combi, recrea de manera superficial viejas prácticas de comunidad que han sido desplazadas por una sociedad individualista y sobrepoblada, como es el caso de la cooperación colectiva para realizar determinado trabajo sin ninguna retribución económica o el saludo como ritual interpersonal aun cuando la persona no sea conocida en la comunidad local existe la práctica del saludo a todos los que forman parte de ella e incluso al que se encuentra como visitante o por simple tránsito. El pasajero presenta cierta identificación con el grupo, el conductor con el vehículo. El paradero es todo un universo signifiante para los diferentes actores sociales que deambulan por el entorno cotidiano, que se van apropiando simbólicamente y físicamente del espacio.

Estos otros actores que van organizando las actividades del transportista, desempeñan un rol importante, no sólo en el funcionamiento, sino también al sentido de pertenencia hacia el grupo que es enmarcado por el oficio. Debido a la gran oferta de vehículos tanto a particulares como para el transporte público, cada vez son más las personas que se integran a las filas del transporte público, que no exige preparación profesional. Las tareas a desempeñar se van haciendo más específicas. La economía informal crece y con ello una enorme cantidad de personas encuentra en el paradero, en la calle, el sustento que no pueden encontrar de manera formal. El Estado no garantiza seguridad social (trabajo, alimentación y vivienda) sólo seguridad pública, y ya vemos el nivel de violencia que impera en el país. La delincuencia y la economía informal le van ganando terreno a los trabajos formales, a las aspiraciones de un Estado que intenta aumentar el número de contribuyentes para generar mayores ingresos, no obstante que a grandes corporativos se les perdonen cifras millonarias en impuestos, como el caso de Televisa, a la cual le fueron condonados 3 mil millones de pesos, en el año 2013.

Uno de estos personajes en esta obra cotidiana del transportista es el “checador”. Persona que desempeña el rol de firmar las tarjetas que tiene cada conductor para que la hora de salida y la de llegada tengan cierta sincronía. Esto evita que unidades “pirata” puedan ingresar a sus filas y con ello reservar el uso exclusivo de la ruta para los integrantes que han pagado su derecho de admisión, tanto simbólico como económico. Él es quien les designa a los choferes cual va a ser su destino, teniendo en cuenta que existen varios ramales por ruta. Sobre él influyen factores que le permiten decidir a quién le asigna tal o cual destino, la antigüedad aquí tiene su peso, las relaciones de amistad y, cómo lo dicen los conductores, “el que pese más”, los otros que piquen piedra. El checador también tiene la labor de decir a quiénes les toca “hacer guardia”, que son las primeras vueltas del día. Quienes quieren ser beneficiados con los mejores destinos, aquellos en los que regularmente van “llenos”, dan la propina con mayor rapidez y en mayor cantidad para obtener una buena impresión con el checador. Otros le retrasan ese pequeño pago, que deben dar “voluntariamente a fuerza”, diciéndole: “a la vuelta”. Y así los traen “a la vuelta y vuelta”. *Sin hacer nada, gana más que uno*, dicen algunos conductores. Este personaje pudo o no haber sido conductor, hay quienes tienen camionetas pero las dan a trabajar. Regularmente, al igual que a los choferes, se les exige que usen ropa formal. A lo que ellos lo traducen: camisa blanca. Ya la cuestión del pantalón se deja a segundo término, puede ser azul marino o de mezclilla, el más común⁴⁵. Lo que nunca le falta es una pluma sobre la oreja o en la bolsa de la camisa, que es el instrumento, junto con el reloj, imprescindible, sin el cual su trabajo no se puede realizar. Una tarjeta no firmada es una tarjeta castigada. El checador tiene la facultad de poner sanciones a las camionetas que no siguen las normas, no las leyes de tránsito, esas se infringen sin mayor pudor, sino las del oficio. El que llegó tarde se le regresa, no se le

⁴⁵ En los últimos meses se les ha hecho obligatorio, en las dos rutas en las que se hizo etnografía, la camisa blanca y el pantalón de vestir negro.

deja trabajar o en su defecto se le pone una sanción menor, del orden económico y moral. Sobre los vidrios de la combi se escribe con plumón blanco, para que observen todos: “Camioneta suspendida por dos horas”.

El checador también tiene la tarea de anunciar los sitios por los que pasa la combi. Enuncia con voz aguda y alargada el: “Ya se va”, “súbale hay lugares”, “Mirador”, “Cantera”, “Tulte-Centro”, “Lomas la Virgen”. Es por eso que también es llamado el “gritón”⁴⁶. Personaje que emula a los presentadores de circo para ver cuál va a ser el número del espectáculo que prosigue. Su garganta lleva los estragos del oficio hasta la afonía. Su voz se mezcla con el ruido de los motores de los autos, del claxon incesante que quiere estallar en algún oído, de los vendedores del *bonito detalle, del bonito regalo, para la niña, damita o caballero*. Voz amaestrada para el grito, no deja de lado el corazón, que también tiene sus sonidos. El oficio también tiene su carácter erótico, que parece rondar por el paradero distrayendo la mirada y el checador o el chofer ya le quieren hacer la plática a las muchachas que suben a la combi.

Existe otro tipo de checadores con menor jerarquía, estos se encuentran a lo largo del trayecto de la combi. Sus funciones son ir tomando el tiempo de cada combi de su ruta. Ellos no firman tarjetas, no tienen facultades para sancionar a nadie, son una extensión del conductor. Colocados en las avenidas como una especie de caseta, le brindan información al chofer sobre el tiempo que le llevan de ventaja los demás conductores que van hacia el mismo destino que él, regularmente de la otra compañía. De ahí que algunos les nombren “los Chismosos”. Con hoja y bolígrafo en mano, van anotando el número de unidad, compañía, incluso marca del coche y la hora a la que pasan por ese pequeño punto de control, para ofrecer esa información al chofer y con ello ganarse una moneda. Entonces se despliega rápidamente los datos específicos: *5 minutos de la Toyota. Llevas 3 de la 72. Ocho minutos de la suburban*.

Entonces el chofer tomará su decisión, si le lleva poco tiempo acelerará hasta darle alcance, ya que el intervalo de distancia, marcada a su vez por el tiempo, es tan corto que el chofer de adelante le estaría ganando a los pasajeros, ya cuando pasa el segundo no hay nadie. De lo contrario, si el tiempo permite que tanto el de adelante como el de atrás encuentren pasajeros, debido a que el intervalo da la oportunidad a que se acumulen algunos usuarios en los parabús (léase: topes, puentes, esquinas sobre la avenida) el chofer seguirá a un ritmo constante, sin prisas, a un paso que adormece a los pasajeros en un vaivén de baches. Cuando el tiempo entre una combi y otra es demasiado, más allá de los 8 minutos, el chofer decide acelerar, porque lo más seguro es que haya personas impacientes esperando la llegada del transporte. Es su oportunidad para “llenarse”.

Como toda información, ésta es susceptible a falsearse o modificarse, la del checador sobre la ruta no es la excepción. Existen algunos casos en los que el chofer da un pago, una moneda extra, para que el checador sustituya el tiempo que verdaderamente

⁴⁶ En algunas ocasiones esta tarea de “gritar” es delegada a otra persona, con una jerarquía menor.

lleva por uno diferente, para que el chofer que le prosigue se confíe pensando que lleva un tiempo razonable y no le de alcance. Se desata una pequeña complicidad entre checador y chofer, en la que ambos se benefician, tanto económica como afectivamente. El checador sobre la ruta es integrado al grupo de pares. El sueldo por desempeñar este rol es sólo el de las propinas que va recibiendo de los conductores, es por ello que intentan, a través de otras actividades, aumentar sus ingresos económicos. Hieleras con botellas de agua y refrescos acompañan a estos actores que a la vez que se desempeñan como checadores se vuelven comerciantes. Cajas de cigarros que van vendiendo para los choferes que gustan de fumar. Celulares que ofrecen por efectivo o, a cambio por otro artículo. Su pago siempre es en monedas, cambio necesario para los conductores que lidian con pasajeros empeñados en dejarlos sin moneda fraccionaria: pagan con billetes grandes. Entonces como una especie de banco ambulante van surtiendo de cambio a los choferes, y así ambos se benefician. El checador, ya no parece padrino de bautizo listo para el bolo con tantas monedas en su bolsa y el conductor ya no se ve en apuros por no tener como regresar el vuelto.

Al igual que el checador existe otro actor que hace su presencia a lo largo de la ruta. Es el hombre que hace de maestro limpio del espacio público. Con atomizador en mano va expandiendo una nube de buen olor ante lo viciado que en ocasiones suele ser la atmósfera del transporte público. Un cúmulo de olores se despliega sobre el espacio llenando cada rincón sin que el usuario pueda hacer mucho por librarse de él. Es donde hace su aparición de manera intempestiva el hombre del atomizador, abriendo la puerta rápida y fuertemente, tomando por sorpresa a los pasajeros: hace un disparo dentro de la combi. Una bala de olor atraviesa los recovecos del espacio en busca de la bestia del mal olor. No ingresa al transporte, desde fuera rocía, de una botella, agua mezclada con perfume. No pide permiso. Él está para eso. Se asoma por la ventana del chofer para que le dé una moneda. Medida coercitiva ante la cual es difícil decir no. Es parecida a la que utilizan vendedores ambulantes que colocan el producto en las manos de las personas, los jóvenes que dicen haber salido de un centro de readaptación, o los limpiaparabrisas que avientan el chorro de agua sobre los autos aun cuando el chofer se niegue al servicio de lavado. *Me das a la vuelta*. Intentan suavizar su actitud prestándole ayuda al chofer enunciando el destino al cual se dirige la combi, hace de gritón.

Jóvenes, adultos, incluso niños desempeñan dicho rol, con el único objetivo de sobrevivir en la selva del asfalto, que va devorando esos antiguos ejidos, pueblos que son integrados a la zona metropolitana, mezcla de tradición y de modernidad, de comunidad e individualismo. Hectáreas sembradas de alfalfa ven su terreno disminuir ante la llegada de los centros comerciales: Wal-Mart, Sam's Club, Comercial Mexicana, Cinépolis, McDonald. La uniformidad sobre el espacio se despliega sin importar el impacto urbano. Las personas que antes se dedicaban al campo, ahora son empleados de una plaza comercial. Las fiestas patronales que le hacen honor al sobre nombre de capital de la pirotecnia, en el municipio de Tultepec, son anunciadas vía internet.

Debido a estos personajes que integran el mundo del transporte público y que sirven de ayuda para el chofer, el rol del chalán se presenta sólo en algunos casos, siendo más la excepción que la regla. Quienes se dan este lujo de traer acompañante, debido al costo que genera ocupar un lugar y aparte pagar un salario extra, son en su mayoría los conductores jóvenes. Como niño con juguete nuevo, más que trabajar, se pasean por las calles. Manejan como si la combi fuese su automóvil particular. Son quienes conducen a mayor velocidad. La adrenalina de avanzar sobre las calles teniendo el control del volante supedita la responsabilidad de las vidas que lleva en el interior del vehículo por el placer que siente al conducir desenfrenadamente. El cacharpo es el amigo que lo acompaña en sus aventuras, testigo de las peripecias, las conquistas. Aprendiendo el oficio en un juego de masculinidades, el chofer joven intenta demostrar su hombría rebasando a sus demás contrincantes. Las bocinas expresan el frenesí que su voz no puede externar. La música va a un tono ensordecedor. Como si estuviera en un juego de *Play Station* se juega la vida sobre la carretera hasta que alguien le diga *game over*. Su amigo, su compañero, su chalán, es su imitación, su extensión. Si ven a una mujer que les ha gustado, el cacharpo se encargará de chiflarle. Si un pasajero está por entrar a la combi él abrirá la puerta. Si es necesario hacer la limpieza ahí está el chalán cuidando la nave, que no se desgaste, que es el atractivo principal, el *sex appel*, da sentido. Sin ese otro que atestigüe las historias por las que va atravesando, todo vuelve a su cauce monótono, el trabajo, la chamba, el desgaste, el jale. La repetición de la vuelta a la ruta, ya se sabe hasta los baches. Cambia el disco del auto estéreo y aun así ya escuchó la misma canción por lo menos tres veces. *Cacharpo que quitas el pecado del hastío ten piedad y misericordia y regrésate a esa media chamba.*

En el transporte público es de observarse cómo el pasajero se libera de los roles que desempeña en el ámbito familiar o profesional. Una mujer vestida de blanco y maletín no tiene porqué demostrarnos su saber sobre asuntos médicos ni hay nadie a quien le importe preguntar. Nadie siente animadversión o se siente vigilado cuando una persona vestida de policía se sienta junto a él. Un vendedor de dulces con canasta en mano, no se pone a vender al interior de la combi, porque también él, al igual que los demás, se está preparando para el verdadero lugar, su oficio queda suspendido mientras permanezca en la combi, él es un pasajero más. Como lo expresa Marc Augé:

En cierto modo, el usuario del no lugar siempre está obligado a probar su inocencia. El control a priori o a posteriori de la identidad y del contrato coloca el espacio del consumo contemporáneo bajo el signo del no lugar... Pero la inocencia es también otra cosa: el espacio del no lugar libera a quien lo penetra de sus determinaciones habituales. Esa persona sólo es lo que hace o vive como pasajero, cliente, conductor... Objeto de una presión suave, a la cual se abandona con mayor o menor talento o convicción, como cualquier

poseído, saborea por un tiempo las alegrías pasivas de la desidentificación y el placer más activo del desempeño del rol.⁴⁷

Pero así como se libera de esos roles y de la glosa corporal que los acompaña, asume, en ocasiones de manera inconsciente, otros roles y otro lenguaje, no verbal, que se dejará escuchar muchas veces sobre el silencio de la palabra, no así del cuerpo. Caso extraño, una persona da al chofer sólo una moneda de cinco pesos, siendo el mínimo de ocho, el sujeto se saca de la cintura una pistola. De verdad o de juguete, nadie se lo pregunta. El hombre corta cartucho y le pregunta al chofer: “te debo algo, amistad”. El conductor nervioso responde que no. La situación se paraliza, nadie sabe qué hacer. El sujeto pone la pistola sobre su suéter y salta del escenario. Incluso el asaltante suspende ese rol ligado a la delincuencia, él va hacia otro lado. El transporte conecta a los lugares, es un no lugar.

La norma en el transporte público.

Súbale hay lugares, se alcanza escuchar de una voz que parece no tener cuerpo, se expande en el espacio, como los ruidos del tráfico. La combi se va formando en fila esperando su turno para salir. Pasajeros ascienden y descienden, unos con rapidez otros con lentitud. Carros van y vienen. Gente atravesando las avenidas sin usar los puentes peatonales, se tarda más subir el puente que cruzar a la “Viva México”. Puestos ambulantes aparecen en la escena. El silencio ha sido desterrado. El ruido se transforma en el lenguaje de las prisas, de los oficios en la vía pública. Y llega la hora pico, y la combi se abarrota. Las calles llenas de vehículos parecen hormigueros. La gente se desespera, la gente grita, se abren las ventanas para que el aire oxigene los cerebros que se están adormilando y estresando ante el cúmulo de objetos que impiden la fluidez de todo lo que quiere seguir su curso. Todo se ha estancado. El semáforo parece haber olvidado el sentido de los colores, también ha entrado en un estado caótico de señales en rojo. Un niño en brazos llora. Otro se ha mareado y quiere devolver el estómago. Una bolsa aparece en el espacio. El conductor habla por la ventanilla con un compañero de oficio y la vía pública se transforma en “café” para dos amigos que conversan olvidando por un momento que retrasan el paso y el viaje. Todavía se despiden. Un pasajero prefiere ir caminando el resto del viaje. Pasa algunas monedas a una persona. Uno de “Cuauti”. La puerta se abre y luego una cuerda que pasa sobre un tubo responde al llamado del brazo del chofer para cerrarse. Tecnología hecha en México. El sonido de un celular reclama la mano que lo libere de ese *ringtone* de pesadilla. Poco a poco el caos se empieza a disipar y cada pasajero se va llevando consigo sus ruidos, sus silencios, sus

⁴⁷ Augé, Marc, *Los no lugares...*, *op. cit.*, p. 106.

miradas, sus olores, su olfato, sus pláticas, su presencia que es esencia fundamental del transporte, que se ve inmersa en un caos cotidiano que no deja ver esa red de roles y normas que se van desarrollando en el medio, no como fundamento de la interacción sino como lo explica Goffman al hablar sobre las normas como “una guía de acción que se ve apoyada por sanciones sociales, negativas que establecen penas por la infracción y positivas que establecen recompensas por el cumplimiento ejemplar⁴⁸.”

Estas reglas en el transporte público no están escritas pero cada pasajero las sabe, en el espacio que se ha reglamentado para que la situación fluya, como cada usuario que quiere llegar a su destino. –Las que sí están inscritas en el fuselaje de la combi, colocadas como avisos y textos a leer, puestos por el chofer, la mayoría poco caso le hacen como si fuese otra calcomanía que ayuda adornar la simpleza de la carrocería del vehículo, como quien en algún momento colocaba en sus paredes calendarios. Esos textos son idénticos a los que se encuentran en escuelas, el “no corro”, “no grito” y “no empujo”, que los niños nunca respetan. Son puestos más que como normas que dicten la forma en cómo se debe manejar el pasajero al interior de la combi, como muestras de la insatisfacción del conductor al ver que no respetan lo que él cree que constantemente se infringe y las maneras que tiene el pasajero de violarlas. Que nos muestran de manera pintoresca y folklórica el ideal de pasajero al que aspira el conductor tener como inquilino y los avisos y precauciones que se deben tener al usar ese territorio egocéntrico cedido por unos instantes.

En este tema se detallarán cada una de las normas al interior del transporte que dan forma a ese código de interacción en espacios reducidos y compartidos por sujetos que son clasificados como desconocidos, así como la serie de roles que se dan dentro del transporte, en relación con los pasajeros y el conductor, y aquellos que se dan fuera de la combi y que van en relación con el oficio de chofer y el universo que lo compone.

La mayoría de las reglas a seguir son intrínsecas y por lo tanto no necesitan de un manual del perfecto pasajero para saber cómo actuar en el transporte público, aun cuando el marco manifieste un manejo ritual del cuerpo distinto al que se pueda dar en el hogar, en el trabajo o en algún otro espacio compartido. Por lo tanto, el aprendizaje se da a través de la experiencia que se tenga como pasajero y el saber de sentido común sobre los servicios que se alquilan por cierto costo económico, a lo que Garfinkel llama etnometodología, como método que la gente posee para hacer comprensible (*accountable*) y racionalmente visibles sus actividades cotidianas⁴⁹. De esta manera el pasajero sabe de antemano que si existe el transporte público es por una necesidad de desplazamiento que sería imposible, difícil o físicamente más costosa, si se realizara a pie o en algún otro medio de locomoción que no fuera el automóvil. Después, asume que si existen personas realizando dicha labor es por algún incentivo y por lo tanto deberá pagar por cada servicio que utiliza, de lo contrario será acreedor de una sanción, legal o moral,

⁴⁸ Goffman, Erving, *Relaciones en público...*, *op. cit.*, p. 108.

⁴⁹ Garfinkel, Harold. *Etnometodología*, México, Editorial Anthropos, 2006.

que pondrá en entredicho o ratificará la impresión que quiere dar ante los otros de sí mismo. Por lo que, la regla número uno, es que si se sube al transporte deberá pagar por el uso de determinado fragmento de espacio al interior y que el costo será proporcional a la distancia que recorra (la comodidad no viene incluida), y que se trata de legitimar a través del derrotero, una hoja que otorga la Secretaria de Transporte dando el Vo.Bo. (visto bueno) que es pegado con diurex en una ventana, para que los pasajeros vean que está autorizado el conductor para cobrar determinada cantidad de dinero de acuerdo a los kilómetros que haya recorrido la persona, y que al igual que los demás textos casi nadie lo revisa, salvo cuando ha subido la tarifa.

El pago se convierte en una de las reglas básicas del transporte. El pasajero pregunta al conductor cuánto se le debe, el chofer le responde dónde subió y cuántos son, el sujeto responde e indica el sitio de su destino dando el dinero que le ha indicado el chofer, el cierre se da con un “por aquí está bien”, un “gracias”, o con el simple frenado del conductor. Existen otros pasajeros más desconfiados del chofer y prefieren preguntar al vecino de viaje cuánto debe pagar por determinada distancia, esto pone en evidencia que el que pregunta: o no usa regularmente el transporte público, la forma en cómo vaya vestido nos dará información si es porque su carro está descompuesto o no circula, o no es, como suele decirse, de esos rumbos. A estos pasajeros puede llamárseles “visitantes”, ya que desconocen el espacio por el que transita el transporte y en determinadas situaciones el manejo del cuerpo y las normas y roles que se desarrollan en el transcurso de su viaje. Son los sujetos que se han cambiado de vecindario y que apenas están conociendo el lugar donde van a residir. Aquellos que han concertado una cita, si es de trabajo se les puede identificar por el folder que llevan en mano y la manera en cómo miran nerviosos por la ventana para saber si ya han llegado a su destino y que en todo caso manifiestan estar perdidos. Las mujeres con niños en brazos que llevan en una mica de color azul la cartilla de vacunación o un sobre de grandes dimensiones de alguna radiografía, que muestran su angustia al preguntar por la clínica o el hospital. Cobradores de tiendas departamentales, encuestadores, o enfermeras a los que se les ha obligado a ir por su cuenta y que las únicas referencias que tienen son el nombre de la persona y la calle. Lamentablemente para su suerte la mayoría no ubica el espacio por el nombre que se le ha asignado de acuerdo al trazo urbano, salvo contadas ocasiones, sino más bien por aquello que hace de referente visual a una memoria que sólo sabe de edificios, hospitales, puentes, topes, tiendas, centros comerciales, esquinas, vueltas. Marcas para el ojo del conductor que se vuelven recuerdo. Y por supuesto, las personas que van de visita, de ahí el nombre, ya sea para una fiesta, la manera de vestir y la loción que a veces raya en el exceso de antemano preguntan antes que su portador ¿Dónde está el salón? ¿Dónde es la fiesta? O para ver algún amigo o familiar.

Esta regla del pago, como muchas otras, en determinadas ocasiones no se cumple. Lo interesante de esto es que, a pesar de que no se da el pago económico, en ciertas situaciones no deviene una sanción ni una molestia por parte del conductor, que denote el

carácter negativo de la acción. Una de estas ocasiones es cuando el pasajero es conocido por el chofer, ya sea porque se trata de un familiar, un amigo, un compañero de oficio o una mujer. La situación es distinta según el caso. Si se trata de un amigo al que en primera instancia no se reconoció o éste a su vez no observó que el chofer era su conocido, y ya cuando se acerca el momento de descender el sujeto hará el gesto de pagar, a lo que el conductor responderá devolviéndole el dinero, demostrándole con el gesto el lazo de amistad que los une. “A un cuate no se le cobra” “No está tan hambreado como para cobrarle a la banda, a la señora que conoce de años, a la familia”.

Muy distinto es a la mujer, a la que éste ve como objeto de deseo, a la que le ha hecho la plática mientras va manejando y ésta escucha desde el asiento de adelante o a la que va atrás (con la que tal vez ya tiene una relación de amistad, que se descubre en la forma en cómo se hablan, en las sonrisas). Cuando ella saca el dinero para pagarle él hace la seña con la mano de “no es nada” y ella se resistirá, si no le paga se transforma la pérdida económica en una ganancia afectiva, ya se hizo de otra amiga. De lo contrario, quedará apenado. Al pavorreal se le caen las plumas.

Las ocasiones en las que se encuentra a un compañero de oficio, a otro chofer, o a un checador, éste de inmediato ascenderá en la parte de adelante, si la puerta trae el seguro esperará a que el chofer abra o incluso él quitará el seguro para subirse como comúnmente se dice como “Pedro por su casa”. Para suavizar el gesto saludará muy amigablemente y se prestará para la plática, hará de “gritón”, de porta voz y anunciará los sitios a los cuales se dirige, abrirá la puerta cuando se acerque un pasajero, hará de su chalán, de “cacharpo”, por algunos minutos. Cuando tenga que descender, y para no verse como “patrón” dando órdenes le dirá: “hay déjame en la esquina”. Haciéndole ver que lo deje en donde al chofer no se le haga incómodo, casi diciéndole como tú quieras pero si es donde yo quiero que mejor. *Y cámara wey, hay luego nos vemos.*

Las ocasiones en las que el hecho de no pagar al conductor son vistas de manera negativa, en el saber común del pasajero no se encuentra la idea de ir a la delegación o al ministerio público por no haberle pagado el pasaje al chofer, la sanción siempre tiene el rasgo moral, no jurídico legal. Son aquellas en las que determinado pasajero va acompañado de niños pequeños y para no pagar pasaje los coloca entre sus piernas, como quien lleva una bolsa o un paquete. Existen otros que al ver el transporte vacío los colocan en el asiento y ya cuando ven que se va llenando se los llevan de nuevo sobre su regazo, y cuando se viene la hora del pago, dan el dinero con indicaciones precisas: “Te cobras uno (si es adulto y niño) o te cobras dos (si es pareja y menor), a lo que el conductor ya no puede preguntar cuántos y con ese gesto demostrarle a los demás pasajeros si se está siendo justo, ya nada más voltea la mirada y hace un gesto de “no” con su cabeza por no haberle pagado un pasaje. De ahí que existan textos en las combis con la inscripción de: “*niños mayores de tres años pagan pasaje aun sentados en las piernas*”. Existen conductores que no se quedan con el simple gesto negativo sino que

llegan al reclamo, a poner en evidencia al infractor, que regularmente contesta con molestia.

Su hijo ya tiene más de tres años señora.

Qué le pasa, si mi niño apenas tiene dos, si quiere le traigo el acta de nacimiento.

Palabras que van con enojo de las dos partes, se pueden escuchar en el trayecto del transporte, mientras se lee una calcomanía con la leyenda: *Si sacas a tu niño de viaje, paga su pasaje.*

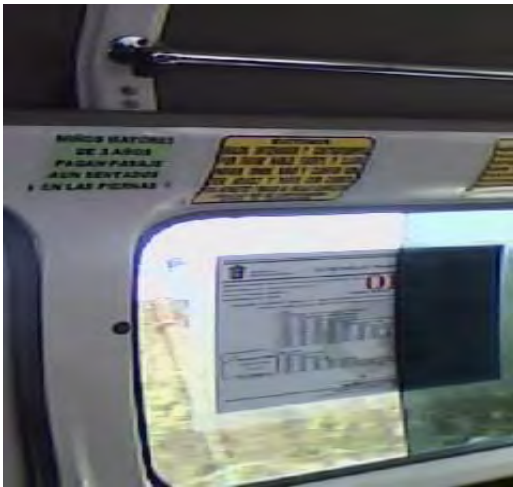


Foto: Víctor Hugo Cortés 2012. Combi con letreros que norman el espacio, a la izquierda, calcomanía muy usada en el transporte para que se pague el espacio que ocupan los menores de 3 años, a la derecha.

Otra de las formas en como el pasajero puede eludir la norma del pago por el viaje se da cuando éste ofrece pagar con un billete de un valor tal que puede dejar sin cambio al chofer y con ello ponerlo en una situación problemática al no tener como *dar el vuelto* a los demás usuarios. Pagar con billete de doscientos o quinientos pesos la cantidad de ocho pesos se vuelve un poco ridícula, es como pagar un dulce con un cheque. El chofer intentará desembarazarse de la situación en la que lo han metido, mirando por el retrovisor al pasajero y diciéndole: “¿no tiene cambio?” Si es por las mañanas le agregará que apenas se está persignando⁵⁰. El pasajero del billete hará el gesto de buscar en su bolsa algo de cambio, pero que de antemano sabe que o no trae o no lo quiere dar,

⁵⁰ En actividades en las que se ofrece un artículo o un servicio, regularmente minorista y de carácter informal, se le suele decir de esta manera a la primera venta, a la primera moneda que es recibida y con la que se hace la señal de la cruz, como acto de buena suerte, acto mágico que busca que el día resulte bueno, en tanto ganancia económica. De ahí que se diga cuando no se vende nada “hoy ni me persigne”.

entonces el chofer le regresará el billete, así como le devolvió el dinero que le entregó un conocido y que se negó a recibir, pero esta vez con un gesto de molestia, acaso alguna mala palabra mascullará entre dientes.

De esta manera se justifica el hecho de que se encuentre al interior de la combi un pequeño mensaje que dice: “*Favor de pagar con moneda fraccionaria*”, y viene una hilera de monedas de uno, dos, cinco y diez pesos (hay quienes leen mal el texto y se llevan las monedas, a veces aparece alguna arrancada de su sitio). También existen textos mucho más extensos en los cuales se puede reflejar la cólera que el gesto no pudo expulsar, del conductor, incluyendo un lenguaje obsceno: “Señor usuario aquí no es banco no pague con billetes grandes no sea mamón”. Precedido de un dibujo de *Ghost face* de *Scary movie* (personaje hollywoodense que parodia a una película de terror) haciendo el gesto obsceno de engarrñar los dedos sobre la palma de la mano dirigida hacia quien se quiere ofender, en este caso a los usuarios que se atreven a pagar el pasaje con billetes “grandes”.

Existen pasajeros que de antemano le indican al conductor si éste tiene cambio de un billete de cien o de doscientos, antes de abordar, para que no existan malos entendidos, a lo que el conductor responde de manera positiva, para no perder pasaje. El usuario le entrega de inmediato el billete para que al conductor no olvide el pacto que han hecho y no se desate la situación de embarazo sobre el dinero, a lo que éste puede aceptarlo y preguntarle el punto donde ha de bajar o lanzar la fórmula del “ahorita” o recurrirá a sus compañeros de otras combis para cambiar el billete, acción que evita se bajen sin pagar.

Pocos son los casos en los que a través de una acreditación especial se pretende no pagar el pasaje. Es el caso de personas de la tercera edad que muestran la credencial de ciertas instituciones que brindan ayuda a este sector (el caso del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores, INAPAM) que otorga la gratuidad en el transporte público, pero son pocos quienes respetan este derecho sin mostrar molestias u obligar el pago, *porque serán muy viejecitos pero aquí todos pagan*. Y ni qué decir de las credenciales otorgadas a jóvenes, como el caso de la credencial Poder Joven, promovida por el Instituto Mexicano de la juventud (IMJUVE), o la tarjeta Capital Joven ISIC que otorga el Distrito Federal a personas de entre 14 y 29 años.

En el tiempo de observación al interior de la Combi, de 2012 a 2014, sólo dos casos se observaron recurriendo a este tipo de descuentos a través de estas credenciales y en los dos casos hubo las mismas respuestas: malestar en el conductor por no pagarle o por querer un descuento en el pasaje; no aceptar la validez de tales tarjetas o la vinculación de esas instituciones con el corporativo que representan; intentar persuadir/obligar a que le pagarán el pasaje; y en última instancia, aceptar que no le pagarán lo que él exigía.

Una manera para no pagar, que puede o no funcionar, es a lo que se le suele decir el *ride*, dar un aventón. El sujeto se acerca a la ventanilla cercana del conductor para

pedirle el favor de llevarlo a su destino sin ningún intercambio económico. Sólo la gratitud se ofrece como retribución. Mujeres vendedoras de productos milagro que trabajan al cambaceo, ir de casa en casa, piden el auxilio a sus piernas que han recorrido colonias enteras al ritmo de los ladridos de perro, puertas que no se abren o que se cierran con la rapidez del “ahorita no, gracias”; al conductor que no se niega, su combi va vacía. Algún joven que asegura lo han asaltado y por eso no tiene como pagarle. Un hombre inválido que además del *ride* necesita que se le ayude a subir y a descender porque no puede él solo. “Favor completo”, como suele decirse. Y en determinadas ocasiones no es un solo sujeto sino un grupo, y la petición encubre la exigencia, entonces la fachada del grupo funciona de tal manera que impide una negativa. “Súbanle”. Y todavía uno de los sujetos que integra el grupo le ofrece una flor hecha con una lata de refresco a una pasajera, quien da un no rotundo sin siquiera mirarlo. El estigma ha funcionado de dos formas: una les ha dado un viaje gratis y la otra los ha calificado de “malvivientes”, incluso delincuentes, de los cuales hay que cuidarse porque uno no sabe. “Si los viste”. “Nos tocaba de uno por cabeza” (por si querían asaltar). “No, sólo somos dos y ellos eran tres”. “Mi hija no cuenta”. Los sujetos descienden dándole las gracias al chofer. Que no se diga que son malagradecidos.

Existen otras situaciones en las cuales no se niega a pagar el pasaje el usuario pero sí parte de la cantidad. Son los usuarios “vivos” que mienten al indicar el sitio donde se subió para así disminuir la distancia y con ello el costo. Otros entregan el dinero sin decir donde subió y descienden rápidamente, e incluso hay quienes le hacen de a “rémora” y se bajan junto a otros pasajeros para que el chofer no se percate de quién sí pagó y quién no. Aquí el manejo de las impresiones es importante, ya que si se baja muy de prisa o si se dio el dinero de manera muy anticipada, tanto que el conductor no recuerde a qué hora le pagaron, puede pasar por tramposo, mentiroso, “hacerse el vivo” para no pagar. El usuario pasa por un lapso bochornoso, ya que se pone en entredicho su cara cuando se le increpa por dicha falta a lo cual responde “¡ya le pagué!”

El hilo del orden de la interacción en la combi es tan débil que de la vergüenza se puede pasar a la cólera y de las palabras a los golpes. De ahí que en determinadas líneas de transporte donde la ruta tiene pocas “paradas” y la mayoría comparte un solo destino se exija el pago por adelantado, ya sea cuando sube el pasajero o cuando se está cerca de llegar al final de la ruta, como suele suceder en las combis que tienen como base la Fes-Acatlán o el Tren Suburbano. Aquí los letreros puestos en el fuselaje del transporte muestran su ingenio, algunos retoman un discurso político que revela el contexto social y lo caricaturesco que se vuelven los temas electorales: *pague su pasaje. No cometa fraude*. Otros se defienden de quienes piden fiado: *sólo personas mayores de 90 años acompañados de su abuelita ¡no pagan pasaje!*, o el clásico: *hoy no fío mañana sí*. Otros recurren a los dichos populares: *siente que la virgen le habla. No se haga dormido. No finja demencia. Pague su pasaje* (la ortografía no es su fuerte).



Foto: Víctor Hugo Cortés 2012. Combi con imagen que ejemplifica la negativa a exentar el pago a quienes no formen parte del grupo de amigos, familiares y conocidos del chofer.

En la combi o minibús, la norma del pago al momento de ascender puede o no ser obligatoria, y la mayoría de las veces se da cuando el pasajero está a punto de llegar a su destino. El usuario mide el tiempo en el que pasará el dinero, indicará la parada y observará el regreso de su cambio, si existe, con relación a la distancia a la que se encuentra del destino. La combi se detendrá en el punto indicado y descenderá a un paso regular, sin prisas y sin lentitud; si la sincronía evita que el chofer pierda tiempo entonces hablamos de un pasajero experto, que domina su rutina en el transporte, que ha medido las distancias y el tiempo, es incluso capaz de dormirse y despertarse sin que se pase del lugar al cual se dirige. De lo contrario, se mostrará como un aprendiz, obstáculo para los demás pasajeros que ven cómo se retrasa su hora de llegada, el pasajero que grita “por aquí está bien” y de torpes maneras entrega el pago al chofer que se ha detenido precipitadamente provocando un choque al interior del transporte, y todavía se retrasa su descenso porque espera su cambio.

Dentro del transporte veremos que las reglas son difíciles de discernir y sobre todo separarlas del entramado de roles que implica ser pasajero. La segunda regla va en relación a la fluidez del viaje. Las expectativas que tiene el pasajero de los demás y de sí mismo es que cada uno haga que el trayecto no se detenga, que no existan pausas innecesarias, reclamos ilegítimos para la mayoría, pérdidas de tiempo que se van compartiendo junto al espacio. La norma de la fluidez del viaje hace que la rutina no entre en un callejón sin salida de reclamos y contra reclamos, de reivindicaciones y de contra reivindicaciones, que harían de freno a la circulación de pasajeros que llevan un viaje contra reloj, aun cuando esta norma provoque aceptar la falta de comodidad, la disminución de la exigencia ante el trato poco amable del conductor y su modo de manejo.

La infracción a esta norma se puede observar cuando un pasajero hace la señal de parada al conductor y, ya sea porque observó mal y no es la combi adecuada o porque su ojeo le permitió discernir el estado de abarrotamiento y su futura incomodidad, decidió mejor no subir y hacer la negativa con la mano. Entonces el frenado fue inútil, el conductor no obtuvo ganancia por un pasajero más y los usuarios vieron el retraso de su viaje. La molestia se muestra a través de expresiones como: *“si quiere tome taxi”*. Al no ascender a una combi con poco espacio se está rechazando no sólo al vehículo sino al grupo que va en su interior, y con ello, sin saberlo, ha roto esa norma de fluidez. Como única sanción se le clasifica a la persona como “delicada”, “pobre y delicada”. Cierta identificación de grupo se genera con los demás pasajeros.

Otra manifestación de la violación de esta norma se da por parte del conductor, de diferentes maneras. Ya sea porque ha visto a otro conductor amigo suyo y tiene algo que decirle, ambos detienen el andar y se quedan a mitad de la avenida, o cuando sin que se les haga la parada se van deteniendo cada vez que ven a una persona en el camino con visos de futuro pasajero, tocando el claxon como mensaje de: “va a subir” (suele ser más repetida esta acción en el caso de que la persona sea mujer, ya que se vuelve un pre-texto para llamar su atención, sustituyendo al silbido de *“fiu, fiu”*), a lo que la gente suele contestar con un “no” con la mano. De igual manera se da cuando se desvía de la ruta porque tiene que pasar a ponerle gasolina a la combi, esto se observa como un acto irresponsable del chofer, ya que es como ir a la guerra sin fusil. Traer un automóvil sin gasolina genera las mismas molestias que quedarse varado en medio del tráfico, de ahí que el actuar del conductor dé la impresión de rapidez para contrarrestar el disgusto del pasajero y su tiempo perdido. Suele ocurrir que cuando son pocos los usuarios que lleva el transporte el chofer se detenga algunos minutos en algún parabús esperando obtener mayor pasaje o disminuya la velocidad, lo que se le conoce como “hacer base”. A lo que el usuario suele contestar con un golpe en la lámina del automóvil para que arranque. Pocas son las veces en las que el pasajero hace el reclamo de manera verbal. Prefiere esperar. Aguantarse el disgusto que le hace pasar el chofer que no avanza, que se retrasa y retrasa a los demás, justificado en el hecho de que él lleva su tiempo y si no se acopla al tiempo del usuario pues ni modo. Hacer el reclamo de manera directa expone al sujeto no sólo ante la mirada del chofer sino también a la de los demás pasajeros, dando una impresión de persona con prisas, malhumorada, defecto en su carácter, a veces da una impresión peor que la del conductor “flojo” que no avanza. Por eso mejor el golpe impersonal a la lámina para evitar que el chofer ubique quién es el que le reclama; el silbido, que expresa la desesperación sin rostro de los pasajeros que ya no aguantan el estancamiento; la canción infantil que con su puerilidad hace menos violento el reclamo: *“acélérele chofer/ acélérele chofer/ que lo viene persiguiendo/ la mamá de su mujer.”*

En determinadas ocasiones esta suspensión de movimiento, estanco de la situación, no lleva consigo una carga negativa. Esto se da cuando la persona que retrasa el viaje está impedida físicamente para hacerlo de manera más rápida y con ello denota

que no hay mala intención de su parte, que es inevitable para el sujeto tomar más tiempo de lo que a una persona normal⁵¹ le llevaría. Es el caso de las personas de la tercera edad que necesitan de un gran esfuerzo y en muchas ocasiones ayuda para ascender al transporte debido a lo alto que se encuentra el piso del vehículo. Entonces aparece un buen samaritano que lo toma de los brazos para que suba o baje con cuidado. De la misma manera la persona en silla de ruedas toma un tiempo extra para recoger su aparato, doblarlo, sentarse y luego acomodar la silla de tal manera que no genere un obstáculo en el camino de los demás pasajeros. Al igual que la persona con muletas o el invidente. La madre que lleva al niño en brazos y por tal motivo se mueve con paso lento al no poder usar sus manos para guiarse y dar el brinco para salir del escenario. El *hándicap* retrasa por unos segundos el curso de la situación que se reconfigura a cada instante. Ahí donde se veía una pérdida de tiempo por el lento andar de determinadas personas, se transforma en dar el rostro de compasión y auxilio a un grupo vulnerable que ha sido objeto del discurso ante la no discriminación, ante la comprensión hacia aquellos que necesitan del apoyo al no poderse valer de sí mismo, aun cuando ese mismo discurso intente mostrar que este sector tiene las mismas capacidades e incluso otras tantas. Son de capacidades diferentes.

Por otro lado tenemos a quienes retrasan de idéntica forma el fluir de la situación y que son objeto de disgusto, mera sanción gesticular, que luego el chofer reclama para que traduzca en sanción económica: “Se debe pagar por el equipaje extra”. La señora que lleva un carrito de mandado al tope que apenas puede mover sobre un mar de piernas que se recogen sobre sí mismas. El señor que lleva todos los aditamentos de la tlalalería desde el rollo de manguera, las herramientas, focos. La persona que ha ido a un centro comercial a surtir su puesto de frituras ambulante (la cantidad es tan grande que no se imagina que sean para el autoconsumo) bolsas de chicharrones, papas fritas, dulces, sopas *Maruchan*, cajas de leche. El sujeto desciende a trompicones y una vez en la banqueta comienza a bajar sus objetos, impidiendo que el chofer cierre la puerta y el viaje continúe, hay pasajeros que van en auxilio y le van pasando los artículos a su dueño que los recibe con gratitud. *Y ¡ahí la va el pastel! Gracias.*

Otras maneras que estancan el viaje por unos minutos, las más atípicas, son cuando el transporte sufre algún accidente. Cuando la combi sufre alguna descompostura. El automóvil se niega a encender, en los rostros de los pasajeros se lee el “no puede ser”, el viaje se va retrasando poco a poco y la desesperación de ver que afuera todo sigue su curso, todo avanza, va en aumento sin que nadie le recrimine al conductor. Si el chofer no logra que el automóvil arranque usará la fórmula de “pásenle a la otra, por favor”, entonces los pasajeros descienden rápidamente para cambiarse de combi; el espacio se

⁵¹ Usando el concepto de normal en términos de Goffman: Aquellos que no se apartan negativamente de las expectativas particulares que están en discusión. Goffman, Erving, *Estigma: la identidad deteriorada*, Buenos Aires, Amorrortu, 2008, p. 17.

reconfigura y los nuevos huéspedes se vuelven una molestia para quienes veían cierta comodidad en una combi no abarrotada.

Esta acción de pasar de una combi a otra se da también cuando el conductor lleva pocos pasajeros, señal que esa vuelta no será buena y no vale la pena gastar en gasolina por una o dos personas, por lo que recurre a pedirle el favor a otro conductor de llevarlos en su lugar. El pasajero se vuelve literalmente una carga. La forma más trágica en la que el viaje se suspende, a veces de manera definitiva, es cuando la combi choca contra otro automóvil, entonces viene el reclamo en el que ninguna de las dos partes asume la culpa, el conductor detiene la combi y desciende, los pasajeros, maltrechos por el enfrenón o el golpe, se van rehaciendo sobre sus asientos mientras ven como la situación se transforma en estado de alarma. Una combi ha quedado volteada sobre una curva, el conductor ha huido, ya en el espacio sólo queda el sonido de una ambulancia. La responsabilidad que tiene el conductor sobre sus pasajeros no siempre es asumida, en tanto que el usuario se transforma en objeto a trasladar, que dejará una ganancia económica, pocos son los conductores que se hacen responsables de su pasaje con un manejo adecuado.

Existen otras normas que parecen de un rango menor a las citadas pero que también forman parte de este código de interacción. A diferencia de otros medios de transporte, en la combi se da la regla número tres, que es la del agotamiento del espacio, del “ya no hay lugar”. Una vez que los asientos han sido ocupados por el número de personas que exige el conductor, los pasajeros dan aviso a éste para que ya no haga paradas, para que ya no se detenga por más pasajeros y haga más incómodo lo que de por sí ya es. La trampa del “hay lugar para/dos” (pequeña separación que no explica si hay lugar parado o para dos personas) mostrada en su film Alejandro Galindo del mismo nombre, no se aplica en la combi⁵². Debido a las dimensiones pequeñas de la modalidad de transporte minibús, la persona que va de pie en el diminuto pasillo obstruye la circulación del pasajero que decide bajar, y de la mirada que guía las monedas para pagar el pasaje, pequeño vínculo entre chofer y usuario. De ahí que el manejo del cuerpo del sujeto que va de pie sea un poco torpe, sin muchas opciones para maniobrar, o decide bajar del vehículo y luego ascender o intentará hacerse a un lado para dejar pasar, acción que generará más molestias y mayor retraso, en la solución ante lo problemático de la situación. Sólo en determinadas ocasiones se viola esta norma. Es el caso en el que no se da cuenta o finge no darse cuenta el conductor que el vehículo está lleno y se detiene, el pasajero acepta quedarse de pie cuando se le ha hecho tarde y prefiere pasar la incomodidad a perder más tiempo en esperar otra combi. A veces cuando el pasajero se ve indeciso en quedarse de pie el conductor afirmará que en la siguiente esquina bajará alguien y su incomodidad, y la de los demás, será momentánea. Otra manera de infringir esta regla se da en las noches, cuando la combi que está por salir es la última de la

⁵² Y sin embargo la vida cotidiana constantemente nos contradice, en combis de la delegación Magdalena Contreras suben a personas aun cuando ya no hay lugar, a pesar del reclamo de otros usuarios que se nota no están acostumbrados a dicha dinámica, aun siendo de la ciudad donde es común el sobrecupo.

jornada, que termina a las 11:10 o 11:15 pm, de la base del tren suburbano. Entonces las personas que ven abarrotado el espacio no les importa ir de pie, con la cabeza agachada agarrados de un pasamanos o del fuselaje, puesto que el techo del minibús es mucho más bajo que cualquier otra modalidad de transporte. Es preferible viajar de esa manera a ser presa de los cobros excesivos de los taxistas⁵³, que son dueños del espacio que ha dejado las demás modalidades de transporte. Ante este sobrecupo nocturno los demás pasajeros tienden a comprender el estado de hacinamiento en el que se encuentran, en primer lugar por el cansancio que sus rostros reflejan, ya no se está para derrochar energía en cuestionarle al conductor que “ya no hay lugar”; luego por una especie de comprensión ante el conocimiento que se tiene sobre los horarios del transporte y la dificultad que genera quedarse sin combi, sin transporte de regreso.

Existen algunos paraderos en los que no sale la combi hasta que ésta se ha abarrotado y quien enuncia los espacios vacíos, asomándose para percatarse de cuantos lugares hay libres, es el gritón o checador. Cuando ya no hay lugares, entonces la combi sale de inmediato. Acto que hace más desesperante la salida y sólo en estas ocasiones se anhela que se llene el transporte, no importando el grado de incomodidad al que se expone, con tal que el automóvil avance. No cabe duda que el viaje del pasajero está supeditado a la modalidad de desplazamiento que, en muchas ocasiones sin poder elegir, toma para su traslado; el pasajero no tiene más que aceptar la dinámica de determinada base, paradero, la velocidad que imponga el conductor, la calidad del parque vehicular, la poca responsabilidad de autoridades y conductores con respecto al peatón, que queda completamente a la deriva, sin más opciones que el reclamo, y sólo en ocasiones.

La norma número cuatro puede parecer trivial, pero su infracción puede generar tantas molestias como las anteriores, es la “norma de la espera”, que es el tiempo que el conductor debe dejar pasar hasta que el pasajero tome asiento o éste descienda del automóvil. Una vez hecha la señal del dedo índice extendido frente al automóvil para que éste se detenga, y luego de ascender al transporte, colocarse con la mirada antes que con el cuerpo en el asiento elegido o en determinadas ocasiones el que le dejan los demás, el sujeto quedará completamente indefenso, sin un punto al que sujetarse, ese instante antes de sentarse es el momento más vulnerable para el pasajero, ya que apenas está por tomar posesión de un fragmento del espacio, vuela entre la nada. En ocasiones la sincronía es perfecta, el pasajero busca rápidamente el trozo de espacio que reivindica el ojo, se sienta, luego se escucha el sonido de la cuerda que jala el conductor para cerrar la puerta, ésta queda cerrada e inicia el viaje, aquí el abróchese los cinturones no aplica ni para el

⁵³ En el estado de México no existe el taxímetro, de tal manera que quienes fijan la tarifa son los sitios de Taxi, que dependiendo la distancia, la hora y el estado del conductor (en el saber popular se estima que a los pasajeros en estado de ebriedad se les cobra más, ya que estos ni se dan cuenta) es como se define el precio que se cobra al usuario que no encuentra más allá de las 11pm otra forma de desplazamiento que el taxi o sus pies, que no son opción, no sólo por lo lejano o por el estilo de vida sedentaria que caracteriza al país en el que el ejercicio es un simple deseo de año nuevo, sino también por el gran problema de inseguridad por el que atraviesa el país, que hace del paseo nocturno una actividad de riesgo. No es de extrañar que en determinados estados y municipios se exhorte a la población a no salir de noche.

conductor, que más que una medida de seguridad lo toma como una restricción a su comodidad⁵⁴. El tiempo que toma el pasajero en sentarse va en proporción al estado de abarrotamiento de la combi, entre más vacía mucho más fácil es hallar un lugar y por lo tanto más rápido el reinicio del viaje. Por el contrario, cuando son pocos los lugares que quedan, se da una situación entre los pasajeros de “estira y afloja”, ceder su comodidad para que el otro pueda sentarse, entonces los traseros se van haciendo de a poquito a un lado para hacer habitable esos pocos centímetros en los que debe de caber un pasajero más. Si a esto le sumamos el equipaje extra, el tiempo que toma la persona parece una eternidad para el conductor exasperado, que con la mano en la cuerda mira hacia atrás para empezar a acelerar. Estos conductores desesperados que no tiene la paciencia para dar tiempo a que tome asiento el “pasaje” y se arrancan de inmediato, entonces la vulnerabilidad del sujeto se hace evidente, cae encima de otro pasajero o se va de bruces, sus manos navegan en el espacio esperando encontrar algo de que agarrarse para no caer; el pasajero experimenta sin previo aviso las tres leyes de Newton: masa, fuerza, aceleración, todo junto de un jalón. Se desata una cadena de infracciones. Primero el conductor violó la norma de la espera, generó un accidente al pasajero que no alcanzó a tomar asiento ni a sostenerse del pasamanos o del fuselaje, éste a su vez chocó con otro usuario, y es aquí donde se explica la gravedad de la falta, ya que no sólo se ve ofendido el sujeto que no tomó asiento, sino también se ha violado el territorio del otro al ponerse en contacto con el cuerpo de su semejante; traspasa con su caída el terreno balizado por el vecino, como quien rompe la cerca y se introduce sin querer en el hogar del otro. La fuerza del contacto no se puede controlar y esto desata aún más la molestia de aquel que se vio inmiscuido en el accidente. Las disculpas son instantáneas al compañero al que se ha ofendido, con un aire de pena y vergüenza reflejado en un rostro enrojecido, a lo que Goffman llama *intercambio corrector*.⁵⁵ Sus insultos pueden ser constantes al conductor, para demostrar el carácter accidental y no volitivo de la situación.

Esta situación suele repetirse más de lo que uno espera, poniendo en evidencia el manejo poco responsable del chofer, por lo que el pasajero se va habituando a este tipo de situaciones y su glosa corporal lo revela. Camina estirando las manos a lo largo de los pasamanos o fuselaje, como una persona invidente o aquel que se encuentra en un cuarto oscuro buscando el relieve del territorio con el cual poder dirigir su andar. No pierde el tiempo haciendo probabilidades mentales sobre el asiento y su comodidad, la experiencia le hace inferir los sitios cómodos. Los pasajeros de transporte público no se imaginan cuanta información logran recabar a lo largo de su vida de viajero.

⁵⁴ Al respecto del cinturón de seguridad se puede observar en el libro “Taxi” del escritor egipcio Khaled Al Khamissi, la desconfianza que expresan los taxistas al respecto de esa medida de seguridad que la observan como una forma de enriquecerse a costa de los conductores por parte del gobierno y las empresas que venden los cinturones de seguridad, sin tomar en cuenta que es una medida precautoria en favor del propio chofer, pero el hartazgo es reflejado en esta paranoia en la que cualquier medida por el Estado es tomada como saqueo o robo a la población, Al Khamissi, Khaled, *Taxi*, Almuzar, 2009, Madrid.

⁵⁵ Goffman, Erving. *Relaciones en público...*, *op. cit.*, p. 80.

La quinta norma dentro del transporte tiene que ver más con el *escenario* que con la regulación de la interacción. Siendo la combi una extensión egocéntrica del chofer, éste es quien se ve afectado ante la infracción. La norma del “no tirar basura”, que no sólo se ve en el transporte, sino en todo aquel espacio público y no público al que la gente tiene acceso, como es el caso de terrenos baldíos, escuelas, parques, etc. Se rompe tan fácil y cotidianamente que regularmente no viene ni una sanción ni un ofrecimiento de disculpa, aun cuando venga acompañado de una advertencia/amenaza: “a la persona que se le vea tirando basura será consignada a las autoridades”.

El deshecho, el desperdicio, no son obstáculo para ascender, descender, ir y venir, seguir la rutina y el itinerario. Sólo reflejan la poca educación de una sociedad que encuentra en el lugar de “nadie” un depósito para el desperdicio de todos. Las calles se llenan de objetos que han dejado de ser útiles y se han convertido en una carga para el sujeto que los porta, se desembaraza fácilmente arrojándolos a la vía pública. Basura, cuerpos, fetos, niños abandonados, muebles desvencijados, automóviles inservibles. Que alguien más se haga cargo. El país es de todos. Nadie se ha muerto de mugre. Frase popular que es falsa debido a las enfermedades que puede provocar la concentración de desechos o el agua estancada. Si el escenario no está ligado con una persona o ente específico, como es el de la vida cotidiana, ya que éste corresponde a las miles de personas que lo transitan, el cuidado de éste pasa a segundo término, por no decir que es nulo. Ni por parte de las autoridades gubernamentales que ven en la sanción la única solución, ni las personas que lo utilizan, se ocupan del grave problema visual y de salud que genera la suciedad. Sólo cuando el espacio es inseparable del sujeto existe una preocupación por la limpieza, el discurso higienista se vuelve una pieza más del rompecabezas de la apariencia. Cuando llega una visita a casa, el hogar fragmentado espacialmente se une para dar una imagen de todos sus habitantes, el escenario se hace reflejo de la familia. Limpieza y orden, suciedad y caos. Cuando un funcionario de prestigio, un alto mando o una personalidad sobresaliente visita determinado municipio, estado o país, le antecede un proceso de limpieza del espacio público. Favelas remozadas con un poco de pintura para la visita del Papa Francisco I, a Brasil. Zócalo capitalino limpiado con mangueras de agua a presión para eliminar basura y a maestros de la CNTE para el desfile del 15 de septiembre, en el que una enorme fila de soldados de varios países marcha ante el ojo de una cámara que da la imagen de un México unido por su historia, que nadie cree, porque hay otra realidad que los medios de comunicación se encargan de ocultar como la basura bajo la alfombra. De manera cómica y magistral relata en su película *Calzonzin inspector*, Alfonso Arau, basada en los personajes del caricaturista Eduardo del Río “Rius”, esta limpieza del escenario, este engaño a la visita, de que todo está bien. Las calles se barren, las paredes se pintan, los presos de las cárceles son aseados, para la llegada al pueblo de un inspector de la Ciudad de México. La falsa pulcritud muestra el discurso del amo y el esclavo, mientras no haya una

autoridad presente que obligue a realizar determinadas tareas éstas no se realizarán o se retrasarán.

Los oficios relacionados con la basura y la limpieza suelen ser poco remunerados y socialmente estigmatizados. El barrendero que limpia diariamente las calles sin un día de tregua, la mujer que se dedica a labores domésticas, son presas de la discriminación. Entre mayor sea el poder adquisitivo de una persona menor será la relación que tenga con sus desechos. De tal manera que las personas tienden a contratar a otras para que estas se encarguen de las labores de limpieza del hogar, del lavado de platos o de ropa, de sus mascotas, de sus jardines, de su automóvil. La justificación suele ser la falta de tiempo para realizar dichas labores o por el disgusto que genera hacerlas ellas mismas.

Todo esto se pone de manifiesto en el transporte al observar como una persona va comiendo pepitas y con tal desparpajo lanza los restos por la ventana. Las botellas de plástico dobladas y clavadas en las orillas de los asientos, vasos de unicel, los restos de papel higiénico o migas de alimentos, desechos corporales. Manchan el espacio, pero no impiden su uso. Cuando una persona los observa trata de hacer que su encuentro sea atestiguado por alguien más para no ser visto como el infractor, como diciendo “yo no fui”; luego optará, si puede, por otro asiento, de lo contrario hará con la mano (o con otro objeto, la manga de su suéter, papel higiénico) a un lado la basura arrojándola al suelo. Si bien esos desechos pertenecen a otro pasajero, quien lleva la carga de la falta es el propio conductor al que le han contaminado el territorio. La fachada de la combi es la de sí mismo. La suciedad del transporte es la suciedad del chofer. De ahí que ponga textos en el fuselaje como: “favor de no tirar basura no seas” (y la imagen de un cerdo). O “si tiras basura no te sientas mal siéntete como en tu casa, (y la misma imagen). Otros muchísimo más explícitos escritos a computadora en una hoja pegada con cinta adhesiva: “Los operadores nos esmeramos en tenerles las unidades limpias y en buen estado con el fin de que ustedes viajen como la gente se ruega no tirar basura y por favor no maltratar la unidad comprendan que son ustedes los que la utilizan. Atte.: el operador”. Algunos otros que no pudieron reprimir el enfado incluyen groserías: “Por favor no tire basura con una chingada no soy un bote de basura soy una unidad que merece respeto”.

La limpieza del automóvil es tal vez una de las tareas más pesadas anímicamente. Baste ver por las calles los cientos de negocios de autolavado, las personas que trabajan en un cruceo limpiando parabrisas, algunos más por la fuerza que por voluntad del conductor, el servicio en las gasolineras. Las palabras escritas sobre el polvo de los vidrios del automóvil como: “Lávame no seas puerco”. Muestran lo engorroso y cansado que puede ser para el dueño asear constantemente su vehículo, “si de cualquier forma se va ensuciar”. Algunos recurren a la manguera de su jardín para limpiarlo y así hacer más fácil y rápida la tarea sin importar los cientos de litros de agua gastados de manera irresponsable. La mayoría de pequeños letreros en el transporte van en relación con el dinero y el desperdicio. Equivalentes fálicos para el análisis freudiano.

Existen otras tantas normas que van en relación con el manejo del cuerpo y la mirada, desplegándose los sentidos sobre el espacio, esas se desarrollarán en el siguiente capítulo. Mientras tanto observaremos normas que van en relación al conductor y a su oficio.



Letrero que hace alusión a la falta de aseo del pasajero.

La primera norma que debe tener en cuenta el conductor de transporte público es el intervalo de tiempo que debe dejar pasar entre la salida de una combi y la que le prosigue. En el caso de esta ruta, el intervalo es de cinco minutos. En dicho tiempo la combi debe de recorrer una distancia tal que le permita al otro conductor encontrar nuevo pasaje, para que ambos vehículos no se junten y se quiten el pasaje entre ellos. Esta ruta a su vez está dividida por dos compañías, marcada la diferencia por el color que representa a cada corporación, Autobuses Tultepec S.A. de C.V. de color azul, y amarillas, Autotransporte Estrella del Valle de México. De tal manera que la salida deberá ser de manera intercalada, una azul y luego una amarilla o viceversa. Ante éste intervalo la velocidad de salida es muy lenta, tanto que uno puede ver por la ventanilla como es que una persona que va caminando rebasa al automóvil. Sólo hasta que ve el conductor en el espejo retrovisor como le hace una señal con los faros la combi que debía salir detrás él, es como empieza a acelerar.

Cuando la distancia que ha recorrido la primera combi en salir es menor a la expectativa del conductor que viene detrás, siente que se ha roto el pacto, y señala a la compañía contrincante como “floja”. A lo que responde de dos maneras: uno, reduce la velocidad cada vez más para darle tiempo a la otra y avance, y con ello tenga más posibilidades de subir pasajeros o en su caso acelerar y darle alcance a la combi que se ha

“sentado o aplastado”⁵⁶. Entonces se desata lo que suele llamársele “corretearse”, “echar carreras”. Alcanzar a ese conductor que ha roto la norma del intervalo y la distancia. Que lo va dejando sin pasaje porque su andar es tan lento que cuando él pasa por la avenida ya no hay nadie. El automóvil acelera, se pasa los topes y ya no le importan los baches. El pasajero pasa a segundo término: “*Siéntese, agárrese y cállese*”, se lee de una calcomanía que ha puesto el conductor en la combi. Cada quien se agarra de donde puede. Los cuerpos parecen títeres balanceándose en el aire mientras la adrenalina del conductor llega al máximo esquivando coches, casas, personas, perros. Si llega a emparejarse con la combi que infringió la norma suele venir el reclamo verbal, que ya ni falta hace. Una mentada de madre, un amago de bajarse y resolver el asunto a golpes, una mirada de pocos amigos. El pasajero se convierte en espectador. Luego la situación se normaliza. El descontento se ha apaciguado como bestia enjaulada que ha visto una presa cerca. Los pasajeros se recomponen una vez que sintieron el golpe del fuselaje en sus cabezas o el cuerpo de otro compañero de viaje. El transporte se convirtió en auto de carreras.

Una vez llegada la combi a su base deberá obedecer dos normas inevitables: hacer fila, esperar su turno de salida, hasta que salgan las combis que llegaron antes que él y checar su tarjetón. La primera es un acuerdo que se sobre entiende, el que primero llega a la base es el que primero sale a una nueva vuelta, violar esta regla es ir en contra de toda la organización, de todo orden. La segunda ratifica a la primera. Cada conductor tiene una tarjeta en la cual se registra el número de vueltas y la hora de salida y de llegada. Si esta tarjeta no está firmada por el checador no se le puede permitir la salida. Puede pasar el conductor por una combi pirata. La sanción a que será acreedor será la suspensión de sus actividades. De igual manera si el tiempo de salida no se acopla al tiempo de llegada, de base a base, se le puede suspender por un par de horas al conductor. Estas tarjetas son entregadas en las oficinas del corporativo y tienen un valor que oscila de entre los doscientos y los cuatrocientos pesos obligatorios, de las cuales se compran cada diez días, nadie se puede negar a pagarlos. La tarjeta asegura que nadie que no sea parte de la empresa entre a laborar en sus filas. Para poder ingresar a una ruta hay que dar un pago de cinco mil pesos como fianza y seguro ante algún accidente. Esta es una de las formas en cómo logra generar ingresos extras estas empresas que obtienen una concesión de transporte público, ya que en el Estado de México el transporte es subrogado tanto a personas físicas como morales, sin ninguna regulación por parte del Estado más la de hacer un pago de veinte mil pesos en caso de vagonetas y minibús y de veinticuatro mil en caso de autobús, previo pago de un estudio de factibilidad para una ruta fija, por un

⁵⁶ Suele decirse del conductor que va a una velocidad muy lenta para llenar su automóvil de pasajeros que se quedó sentada, metáfora que hace alusión a una posición del cuerpo a la espera, ya sea por ser abusivo con los demás conductores o por flojo.

periodo de 10 años, si se quiere tener una concesión de transporte, sin contar el precio de las placas que va desde los mil pesos a los 326 para los bici taxis⁵⁷.

Aunque se sabe que la factibilidad va más en torno a lo que las empresas y particulares digan, que a lo que las autoridades dispongan. De ahí que existan enfrentamientos que han llegado al uso de armas de fuego entre diferentes rutas por el control de éstas y la apertura a nuevas. Como fue el caso en 2012 entre integrantes de Autotransporte Estrella del Valle de México o el ya muy conocido enfrentamiento entre transportistas independientes (miembros del grupo de Antorcha Campesina) contra Axel García Aguilera, que se ha impuesto en todo el municipio de Cuautitlán Izcalli. El conflicto ha dejado la huella de la muerte como fue en septiembre de 2012 donde fue lanzada una bomba molotov por parte del grupo Izgasa (Izcalli García Aguilera S.A.) dejando como saldo la muerte de un conductor antorchista.⁵⁸

Las sumas de dinero que se manejan en el transporte son importantes como para dejar que cualquiera entre en el negocio. 70 mil concesiones individuales se han acreditado en la Zona Metropolitana del Valle de México⁵⁹. Cada una de estas debe sacar una cuenta diaria de entre 600 (combi) y 1500 pesos (Camión)⁶⁰, sin contar los gastos de gasolina, ya el dinero que haga de más el conductor es para su sueldo. No contando las revisiones que hace la Secretaria de Transporte para ver si los vehículos cumplen las normas para dar servicio, y que en palabras de los conductores sólo van a pedir lo que se llama “la mordida”. Si los papeles no están en regla se les da dinero a los inspectores, a lo que suele llamársele darle para “el refresco”, para seguir laborando y “aquí nadie vio nada”. Si bien que estas acciones corruptas van en contra de un marco legal, bastante frágil, se convierten en verdaderas normas que deberán seguir los conductores para laboral con vehículos que de otra manera estarían en un corralón, en un deshuesadero, o en otro oficio, ya que existen choferes que en ocasiones no cuentan ni con licencia de conducir, porque saben que hay otra manera de arreglar las cosas, una más sencilla y sin tanto trámite. Luego cuando vienen los operativos los paraderos disminuyen su número de vehículos, ya que los que no cuentan con dichos papeles, dejan de circular para evitar multas. Estas camionetas que no tienen placas de servicios públicos les llaman “toleradas”, son blancas idénticas a las de un coche particular.

La segunda norma, va en relación con el dinero, es la cooperación voluntariamente/a fuerza, que se le debe de dar a los llamados “gritones y “checadores”. Personas que cuentan como único pago esas monedas que se dan con cierto desgano ya

⁵⁷ Cantidades que se pueden consultar en el sitio de internet Secretaria de Transporte del Gobierno del Estado de México (en línea), Obtenido de: <http://portal2.edomex.gob.mx> (agosto de 2013)

⁵⁸ Manuel Barrera, Juan, “*Muerte de chofer desata enfrentamiento en Izcalli*”, El Universal digital, Obtenido de: <http://m.eluniversal.com.mx> (27 de Septiembre de 2012).

⁵⁹ El Poder del Consumidor, *Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana* (en línea), Obtenido de: <http://www.elpoderdelconsumidor.org> (21 de Noviembre 2012).

⁶⁰ La cuenta es proporcional al tipo de transporte, la zona y la cantidad de pasajeros, siendo el autobús el que entrega mayores ganancias y por lo tanto el que debe de dar mayor cantidad de dinero al dueño del vehículo.

que para los conductores es poco el trabajo que realizan en comparación al dinero que logran recabar de esta especie de propinas, por lo que son vistos de manera jerárquica en una escala menor, en ocasiones son tratados como ayudantes, mensajeros; cuando no quieren salir de su vehículo a ellos les encargan alimentos o bebidas, para que “desquiten” esas monedas que diariamente se les entregan. Otras cooperaciones que deben dar tienen que ver con el arreglo de un nicho en el que se encuentra la imagen de la Virgen de Guadalupe. En ocasiones es uno de los conductores de la ruta que se encarga del trabajo de albañilería y pintura. Cuando ve pasar una combi se acerca a la ventana y le pide una moneda al chofer y así se repite la acción (la Virgen se encuentra en una esquina por la que necesariamente deben de pasar las combis) con mayor o menor éxito, va recogiendo el dinero que no tiene otro objeto más que el de seguir la tradición del 12 de diciembre, el día de la “patrona” del México católico. Reunión de feligreses que reafirman su fe y su identificación con el grupo y el oficio.



Foto: Víctor Hugo Cortés, 2014. Sitio donde se encuentra la de la Virgen de Guadalupe, y donde se realiza la misa del 12 de diciembre por los transportistas.

Como en el oficio del transportista no hay una regularidad temporal, el horario lo va marcando la cantidad de dinero que se quiera ganar medido por el número de vueltas, es necesaria una norma que obligue a determinados conductores a dar el servicio a una hora determinada por la mañana, mientras los demás van llegando de a poco, según van marcando su rutina. A esta tercera norma es la de “hacer guardia”. Se designa a un número de conductores a cada base que es controlada por la ruta. Estos conductores son

los que “abren” las rondas y los primeros en dar el servicio. Sin esta norma la hora de salida estaría supeditada al parecer del conductor. Cuando alguno de los choferes no cumplen con esta norma son acusados por sus mismos compañeros por no llegar a la hora adecuada, esto sin que se dé cuenta el conductor acusado, ya que se hace el reclamo con la corporación y ésta se encarga de sancionar al conductor, ya sea con una llamada de atención o en su defecto sancionarlo dejándolo sin trabajar por algunos días. Esto también funciona como una presión ante los conductores que no entran en los pequeños grupos formados por mismos choferes. Aquellos que no presentan empatía les suelen hacer lo que se llama “la vida pesada”. A conductores nuevos y que no tienen ningún conocido en la ruta son a los que mayormente se les manda a las guardias y bases de menos remuneración, mientras a los que ya llevan mucho tiempo tras el volante y aquellos que tienen amistades con los líderes de la ruta regularmente se les dan privilegios. Como es el hecho de no mandarlo a una base distinta de la que él elija. A los otros les toca “picar piedra”. Que es pasar por las mismas adversidades a las que fueron sometidos en su momento los conductores más veteranos. Ritual de iniciación que permite alejar a aquellos que no logren aguantar la presión y hacerlos a un lado.

En el transporte público no siempre los conductores son dueños de los automóviles, regularmente son contratados por personas que cuentan con una flotilla, ya que cuando es una sola suele ser conducida por el propio dueño o por familiares de estos. Entonces se puede encontrar que en ocasiones el chofer es el hijo del dueño. Acto que genera ciertos conflictos, ya que en ocasiones estos no entregan la cuenta completa, o no la entregan a tiempo, que es el dinero que se le debe de dar al propietario de la combi diariamente, cifra establecida desde el momento en que se consigue chofer. La cuenta es una obligación, una ley. La cuarta norma tiene que ver con la entrega a tiempo de la cuenta, que guía el actuar del empleado-chofer con el patrón. Chofers que llevan muchos años en el oficio y por lo tanto han generado una relación más duradera con su patrón se les suele perdonar esta norma, ya que con el tiempo se ha ganado su confianza y se le puede dar la cuenta de dos o tres días atrasados. Pero para aquellos que aún siguen aprueba se les exige que pasen a dejar el dinero al domicilio del propietario, de lo contrario se le intercepta en el camino, se le hace el reclamo y se le retira el dinero. En algunas ocasiones la sanción es tan fuerte que se le obliga a dejar de manejar su unidad, a lo que suele decirse “bajarlo”. “Y ustedes perdonen pero se van a tener que pasar a la otra unidad”. Se le anuncia al pasajero que ya se había acomodado al espacio.

La quinta norma con relación al oficio del conductor es la de no salirse de la ruta. No desviarse del camino reglamentado por la secretaria de transporte para determinada concesión. La violación a esta norma puede generar diferentes sanciones y problemas. Una de estas, en el orden de lo legal, puede ser la multa por parte del policía de tránsito, como lo dicen los propios conductores cuando se les ofrece un pago extra para llevar a determinada persona hacia un lado distinto al de la ruta, contratándolo como si tratara de un taxista. Pero más por el temor a infringir esta norma o que ellos sean respetuosos de

ésta, se da más por no prestarse a servicios particulares que les generarían ser doblemente empleados. Y por el reclamo del patrón, del dueño de la unidad. Al que se le puede temer más que a la policía puesto que él le puede quitar el trabajo y al de tránsito dándole un simple billete todo se soluciona.

El salirse de la ruta también implica un conflicto con conductores y propietarios de la concesión de otras rutas, ya que se estaría invadiendo su espacio, su posible pasaje que es ganancia, y sobre todo la violación a su territorio. El espacio público está marcado de manera invisible a través de una red de rutas controladas por particulares y corporativos. El espacio público se hace espacio de relaciones de poder. Cada una de las rutas reivindica el terreno por el que transitan sus vehículos. Porque han pagado derecho de piso. Así como el ambulante que coloca su puesto en determinada zona. El tianguis que se apodera de las calles en determinado día. El transportista defiende ese trozo de espacio que le ayuda a generar ingresos económicos y no dejará que cualquiera entre sin que aporte su cuota. Hay un control al interior del grupo que hace de vigía para reportar al infractor. Si un conductor es visto por otro compañero haciendo una maniobra extraña en detrimento de su ganancia, lo que suele decirse “robar el pasaje”, no sólo recriminará al colega de oficio con lenguaje florido, sino que se le reportará la infracción para que se le sancione. Muchas veces no es necesario contratar inspectores por parte de los dueños de las rutas, sus mismos trabajadores asumen el papel de guardias. Regularmente a los choferes con mayor antigüedad se les encarga una base de los diferentes ramales.



Foto: Víctor Hugo Cortés, 2012.
Letrero en una combi que refleja la presión de las normas que debe obedecer, al grado de sentirse vigilado.

Estas son algunas de las formas en las que se viola esta regla y genera consecuencias de importancia para los transportistas, pero en otras ocasiones no genera una sanción. Esto se da cuando un conductor quiere rebasar al otro, cuando va abarrotado o cuando quiere llegar más aprisa a la base o aun punto determinado de la ruta, ya sea porque la hora es muerta y casi no hay pasajeros o porque en un sitio especial del trayecto se tiene el

conocimiento que hay transeúntes a la espera del transporte, el caso de días de tianguis o la salida de los niños y jóvenes de las escuelas. Entonces se les pregunta a los pasajeros si bajan en determinado lugar, si nadie levanta la voz, para ellos ese mutismo es la señal de “no” y toman un atajo. Otra manera de salirse de la ruta sin ningún problema es cuando quitan los letreros de su destino para dar a entender que no están en servicio y con esto evitar cualquier confusión por parte de conductores de otras rutas y de pasajeros. Entonces la combi se vuelve el carro propio de los choferes y se van de paseo con la familia o con sus amigos. Y *¿cuál policía de tránsito?, ¿cuál borrega?*

2.3.- El espacio y sus jerarquías.

El dedo se eleva en el cielo sobre una nube gris salida de un escape. La señal, el signo; ese primer gesto aprendido desde niño, que se repetirá hasta hacerse de un automóvil propio, el sueño del ascenso social hecho realidad. La combi se detiene, no obstante que no sea paradero o parabús, y que exista un texto con una E encerrada en un círculo rojo y tachado: no estacionarse. El llamado se ha hecho y el conductor ha llevado ese cuerpo suyo que es la combi, hasta el sitio donde espera el pasajero, con una precisión de cirujano de espacios públicos. Y viene la ratificación de los escritos goffmanianos: aparece el *ojeo*. El sujeto observa por escasos segundos ese espacio que ya ha sido habitado, sopesado, jerarquizado. Espera que los sitios cómodos no estén ocupados para poder reivindicarlos. Toma asiento teniendo que cruzar un pequeño pasillo lleno de bolsas de chicharrones, carritos de mandado, cajas atadas con un cordón, niños que no cupieron en las piernas de sus padres. Y siente que debió esperar otra combi, el espacio está por abarrotarse, un único lugar está disponible, es el suyo, el del lector, el del observador participante que intenta tomar notas en medio de una marea de papas fritas y elotes con chile piquín. La combi arranca y de pronto los cuerpos encuentran su lugar indicado. El reacomodo viene hacer inherente al movimiento, los límites se desdibujan para poder formarse de nuevo.

¿Quiénes han sido los constructores verdaderos de ese espacio? ¿Los diseñadores de autos que no toman en cuenta que México es el primer lugar en obesidad y por lo tanto son evidentes las incomodidades que pasarán quince, diecisiete, personas en un espacio diminuto⁶¹? ¿Cuáles son esos sitios que brindan una ventaja para quien logra hacerlos suyo durante el tiempo que dura su viaje?

⁶¹ Las dimensiones de la combi tipo Urvan modelo 2007 de la marca Nissan, la más común en la ruta, es de 1.6 metros de ancho, por 4.9 m de largo, y 1.9 m de alto. Ancho en el que deben de caber 4 personas, dejando 40cm para cada pasajero, que de acuerdo a la Cámara Nacional de la Industria del Vestido (CANAIIVE) el mexicano promedio tiene 89.2 cm de cintura en mujeres y 91.4 en hombres. Ahora se puede ver la incomodidad de compartir el espacio de la combi con otros 16 acompañantes, ya que 17 es la media de usuarios que caben en la parte trasera del vehículo

Las observaciones ratifican que ese creador es el entramado social que ha hecho lo que el sociólogo y el antropólogo pero sin tantas pretensiones, más que la del logro, como lo viera Garfinkel para formular el concepto de *etnometodología*. Las personas han formulado una serie de conocimientos que se han ido tejiendo conforme los viajes, las rutinas y sus itinerarios se lo han permitido. Han puesto una marca simbólica para estructurar ese diminuto espacio que nos ceden por unos momentos, para que podamos desplazarnos por sobre las arterias congestionadas de la Zona Metropolitana del Valle de México. Mancha que se ha escapado de los brazos centralizadores de la Ciudad de México, y que a pesar de un terremoto (del 85) de una crisis económica (del 82, del 94, y el “del” puede recorrer toda la historia) el cotidiano tráfico, marchas, huelgas, falta de agua; sigue atrayendo a la mano de obra barata, al campesino que emprende el viaje a “México”, como si él hubiese vivido en otro lado, en otro país. Al estudiante, al profesional que ve una oportunidad de crecer económica, social y políticamente.

El espacio del transporte público en su modalidad de combi es reducido, a manera de una mesa cuadrada con dos filas frontales y dos laterales, los usuarios se van quedando en una sola dimensión, la de *cara a cara*. Dividido en dos partes, la delantera ocupada por el conductor y dos asientos más que estarán a la disposición de quien permita la entrada el chofer, de lo contrario permanecerá la puerta con seguro. Y la parte trasera dispuesta para 15 o 17 usuarios, que es donde se desarrolla el máximo de interacción y ritualización del cuerpo.



Víctor Hugo, 2014. Imagen del espacio de la combi vista desde la banca que queda detrás del asiento del conductor

Arquitectónicamente todos los usuarios son iguales, miden lo mismo y nadie se pegará con la cabeza en el techo, son de la misma talla, y nadie a rebasará los límites que, ante lo pequeño, serán siempre el cuerpo. Tomarán asiento las personas indicadas, nadie estará de pie agarrándose como puede y de donde pueda. Aspectos que a Marc Augé le parecen una de las características de los no lugares ya que “generan una identidad compartida de los pasajeros, de la clientela o de los conductores del domingo.”⁶² El sujeto de la sobremodernidad se pierde en la muchedumbre. El diseñador de autos da por sentado que la vagoneta transportara cosas, objetos, materiales, y que estos en su calidad de meros objetos despersonalizados no tendrán mayor queja que la de una llanta ponchada o un semáforo en luz roja. En este sentido el espacio es lo que es, gracias a lo que se hace de él; es decir a la serie de personas que lo han dotado de significado, aquí entra la reformulación del concepto de no lugar que para Marc Augé no está simbolizado ni cargado de sentido. El espacio de la combi está estructurado de manera física, a lo cual se le llama “conversión” y moldeado por lo social, fragmentado, dando mayor valor diversas partes de éste. Existen trozos de este espacio mejor valorizados que otros por la comodidad que puedan brindar a quienes los reivindican. Así la persona que señala con la mano y hace la parada del transporte con el dedo índice, ya de antemano echó una mirada en el interior del automóvil por esas ventanas transparentes y algunas oscurecidas marcadas con nombres de “Mi lupita” o “Gamberros”, para saber si debía subir o no, si encontrará comodidad o por el contrario una pequeña lucha de gestos y movimientos corpóreos a la conquista de ese trozo de espacio, lugar del no lugar, sitio de lo que ya ha estado en un sitio. Y apenas abre la puerta y ya la mirada hizo un escaneo, su memoria va en búsqueda del sitio deseado, luego su cuerpo se acomoda. Quien lleva prisa le basta con invocar la fórmula “¿ya no hay lugar?”, para que de pronto como las aguas del mar rojo se abran las olas de cuerpos y descubran el terreno de los pasajeros ante un Moisés en busca de asiento: ¡súbale hay lugares!

Estos trozos de espacio en la combi son las esquinas, los vértices de este rectángulo de asientos, desde donde se puede tener un mayor rango de visibilidad de la situación sin ser sorprendido por una tercera mirada, el sitio donde se puede abrir la ventana, recibir la oleada de viento cargada de agentes contaminantes sobre el rostro, y perderse entre las avenidas adornadas con autos y negocios informales. Pero son sólo tres esquinas las mejor valorizadas. En primer lugar están las más lejanas, las que se alejan del rol de la cadena, ese pequeño papel de pasar el dinero. Están exentas de representar un obstáculo para quienes ascienden. Pueden cerrar los ojos sin que se les moleste con un me da permiso o puede pasarle por favor. Son, lo que en los restaurantes, las mesas que siempre se llenan primero; los primeros lugares de las filas, los asientos de en medio y en lo alto en los cines, el lado de las ventanas en aviones o autobuses. La única esquina que tiene, más que un valor positivo, uno negativo, es la que está junto a la puerta. Es el lugar que casi nadie ocupa, salvo que vaya a salir muy rápido o lo desee, cuando la combi está

⁶² Augé, Marc, *Los no lugares...*, op. cit., p. 106.

vacía o semivacía, ya que representa un obstáculo para quien va entrando a escena, los cuerpos pueden chocar, puede haber una caída, se puede prestar para pequeñas riñas, es el lugar de otro rol, el que hace de ayudante del chofer abriendo la puerta ya que no cuenta con un mecanismo automático, como el Metro o el microbús, y baste hacer esta observación para que luego la vida cotidiana lo contradiga, en combis del paradero de Santa Martha Acatitla han creado un pequeño mecanismo de palanca para que el chofer pueda abrir. Sin embargo, esta técnica no está generalizada en otras rutas, por el contrario, el que abre la puerta ya es parte de esta dinámica de ayuda mutua entre conductor y pasajero.

El espacio que menos se desea es el que queda justo atrás de la rendija que sirve para pasar el dinero al conductor. El rol no se puede separar del espacio y, por lo tanto, ese asiento se vuelve negativo. Los demás asientos tiene su grado de incomodidad ya que los sitúa en el centro, en medio de las miradas y de los cuerpos, los límites los constriñen, una línea de acero molesta la espalda en los asientos laterales; la vista tiene poco espacio para posarse sobre algo que no sea otro pasajero, otro compañero de viaje que busca la ventana o el piso para no tocar el cuerpo del otro. Es en esos momentos en los que el espacio móvil comienza a desatar una serie de defensas ante la posible invasión de su territorio egocéntrico del que nos habla Goffman en *Relaciones en público*, es el momento de balizar el entorno inmediato, de recurrir al acervo y la dotación de gestos, de reproducir los rituales de la interacción, saludar a los conocidos con la mirada o con la palabra, hacer uso de la comunicación fática que luego se vuelve cortesía, y cortesía que parece mera comunicación fática.

Sobre ese espacio diminuto se superpone la vida, la muerte, el erotismo, la magia, la religión, el carácter esotérico de algún ritual de purificación del espacio para ahuyentar las malas vibras, la relación fugas, la fantasía del extraño que deja de serlo en un encuentro de brevedades temporales y espaciales, el conflicto, la lucha, la solidaridad, la amistad, el amor. Espacio de la vida cotidiana sobre cuatro ruedas, que más que unos simples pasajeros lleva personas que buscan una mejor vida representada en un empleo que hay que cuidar porque no se sabe cuándo lo vayan a despedir; de una educación restringida que ya no aspira a la mejora inmediata sino al arduo trabajo de ser un subempleado de una subdirección. Espacio de fe y de esperanza, espacio de lo que parece ser una restricción de los espacios, una lucha incesante por ellos, por tener un lugar en el universo. En este espacio rondan las palabras ajenas que se apropia el oído y para enmascarar el interés se crea la cara de la indiferencia, de esa que daba cuenta Simmel en su *Metrópoli y vida mental*, como resultado de las grandes presiones psíquicas a las que es sometido el hombre urbano y por lo tanto debe asumir una actitud indiferente, *blasée*

Baste con que una persona lance la interrogante de no saber dónde está, cuando alguien de inmediato asume el papel del guía y da consejo y ubica en el espacio a la persona perdida. Con esto nos damos cuenta que el pasajero no es un ser indiferente. El otro escucha lo que emitimos y el espacio se va llenando no sólo de cuerpo sino también

de palabras, de sonidos, de gestos. El usuario del transporte colectivo es un tejedor de realidades, un hacedor de conocimiento que se vuelve parte del mundo del sentido común. El espacio indiferenciado lo va moldeando con la mirada. Los límites de los asientos son laxos, aun con los intentos del chofer por imponer su normatividad y límites, son subjetivos, dirá Simmel: “El espacio marca límites subjetivos porque realmente no tiene límites absolutos”⁶³. El pasajero rememora con la mirada el número de personas que deben de ir en cada banca, cual le parece más vacía y cual es más conveniente para los fines de su traslado. Cuando asciende sabe que tendrá un trozo de espacio reservado para él, aunque los demás no sepan quién va a ser ese vecino con el que hay que compartir el viaje, quién será ese cuerpo que se aproxime a nosotros. Será una pregunta en el aire que se disipará conforme el espacio vaya siendo ocupado. Así, en la mesa familiar, uno sabe qué lugar ocupa el padre, la madre, y los demás que se rotan; en el transporte la rotación fluye de una manera más rápida, el espacio es para quien lo vio primero y lo pudo reivindicar, ya sea con su cuerpo o con alguna extensión egocéntrica. La bolsa de la señora que aparta el lugar para el marido, el hijo o la amiga. El niño que sirve de bulto para que nadie se siente mientras llega el padre y lo toma entre sus piernas. El suéter que pone la novia para que la pareja no se pierda en el espacio y esa unicidad amorosa no se vea separada, porque en el espacio forman una misma persona, y por lo tanto, deben ocupar el mismo sitio.

Una característica de la combi radica en el hecho que es poco probable encontrar a personas de pie, a diferencia de un microbús, camión o el Metro, etc. Debido a sus dimensiones, las personas paradas son mal vistas, usan una parte del espacio que está reservada para la hora de salida o la de la entrada, un espacio lleno de objetos que están vinculados con el pasajero. Estos usuarios de a pie son los desatentos, los que llevan prisa, los que vienen en grupo y debido al número que lo conforma no les queda más que quedarse parados o en algunos casos sentarse en las piernas del acompañante, pasa entonces a convertirse en un niño, en un paquete; de ahí que se haga algún chiste, se ría de su postura para hacer menos incómoda la situación. ¿Quién dijo que dos objetos no pueden ocupar el mismo espacio al mismo tiempo? Parafraseando a Monsiváis en *La hora del transporte*. Todo planteamiento viene a reformularse en el transporte público, donde es pertinente el adagio de: “donde cabe uno caben (los que sea) o, todo cabe en un jarrito sabiéndolo acomodar”.

Se verá que hasta aquí no hay definición del concepto espacio, y no la hay por sencilla razón de su carácter polisémico y que, en palabras de Simmel: “Lo que tiene importancia social no es el espacio, sino el eslabonamiento y conexión de las partes del espacio, producido por factores espirituales”⁶⁴. De esta manera a lo que se le da importancia es cómo se va configurando este espacio que se vuelve habitación, tocador, cama, etc. Lo que se va creando y re-creando en el espacio en movimiento.

⁶³ Simmel, George, *Estudios sobre las formas...*, *op. cit.*, p. 650.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 644.

En el transporte habrá un sólo sitio que está reservado para un único reivindicador y sólo en determinadas situaciones se ve modificado: el del conductor. Aun cuando exista el deseo de algunos pasajeros por ocupar el espacio del chofer, en esas ocasiones en las que parece ser que los transeúntes que van caminando por las calles parecen corredores de cien metros planos por la lentitud del vehículo, la reivindicación del volante es específicamente exclusiva para el chofer. Su parte de espacio en la combi es la más cómoda, el único asiento adornado con una camiseta de fútbol o acolchado con peluche; el que tiene bien marcados los límites, excepto cuando se quiere exceder de ellos y la palanca de velocidades se transforma en excusa para acercarse a alguna mujer que va de pasajera a su lado. Espacio que al ser arreglado y decorado con elementos de diferente índole forma parte de su fachada. El tarjetón le recuerda su carácter de trabajador vigilado. La licencia que resalta en la guantera o una copia pegada en la ventana para que la gente reciba información y esté más segura del sujeto al que le ha cedido por un tiempo, la integridad física de su vida. Los nombres de mujeres o de hijos, el zapatito de un niño, el oso de peluche. Ese espacio del vehículo se le empieza a apropiar, a personalizar, así como las secretarías colocan el retrato de los hijos, o sus dibujos del preescolar, algo del hogar es llevado al sitio de trabajo, algo de sí se deja en los espacios para apropiarse de ellos. En este sentido podemos observar como en un no lugar se encuentran elementos para la identificación del chofer con el medio en cual desempeña su oficio, sus compañeros y los pasajeros.

Las ocasiones en las que es cedido el volante, son especiales. La primera suele ser momentánea. Cuando el conductor está en la base de la combi y, si ha encontrado, que es lo más común, a otros tantos haciendo fila, debe esperar los cinco minutos de regla por cada unidad, esto hace que muchos salgan del auto para comprar algunos artículos, refrescos, comida, golosinas o para entrar en esas pequeños luchas rituales que confirmen la amistad o la animadversión para con otros conductores, el juego de fingir una pelea, asociado como lo muestra Jesús Nery Aguilar a la construcción y ratificación de la masculinidad en los choferes⁶⁵. Entonces con el operador ausente y si ha llegado el momento de adelantarse en la fila, como regularmente sucede, alguien de entre el personal (checadores, gritones) asume el rol, se puede dar cuenta que las llaves se han quedado puestas o son prestadas por esos segundos y el vehículo toma su sitio. Otra de estas ocasiones es cuando el conductor viene con un acompañante y quiere descansar o le quiere dar el chance, la oportunidad del cacharpo de convertirse por unos segundos en chofer, cual cenicienta, a la vuelta se le convierte la carroza en calabaza: de regreso al rol de ayudante. Una situación similar se presenta cuando el conductor quiere tomar alguna bebida embriagante, cuando se ha “lanzado algún cuate por las caguamas”, y en su calidad de conductor no puede mostrar la botella y el volante juntos, porque forman la señal para el desprestigio de esa fachada que quiere mostrar a sus pasajeros, pero sobre

⁶⁵ Aguilar Nery, Jesús, “Masculinidades, choferes y espacios urbanos en México”, *Revista Convergencia*, vol. 10, 2003, pp. 201-224.

todo para el oficial de tránsito que está a la espera de poder estirar la mano y decir “cáete”, o en su defecto, oríllese, para hacerse acreedor de una multa.

Así el espacio se le va cargado de sentido, es decir de un conjunto de significaciones para la persona que lo habita, encontrando sus formas, sus límites, sus momentos vacíos de horas muertas, sus momentos abarrotados donde parece que no cabrá ni un alfiler. Un espacio perfumado con el olor de lo cotidiano. Un espacio con reglas y con roles, organizado. El cúmulo de personas que diariamente lo ocupan, lo definen y lo redefinen, se mueven entre él, como si de navegantes se tratara, que se guían por las estrellas del afuera. Así podemos distinguir entre el espacio interior donde se desarrolla la interacción y el espacio externo, al cual siempre se está ligado, ya sea para ubicarse o para cerciorarse que las cosas siguen en su lugar, que ya vendrá esa esquina, esa parada, esa tienda, ese tope, ese poste, ese semáforo, ese puente. Que han sido tomados como marcas en un principio físicas, pero en otro, no son más que marcas de la palabra sobre el terreno, del lenguaje que nombra al espacio. Es el mapa en el que se han trazado los itinerarios, donde las redes de interrelaciones se van dibujando como una especie de telaraña con hilos hechos a través del tiempo. El espacio por el que camina la mirada para medir las distancias y éstas se vuelvan recuerdo de un viajero que se niega a perderse en el mar del tráfico. El afuera y el adentro van de la mano, las pequeñas distracciones cuestan caro. El chofer se ha pasado un tope y viene el llamado al orden “¡órale wey, si no traes animales!” Y ¡qué bueno que no sabe el pasaje!, según el chofer Gerardo, apodado el Mochilón, al cual se le realizó una entrevista, “manejar con personas es como traer ganado, hay que manejar bien para que no se espante”.

Si bien en la cabina del chofer podemos observar la religiosidad y lo esotérico, en estampas que dan cuenta del universo de santos, vírgenes y nuevos beatos, el espacio externo nos muestra la otra cara, la que lo ratifica; la de la muerte y el accidente. Reflejados en los cenotafios. Las cruces hacen del espacio externo un extenso campo santo, una marca para el otro, para que se dé cuenta del paso de la muerte por el espacio público y el último trozo de terreno que pisó un peatón antes del accidente. El espacio se vuelve entonces un campo minado, en el cual hay que tener cuidado de donde pisa uno, no basta con los textos señalando cruces peatonales o que indique zonas escolares o cualquier otra en las que el conductor deba disminuir la velocidad, hay que hacer caso a las indicaciones que otras tantas personas que, como migajas de pan, nos van dejando para poder leer la vida cotidiana. Y mientras se va escribiendo el trabajo y alguien lo va leyendo la madeja se desenvuelve y aparece la imagen de una virgen que santifica el lugar y se vuelve centro para que un grupo reafirme y refuerce su espíritu de comunidad, y su fe religiosa, que para Durkheim será básicamente lo mismo. La cartografía cotidiana la va escribiendo el transeúnte de lo ordinario y el espacio se presta como un amasijo que no alcanza a tener una forma que soporte el tiempo, la vida cotidiana se transforma al instante. Y, sin embargo, algo permanece.

En esto fugitivo que permanece, haciendo alusión al título de un libro de Monsiváis, es donde se centra el análisis. Estas repeticiones que se borran al instante de observarlas y que apenas uno saca la libreta para hacer anotaciones cuando ya no hay nada, son las que se han intentado recuperar en el presente trabajo. De esta manera pasaremos al espacio que más reconocido está, el lugar de adelante, el de la cabina que va junto al chofer, al que suele llamársele: “el lugar del pollo”.

El lugar del pollo.

La combi, como se profundizará más adelante, es una extensión del cuerpo del conductor. El espacio encuentra su carácter erótico en el asiento delantero. Es espacio reservado. La puerta va cerrada con seguro, si alguien quiere ascender por esta puerta tiene que tomar en cuenta ciertas consideraciones: el asiento sólo se abre cuando ya no queda espacio atrás y no hay de otra, hay que sacar para la “chuleta”. El seguro libera el espacio para el amigo, el conocido, que se ratifica con el saludo. “No me pagues porque eres mi cuate aun cuando ya sacaste la moneda, es el pacto entre pares”. Y por último, lo que es generalizado, el asiento sólo es para mujeres. Este espacio reservado es el de la fantasía de encontrar en una mujer esa posible pareja de las brevedades, una mujer que pareciera le ha dado la ruta para que el conductor recree la pupila, para que la mano encuentre en la palanca de velocidades el pretexto para alcanzar esa piel que está junto a él; que va recorriendo la trayectoria de la combi, que es la de su vida. Algo de esto nos muestra Rafael Ramírez Heredia en su novela *La jaula de dios*:

Andar por toda la ciudad, bueno, por la ruta, con la combi siempre hasta el ful, con los tipos que suben y bajan, con los viejos que se les nota lo ganoso, y tú mi ventura, mirando por el espejo, con esas mañitas que te das para que los cueritos se sienten junto a ti, los ojos que les echas, a veces hasta te las llevas como la güerita que vivía en Lucas Alamán, que se te subió en Jamaica, luego luego viste que era de jalón porque te iba empiernando, tú con los cambios de velocidad nada más le sentías los muslotes y fueron a parar al Ideal que tiene garaje porque la güerita te dijo que no la bajaras en uno de esos donde se tiene que pasar por la administración porque ella no lo hacía con cualquiera ¿verdad? Y ya ves con lo que te salió, porque fue ella, te tuvieron que poner quién sabe cuántas unidades de penicilina⁶⁶.

⁶⁶ Ramírez Heredia, Rafael, *La jaula de dios*, México, Conaculta, 2000, p. 29.

El erotismo se cuele por las ventanas y los espejos, y esa forma especial que tienen los conductores para tocar el claxon cuando ven a una mujer que ha cautivado su mirada, se detienen aun cuando estas no le hagan la señal, el oficio se vuelve pretexto y la combi un envoltorio para que el conductor-galán tire el anzuelo de su seducción y se complazca esperando pescar algo “bueno”.

La casería va por el ideal, por la fantasía de mujer bonita expuesta como mercancía en la publicidad que se le muestra en el camino al conductor. La imagen de belleza que le presenta ese pequeño televisor portátil no importando que su vista no deba de perder la concentración para evitar accidentes. Y de antemano avisa que él aspira al estereotipo, coloca en la ventanilla o en el fuselaje un texto: no subo gordas. Y otro que muestre esa virilidad que debe asumir de antemano todo aquel que se dedica a oficios dominados por el hombre: “Con tu letrerito atrás de paradas continuas, a poco no se dan color que eso de las paradas es por los levantones de reata que se te dan de verles los pechos a las muchachitas de uniforme, a las niñitas que se suben con sus vestiditos, con sus piernitas y todo⁶⁷.”

Y el chofer asume que los demás están enterados de dicha exclusividad aun cuando le dé pena ratificarlo: “¿a poco no éste es el lugar del pollo chofer?”, y el conductor tímidamente responde a la pregunta del pasajero con gestos apenas perceptibles, como diciendo: hay cosas que no es necesario preguntar.

El chofer mira a la mujer, toca el claxon aun cuando ésta haga la señal y deba por ese simple hecho saber el chofer que se tiene que detener, quita el seguro de la puerta, no aparta la mirada de la mujer, ésta es recibida con un saludo, cierra la puerta y empieza la marcha. Dependerá de la mujer si acepta el intercambio verbal para crear vínculo o por el contrario mostrarse seria y no atender esa glosa corporal que se acerca acechante.

“¿A ti cómo te gustan las mujeres? Le gustan maduritas al muchacho. La mujer y el conductor ríen. La conversación se hace amena. La mujer le da el número de teléfono al chofer, tengo una amiga, es güera, como de mi edad, me avisan para salir juntos. El chofer toma nota en su celular. Le da sed y se baja por una Coca cola, ¿y los pasajeros? Se vuelven espectadores de una escena de seducciones. ¿Creo que se siente mal el señor? Yo vendo casas, cuando quieras, toma, te dejo mi teléfono. Un folleto de imágenes *hiperritualizadas* dijera Goffman, con una familia feliz y una casa de fondo, como si lo que se vendiera fuera la felicidad. El Chofer regresa con la Coca cola en la mano, enciende el motor y sigue la ruta. Es hora de que la mujer se baje, se despide de beso, y se pierde entre luces de autos zumbantes en la carretera y unas calles oscuras que van cubriendo su cuerpo hasta desaparecer. Hay me avisan. El auto arranca ya casi sin pasajeros. Pásame tu teléfono para avisarte cuando la contacte. Escribe los números mientras va manejando. Te voy a marcar para que sepas mi número. Estoy aprendiendo a dar masajes, saca unos papeles con la imagen de los pies y los puntos que hay que tocar para que el cuerpo entre en estado de relajación. Con un masaje y esto ya verás cómo las

⁶⁷ *Ibidem*, p 30.

ponemos. Muestra un sobre de un gris metálico. Es un té chino, dicen que con este aguantas todo el día haciendo el amor y sin broncas. Luego te paso bien el nombre. Sale, luego te marco”.

La justificación para la seducción es que las mujeres saben de antemano que el asiento de adelante es para flirtear, ella se puede negar o seguir el juego, y estos momentos donde una mujer acepta dar entrada al intercambio funcionan como comprobación de que la fantasía se puede cumplir. La idea de que la mujer forma parte del espacio y por lo tanto puede ser reivindicada como cualquier otro bien. Esto lo ratifica una encuesta de Acoso sexual callejero en Latinoamérica. La cual muestra que el 68% de mujeres encuestadas se sienten incómodas caminando por la calle, en ámbitos urbanos. Y que un 30% de hombres manifiestan que es por la forma de vestir y un 18% por la actitud de las mujeres en la calle. No es de extrañarse que según datos de la ONU en 2010, México sea el país con más violaciones sexuales en el mundo, 120 mil al año, y que 4 de cada 10 mujeres haya sufrido de tocamientos⁶⁸. Mientras que en México 48% de mujeres encuestadas por el Poder del consumidor y Dinamia han señalado que han sido acosadas en el transporte público y un 11% hombres, de los cuales el 60% señaló que fue de manera física, el 19% verbales y 15% visual, y las modalidades que les generan mayor inseguridad son el microbús con 30%, 19% en Metro y combis 11%⁶⁹. A su vez la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal (PGJDF) informó que cerca de 80% de los ataques sexuales se comete en el servicio de transporte público. En 2014 se abrieron 414 averiguaciones previas por abuso sexual, los cuales se dieron en su mayoría en los camiones, se denunciaron 40 ataques; Metrobús, 29; microbuses, 19; en taxi, 16; tren ligero, seis, y tren suburbano, mientras que en el caso de las violaciones el 78% se han dado en taxi⁷⁰.

De esta manera aparece en el imaginario social, masculino, la referencia mujer-espacio (y más si se agrega “de noche”) como un objeto de conquista que gusta que se le mire y se le silbe por la calle: “sino para que sale”. A la mujer estigmatizada, mujer puta, se le suele decir callejera, que pone de manifiesto la visión de mujer santa que espera en casa al marido que es proveedor. Así, la mujer se convierte en una presa que hay que corretear, como un verdadero “pollo”, lista para llevarla al caldo. A las mujeres mayores suele decirse de ellas que “gallina vieja hace buen caldo”. Nada extraño que a los tocamientos antes del acto sexual se le suelen llamar de esta manera, “echarse un caldo”.

⁶⁸ Instituto de Opinión Pública, *Encuesta de acoso sexual callejero en América Latina* (en línea), Obtenido de: <http://textos.pucp.edu>. (septiembre de 2013). Además *Ocurre en México una violación sexual cada 4 minutos, dice la SSA*, La Jornada digital (en línea), Obtenido de: <http://www.jornada.unam.mx> (25 de Abril de 2010).

⁶⁹ Arteta, Ixtaro, *¿Acoso en el transporte público? Ni hombres ni mujeres se salvan*, CNN digital (en línea) Obtenido de: <http://mexico.cnn.com/nacional/2015/06/12/acoso-en-el-transporte-publico-ni-hombres-ni-mujeres-se-salvan> (el 12 de junio de 2015).

⁷⁰ Valderrábano, Alberto, *Taxis, un peligro para las mujeres*, Capital México (en línea) Obtenido de: <http://capitalmexico.com.mx/index.php/reportajes-detalle/78423-taxis-un-peligro-para-las-mujeres> (el 16 de abril de 2015).

En este flirteo se degusta el objeto deseado, de ahí que aparezcan frases como: “te la comes con los ojos”, “está muy sabrosa”, “tanta carne y yo chimuelo”.

Esta ingesta se devora a la mujer por fragmentos. Trozos de cuerpo que exalta la publicidad, el cine y la televisión. Ahora podemos hablar de una mujer-senos, de una mujer-trasero, de una mujer-piernas. La idea de comparar a la mujer con el pollo tiene que ver con un carácter de debilidad ante el “perro” que es el hombre, como en el acervo popular suele decirse al sujeto que anda detrás de todas las mujeres, “de todo lo que traiga falda”, porque su potencia no radica en tener mujeres bellas, sino en tener muchas mujeres, las cantidades representan prestigio, entre más pollos se tenga más hombre se es. Perro es el que siempre anda detrás de un pollo. Las metáforas animales aparecen para otorgarle a ese otro rasgos débiles para su dominio, pero deseables. Tener hambre de mujer. Transformarla en un manjar. La sed y el hambre del cuerpo, de algunos, tal vez la mayoría de choferes hombres, la calman las mujeres en el escenario de la vida cotidiana. Los oficios donde se tiene que mostrar la virilidad llevan esta imagen casi a la idolatría. No es extraño que aparezcan en talleres mecánicos o vulcanizadoras, estampas de mujeres desnudas o semi desnudas en poses sugestivas, ya nada más falta que le pongan una veladora.

En ocasiones cuando una persona adopta conductas ilegítimas para la familia o el grupo, se le diga que se “salió del corral”, o a una mujer que se ha casado suele decirse que “ya voló la paloma”. Así el hombre se vuelve gallo que está dispuesto a encajar el espolón. Cabe aquí la relación que hace Clifford Geertz en sus *Notas sobre la riña de gallos en Bali*, entre el miembro masculino y la cabeza del animal⁷¹. Así el niño que aún no se ha convertido en hombre se le trata como un polluelo, y el hombre al que se ha desplumado es aquel que perdió, no sólo su dinero, sino su reputación, su cara. Armando Jiménez, creador de un pintoresco libro sobre la picardía mexicana, se hace la pregunta sobre la relación entre el gallo y el pene:

A PROPÓSITO, ¿de dónde saldría esto de ponerle gallo o gallito al miembro viril? Consultemos el diccionario de náhuatl (idioma que usaban los antiguos mexicanos) para saber si los hispanófilos, los que afirman que todo lo nuestro proviene de España, tienen razón en este caso: Tocayo, traducido literalmente es el caño de la vejiga. Tepulcayotl, con alusión (ayotl) el agua que por él se expulsa. Y el hermosamente metafórico nombre del miembro viril, totol tepulli, o sea pájaro verga.

GALLO se nombra en Colombia al falo y anexas. Y mamar gallo significa tomar el pelo, engañar. A las personas que ejercitan esa actividad les llaman mamagallistas...⁷²

⁷¹ Geertz, Clifford, *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa, 2003.

⁷² Jiménez, Armando, *Letreros de la picardía mexicana*, México, Editorial Posada, 1991, pp. 118-119.

El acondicionamiento que hace del espacio el conductor es lo que las plumas de colores al pavo real. Y si este viene acompañado, entonces el cuadro hace inevitable la proximidad del roce. Desde fuera la cabina del conductor parece que sólo lleva un asiento, pero basta con que se abra la puerta para ver que hay algo escondido, entonces se despliega un asiento más pequeño, que sirve para poner alguna bebida, la mujer toma el lugar del porta vasos. Queda en medio del chofer y el cómplice, el palero, el bisoño, el que sirve de engaño en los juegos del tramposo. El que le hace la segunda, a esa voz que tomará cautela, que la danza de la seducción no es una quebradita, es más bien un danzón, en el que los movimientos son sutiles, de una naturaleza fingida y una espontaneidad trabajada. Ya si logra pescar algo habrá tenido suerte. Sino, el tiempo es lo que le sobra, para llenar es espacio entre su deseo y el asiento del pollo. De esta manera podemos observar como en el mundo de la mayoría de choferes se utilizan estas metáforas en las que se descubre la concepción que tienen de las mujeres. Como objeto de conquista que al transitar por la vía pública se convierte en un blanco observable porque, pareciera que los choferes así lo entienden, todos tienen derecho de mirar, “la que no quiera que no salga”. Hay una división sexual del manejo de los sentidos. La mirada masculina acecha, penetra. La femenina debe ser recatada.

Capítulo 3. Sociología de los sentidos y el transporte.

3.1.-El pasajero y la interacción.

Para Erving Goffman interacción es aquella que se da en situaciones sociales, es decir, en la que dos o más individuos se hallan en presencia de sus respuestas físicas respectivas⁷³. La situación social en la que se haya el transeúnte al abordar el transporte tiene elementos fijos, convenciones, que rara vez varían. Tal es el caso de la entrada o salida, que se puede dar a partir de un pequeño gesto que se haga, como levantar la mano o el dedo índice para que el conductor lea el mensaje como un llamado para que se detenga. La relación que se entabla en un principio es contractual, se aborda el transporte por una necesidad de desplazamiento, por lo que tendrá que hacer uso de la modalidad de transporte que le deje cerca del lugar al cual se dirige, tendrá que pagar una cantidad de dinero de acuerdo a la distancia recorrida y por dicho pago tendrá el viajero derecho de reivindicar un trozo de espacio similar al de los demás pasajeros; aspectos que no siempre se dan ya sea porque es amigo o familiar del chofer y se le exenta del pago.

Dentro del transporte público la interacción de los pasajeros estará marcada por algunas premisas. La primera es que se puede dar entre conocidos, cercanos o entre desconocidos o “extraños”. La segunda es que regularmente se da ante un público no ratificado. La tercera es que la interacción puede compartir un foco en común o por el contrario puede ser “no focalizada”. La cuarta depende un tanto de la primera ya que si se encuentra ante personas desconocidas o con quienes no se tiene una relación más allá del saludo, el silencio verbal será la norma para darle paso a la glosa corporal que se encargará del peso de la interacción siendo el cuerpo límite y vehículo para que el otro interprete los mensajes que se le envían.

En medida de que el compañero de viaje sea considerado como desconocido, el carácter “extraño” marcará fugazmente el trato con él. Por lo que se irá elaborando de acuerdo a la información que nos da el compañero de viaje y de la que se desprende de su actuación saliendo de su control, dando el contorno de su “identidad virtual”. Por lo que con el tiempo los desconocidos pasan a ser conocidos, sin que por eso amerite el “rompimiento del hielo” y se de una relación estrecha. Puede ser que personas que utilicen el transporte durante un tiempo prolongado y en viajes diarios, sin hablarse, más allá de rituales interpersonales como el saludo o simplemente el silencio como una forma de respeto. Por el contrario puede ser que dos personas que apenas hayan compartido un viaje por unos segundos puede que lleguen a hablarse e incluso hacerse confidencias, aunque no desarrollen en el futuro una relación de amistad. Como lo observa Simmel al

⁷³ Goffman, Erving, *Los momentos y sus hombres*, Barcelona, Paidós, 1991, p. 173.

desarrollar en sus tipos sociales al del extranjero, cuyas principales características son la lejanía y la proximidad. Este tipo social que se encuentra fuera y enfrente del grupo, es decir hay una lejanía tanto espacial como afectiva, comparte ciertos rasgos generales, en este caso el de ser pasajeros de transporte público que necesitan desplazarse por cuales quiera causas, y en las que las historias hasta el momento habían corrido paralelas. Se impone una lejanía al no poder ser contrastada la imagen general que hemos hecho de él, su “identidad virtual”, con su “identidad real”. Por lo que su fachada, la presentación de la persona a interpretar por los demás, se convertirá en un elemento para colocarlo en determinada categoría y por lo tanto para abonar seguridad o inseguridad en el compañero de viaje en un contexto determinado. Como lo dice Simmel la práctica de la vida nos obliga a formar de las partes que percibimos de los individuos su imagen, y de colocarlo en una categoría en la que no encaja plenamente⁷⁴.

Como veremos en los temas concernientes a los sentidos, el cuerpo se pone como límite ante la proximidad de otro pasajero, y en medida que sea catalogado como desconocido, el contacto físico que es inminente en los espacios reducidos donde interactúan muchas personas, deberá ser marcado por lo accidental y no por lo volitivo, seguido de una serie de medidas para resarcir el daño si éste se provoca, desde las disculpas, el perdón, hasta las formas de actuar en las que da la apariencia el infractor de que no se dio cuenta de sus acciones y por lo tanto desconoce las consecuencias. Mientras que, para los conocidos, el cuerpo del compañero de viaje puede servir como un elemento para mantenerse a salvo de no violar el territorio de otro pasajero, así como de mantenerse en su sitio, en los casos en el que el chofer acelera o frena de repente y pierde el control el pasajero. La parte del cuerpo que se elija nos dará indicios para saber qué tan conocidos y cercanos son.

De igual manera cuando existe espacio de sobra como para poder elegir en que sitio sentarse, los conocidos intentarán sentarse juntos o se buscarán con la mirada cuando se encuentran en partes distintas del espacio. Mientras que con el extraño si hay manera de elegir en que parte del espacio quiere sentarse tomará en cuenta los sitios que le brinden mayor confort, por lo que al sentarse lo más separado de otro pasajero permite tener mayor libertad de movimiento, no obstante que si se elige algunos de estos sitios que brindan mayor comodidad, como se observará en el tema con respecto a la configuración espacial del transporte, puede que signifique un acercamiento a otro pasajero que se encuentra cerca de dicho sitio. De manera que el viajero debe actuar de forma clara para indicar con la glosa corporal que se acerca al otro para reivindicar ese espacio y no para estar cerca de la persona, acto que de no ser así expuesto generaría cierta sospecha e incomodidad ya que se podría leer como una intrusión o un interés desmedido hacia la persona a la que se le acerca. Nos encontramos entonces con otra convención en el transporte: mientras haya espacio hay que ocuparlo de manera que cada uno encuentre la mayor parte que pueda reivindicar para su comodidad y evite violar el

⁷⁴ Simmel, Georg, *Estudio sobre las formas...*, op. cit. p. 83.

terreno del otro. Por lo que, como en los tableros de ajedrez, habrá recuadros que los separen y que se irán llenando conforme otros integrantes ingresen reduciendo el espacio. En este sentido buscar la distancia no sólo implica un trabajo ritual de evitación, también mostrarle respeto al mantener distancia para no violar lo sagrado que hay en él y en los demás.

Siguiendo la forma de expresar esta forma de socialización a través de la lejanía y la proximidad, entre conocidos y extraños. Como la imagen que se va creando del otro depende en cierta medida al aspecto sensorial, es decir lo que captan nuestros sentidos sobre los demás, se evitará el contacto o se alejará de sus compañeros sino puede controlar sus residuos corporales, tal es el caso del mal olor, y que como se analizará no provoca una respuesta violenta ni una confrontación con la persona que desprende dicho elemento autoproganador, por el contrario, el grupo soporta ese estado crítico en caso de ser negativo o atracción en caso de ser positivo para evitar quedar atrapados en una situación donde la imagen de quien no pudo controlar su cuerpo se destruye con la del resto de integrantes. De acuerdo a un pasajero al que se le realizó una entrevista sólo a los conocidos, familiares, amigos, se les puede hacer un comentario a los residuos corporales, pero no abiertamente, si se encuentra en público, sino a través de la broma, para que la risa elimine el elemento violento que pudiera conllevar para el otro que se le señale la violación a sí mismo, la mácula. Con frases como: “un bañito, nada”. Ya que realizar esta exclamación hacia un extraño se atribuiría una familiaridad e intimidad que nadie le ha brindado, por lo que refiere que le daría más vergüenza hacer ese señalamiento a ella que a la persona a la que se lanza dicha expresión. Por lo que esta autoproganación al ser puesta en evidencia y señalar a quien se cometió a sí mismo una violación nos refleja una falta de tacto y consideración con el otro, con el grupo. Si esto hace con esa persona seguro que lo realizará con los demás y no estaremos a salvo mientras nos encontremos cerca, porque cualquiera puede tener un pequeño descontrol para mantener a raya las excrecencias, pero no cualquier las señala, así que la persona más dañina para la situación no es la que se autoprogana sino la que expone dicha profanación.

Eso en tanto a la lejanía, mientras que con relación a la proximidad, como lo expone Simmel, al extraño se le pueden llegar a hacer confesiones que no se le harían a las personas más próximas a nosotros. Debido a la objetividad con la que observa las cosas el extraño, en medida que no forma parte del grupo al que pertenece el confidente, sus respuestas no tienen prejuicios acerca de uno; por lo que se genera una mayor libertad para platicar sobre aspectos que resultan ampulosos al ser platicado a personas cercanas. De manera que el extraño da un punto de vista distinto. Pareciera ser este elemento que atrae a Tolstoi para desarrollar su *Sonata a Kreutzer* y como trasfondo el transporte; ya que la historia se desarrolla como un relato en el que intervienen las opiniones de personas que no comparten más que el mismo carro de tren, que es muy semejante a la configuración física del espacio de la combi, con respecto al amor y a la fidelidad. Esto

mismo se ve reflejado en las respuestas que nos dan los pasajeros en las que comentan han llegado a platicar con personas que reconocen en el transporte contándoles detalles tales como su situación sentimental, familiar o profesional por las que atraviesan.

Pero no sólo a través de confesiones se da esta cercanía con el desconocido, sino también como ayuda o guía. Desarrollando una colaboración con el viajero desorientado que pregunta por determinado lugar, institución, incluso persona. Lo que muestra una cosa, exponerse a las instrucciones del otro, demostrando que se está desorientado, perdido. Tal vez por eso no se acepta romper el hielo con desconocidos o entablar relaciones, ya que podría generar esta impresión para los demás, fiarse de o darse a los demás fácilmente. En menor medida se ve esta proximidad al pedir que le cambien un billete para pagar con cambio cuando el chofer no tiene, pedir un objeto momentáneamente, un lápiz o pluma, preguntar cuánto es lo que suelen cobrar y dónde es el lugar en que se subió.

La segunda premisa tiene que ver con el público ante el que se presenta la interacción, y que en la mayoría de ocasiones no es ratificado. Cuando la interacción se da entre conocidos a través de la comunicación verbal suelen existir una serie de etcéteras, es decir, omisiones de detalles para evitar que se entere el público. Una forma para evitar ser descortés y no dar mayor información cuando de pronto una persona descubre a un conocido y que hace preguntas como una forma de manifestar deferencia y buen proceder, rituales interpersonales, tal es el caso del ¿a dónde vas?, puede poner en riesgo a una persona que no quiere dar “santo y seña” de sus itinerarios; por lo que ya se tiene una respuesta que rodea lo peligroso que pudiera conllevar develar dicha información: a pasear. El pasajero que conoce de esto suele evitar la primera pregunta para no ser impertinente e incluir en ella hasta la propia respuesta que se le tiene que dar: ¿ya a pasear? La cual sólo deja espacio para el sí, el ya o un rato. Y con ello se agrega lo referente al trabajo, la escuela, la familia, la salud, que, para Erving Goffman, se convierten en recursos seguros(*safe supplies*) para evitar silencios incómodos o pláticas en blanco, que se pueden convertir en preguntas impertinentes si no se está actualizado con respecto de la biografía de la persona a la que se le realizan.

De igual manera es importante tomar el contexto por el que atraviesa el país para entender porque se cuida de cierto tipo de información, en medida que el ambiente que impera es el de la inseguridad, provocada por los altos índices de delincuencia, que hace que el otro se convierta en sospechoso. No importando que nunca hayan sufrido algún tipo de delito, como lo muestran las respuestas de pasajeros a la pregunta sobre los puntos desagradables en el transporte o actividades que realizan, como las siguientes:

Entrevistador-. ¿Existe algún elemento que te desagrade del viaje o de la combi?

Entrevistado, trabajador IMSS.- Si, los choferes que no sepan manejar, que ya hay combis en muy mal estado, me siento inseguro por lo que me cuentan que asaltan a cada rato. (No me ha pasado)

Entrevistador.- ¿Al ir a bordo que otra actividad realiza?

Entrevistado trabajador en PGR.- Mirar por la ventana, usar mi celular a escondidas.

Entrevistador.- ¿Cuáles son esos aspectos que te importan de los demás pasajeros?

Entrevistado Administradora.- Que no tengan cara de rateros.

Entrevistador.- ¿Qué emociones o sentimientos te genera el viaje en combi?

Entrevistado trabajador PGR.- Incertidumbre, debido a que es un transporte en el que los espacios tienden a provocar cercanía entre pasajeros, situación, en la que algunos casos, ha sido aprovechada por los delincuentes.

Por lo que aparte del etcétera se puede recurrir a la “reserva” no sólo como límite, sino también como forma de controlar la información que se da a un público no ratificado, de la cual desconocemos cómo llegue a utilizar dicha información. Su contraparte es la conversación abierta y el chisme. En la que se habla tan fuerte que parece que no hay sitio donde no se escuche las maniobras que hace una adolescente para que no se den cuenta sus padres que tiene novio, que se sale de clases, o que se fue a una fiesta sin avisar. Entonces el público no ratificado se convierte en uno legítimo que puede escuchar sin problemas aspectos de la vida de la persona que conversa al grado de llegar a atrapar a quienes están atentos escuchando por lo interesante que puede llegar a ser su charla, asintiendo con la cabeza, hacen expresiones de asombro o sonríen al unísono. En tanto el chisme mantiene enterados de los cambios que puede haber con determinada persona en su biografía, del medio, de la situación y del contexto. Por ejemplo en ciertas pláticas se puede observar la desinformación que se tiene o la influencia del discurso político y de los medios de comunicación, como es el caso de una charla en la que se decía que a los integrantes del 132 iban a marchas porque les iban a dar pase directo a la universidad y que recibían dinero de cierto partido político. Que el presidente Enrique Peña Nieto es homosexual y que asesinó a su esposa. Que el país estaría mejor con Andrés Manuel López Obrador como presidente. Que a los maestros de la CNTE los deberían de correr y meter a la cárcel por no dar clases y que de ellos es la responsabilidad del retraso escolar de los niños.

Estas conversaciones también pueden funcionar como una forma de mostrar los logros personales. Como el caso de saber un idioma diferente, aun cuando sólo sean unas

pocas palabras, logros académicos o laborales, descritos con entusiasmo. De igual manera existen momentos donde parece que el público queda olvidado. Es el caso de los pasajeros que suben en pareja y se muestran manifestaciones de afecto o de quienes hablan por celular. Por un lado estos últimos pierden cierto grado de atención a lo que pasa a su alrededor, no por nada en estos años el uso del celular mientras se maneja genera más accidentes que el ingerir alcohol e ir al volante⁷⁵.

De esta manera pasamos a la tercera premisa ya que la interacción regularmente no tiene un foco en común, es decir no son focalizadas. Las obligaciones de participación son definidas, no en relación a un foco en conjunto de atención cognoscitiva y visual, sino en relación con un rol que puede seguirse con la frase “individuo decoroso que se dedica a sus asuntos sin entrometerse”⁷⁶.

Por lo que, cuando una conversación no es lo suficientemente interesante o no la hay, ni existe alguna acción que atraiga la atención de los pasajeros, ésta se puede centrar sobre el exterior, mirar por las ventanillas la vida cotidiana que se acelera sobre la autopista, se detiene, entra en tráfico, la gente que camina, la que lleva prisa, el sol que cae en las aceras por la tarde. Los semáforos rojos. Si se encuentra en un sitio donde la ventanilla no puede darnos opción de contemplar el exterior se puede dirigir hacia el interior. En el piso, en cada uno de los compañeros de viaje, con el cuidado pertinente, como se mostrará en el tema correspondiente a la mirada. O en algún otro material de apoyo, como es el caso de libros o revistas. Como el tiempo que se pasa en el transporte depende de lo lejos que se encuentre el destino al cual se dirige, regularmente la persona no tiene que realizar otra actividad más que los roles que implican ir a bordo del transporte y que van a ir de acuerdo a la parte de espacio que se ocupe, por lo que queda una buena parte para ir sentado, se puede convertir en las bambalinas para que el actor se prepare para el lugar en el que es consciente que realizará una actividad determinada, es el camerino compartido en el que le da tiempo de comer o elaborar sus alimentos, . Su aspecto físico lo retoca, se maquilla con la pericia de malabarista en cuerda floja, incluso se llega a ir vistiendo en pleno transporte. Si el escenario es la escuela va ir repasando el apunte. Si se tuvo que despertar temprano tendrá un momento de descanso previo. Si el tiempo de transporte se cruza con el de otra rutina o tarea a realizar, intentará hacerlo que tenía que llevar a cabo en otro sitio, tal es el caso de tomarse un medicamento, dar indicaciones por el celular de lo que se tiene qué hacer en el trabajo o en su casa.

Cada vez los trayectos y los tiempos que se pasan en el transporte se incrementan, se toma como una especie de tiempo extra cuando se halla en el transporte o como una

⁷⁵ De acuerdo a datos que da la Cruz Roja de México 40% de accidentes viales se da por manejar y usar celular, distraéndose cinco segundos en promedio al textear. Juárez, Blanca, *Desplaza el celular a la ingesta de alcohol como primera causa de accidentes viales*, La jornada (en línea) Obtenido de: <http://www.jornada.unam.mx/2014/12/27/politica/012n1pol> (el día 27 de diciembre de 2014)

⁷⁶ Erving, Goffman, *Los momentos*, op. cit., p 120.

pérdida que implica mayores esfuerzos. Como se verá algunas actuaciones pueden llamar la atención del público y convertirse en el foco de interacción encontrando su extremo en el asalto, momento en que todas las acciones se dejan de hacer para poner la atención en la situación extrema en la que los integrantes corren peligro, de manera que definir cómo actuar resulta confuso y caótico para el pasajero. A mí pregunta de qué es lo que hacían cuando ocurría un asalto la respuesta era: nada, dar el dinero.

Las otras situaciones son los pequeños accidentes que ocurren al interior como la riña verbal entre pasajeros y con el chofer, aspecto de los menos regulares, en las observaciones que se realizaron fueron pocos los casos en los que puede aparecer el conflicto, como reflejo de lo que ya no se pudo soportar ya sea por el estado de ánimo previo a entrar al transporte. Por lo que, cuando existe alguna molestia, en la mayoría de los casos sólo se ve reflejada a través de la glosa corporal para que los demás observen que han sido inequitativos o injustos, o ha sufrido una infracción que supone le han infligido. Otros accidentes ocurren cuando un niño o pasajero se marea, algunas personas abren las ventanas o le pasan una bolsa para evitar que la excreción manche el sitio.

La última premisa, que va en relación a la glosa corporal, se da ya que regularmente la comunicación verbal se utiliza para hacer alusión al rol a desempeñar como es el caso de pasar el dinero, abrir la puerta, para reivindicar una parte de espacio oculto con el “me da permiso” o para salir o entrar en el transporte y con ellos evitar o pedir disculpas `por el roce con las rodillas o las piernas: disculpe, con permiso. Como deferencia hacia los que están presentes cuando un pasajero asciende y se integra al grupo de viajeros, que nos recuerdan a esas prácticas de localidades pequeñas en las que se saluda a todas las personas con las que se encuentran sean o no conocidas. De igual manera se usa para pedir apoyo con respecto a alguna dirección o que se les oriente sobre el lugar en el que se encuentran. Por lo que lo no verbal es lo que más nos dice sobre la situación. Desde el que usa sus audífonos hasta el que se va durmiendo. Como una forma de observar el código de circulación que por lo reducido del espacio caería en una constante de infracciones y disculpas que harían imposible la fluidez de la situación. Por lo que la glosa corporal permite leer los movimientos de los pasajeros para evitar choques a pesar de que el contacto es inminente, para dar la imagen de indiferencia y con ello evitar mostrar atención desmedida que supondría incomodidad para el que es observado y que en ocasiones a veces suelen dejar pasar, como es el caso de los choferes y demás integrantes del transporte cuando ven pasar una mujer que suponen bella y pueden mirar solamente sin disimular o pasar al silbido y al piropo. O de propios pasajero. A la pregunta de si existía algo que le agradara del transporte en combi un pasajero dijo a broma: que voy observando los lugares por los que voy recorriendo, y a las morras.

También con la glosa corporal se puede dar la línea de pasajero desatento en la situación para que no se le tome en cuenta en la realización de algún rol, lo que genera una pequeña ruptura y malestar en la interacción, un no saber qué hacer por parte del

pasajero que espera la cooperación de los demás, mira hacia los otros pasajeros para ver quien lo puede sacar de ese momento incómodo, bochornoso.

Así como en el capítulo con respecto al chofer se le da voz a través de las entrevistas que van delineando su perfil se ha realizado los mismos con el pasajero con el fin de triangular la información recabada a través de las observaciones etnográficas y la teoría que nos sirve de marco de referencia. Se le han hecho entrevistas y cuestionarios a los pasajeros para obtener su punto de vista con respecto al transporte y a las principales premisas que se estudian en el presente trabajo, por ejemplo si el viaje en combi le generaba alguna emoción, las respuestas fueron con respecto a cuestiones negativas o que le generan desagrado en tres aspectos mayoritariamente: la incomodidad que sufren ante lo estrecho del espacio en una combi, en un caso porque su complexión física requiere de mayores dimensiones que los demás pasajeros le designan para reivindicar lo cual le genera molestias. Luego el mal aseo del transporte que llena al medio de olores desagradables, ya sea por la mala o nula limpieza del transporte por el chofer o por algún pasajero. Como se expresa en la siguiente respuesta ante lo que le desagrada de la combi: Cuando huelen feo, van llenas y quieren que la gente vaya una arriba de otra.

Entrevistador.- ¿Qué es lo que más te molesta de una combi?

Entrevistado educadora.- Cuando huelen feo, van llenas y quieren que la gente vaya una arriba de otra. Una vez mi hermana nos vino a ver, pero esa vez mi cuñado ya no la pudo llevar hasta su casa se tuvo que ir ella en la combi, entonces aquí, en el Coopel, que está ahí en Cuautitlán, por ahí pasan unas combis pero tardan como tres horas en llegar hasta donde ella vive pero es más seguro porque no se los lleva por la autopista, le da miedo, entonces esa vez, se subió un señor, me imagino que venía de trabajar, me imagino yo que era un albañil, el chiste es que olía mucho a sudor, y mi sobrina le dijo: hay mamá huele a chivo correteado (risas). Y yo así de hay Nati, de verdad contigo, y así lo dijo. Dice mi hermana: yo quería que me tragara la tierra, en ese momento.

Y en tercer lugar y en el que casi todos estuvieron de acuerdo es el mal manejo y trató poco amable del chofer. Como se observa en sus siguientes comentarios:

Entrevistador.- ¿Qué aspectos cambiaría de esta modalidad de transporte?

Entrevistado promotora.- Que los choferes hicieran conciencia que lo que trasladan en su combi son personas que necesitamos de su servicio para llegar a nuestro destino y que ellos también necesitan de nosotros como su fuente de ingreso, que dejen de arriesgar la vida del usuario y la de ellos mismos por querer ganar un pasaje más.

En otro caso. Entrevistador.-: ¿qué opinión tiene con respecto a los choferes de transporte público?

Entrevistado trabajador IMSS.- Muy malo, no generalizo pero la mayoría maneja o demasiado rápido o demasiado lento para agarrar pasaje no lo hacen con una velocidad adecuada.

Entrevistador.- ¿Cómo cree que deberían ser?

Entrevistado promotora.- Pues que les enseñen cosas básicas de civismo o como transitar en la vialidad, donde dejar y tomar pasaje, bajarle a su música, que estén conscientes que hay más personas en el transporte.

Entrevistador.- ¿Qué opinión tiene con respecto a los choferes de transporte público?

Entrevistado trabajador IMSS.- No se puede generalizar a todos por igual, pues hay choferes respetuosos con su trabajo y con sus pasajeros, pero otros son totalmente lo opuesto (se drogan, manejan en estado de ebriedad) provocando en los usuarios enojos y muchas veces optar por bajarse de la unidad y tomar otra.

Y aunque algunos pasajeros hablaban en un principio de indiferencia nos dejaban ver que no sólo estaban atentos por cuestiones de seguridad y aspectos que le desagradan, ya que, como lo define la Real Academia Española, indiferencia como el estado de ánimo en el que no se siente inclinación ni repugnancia hacia una persona, objeto o negocio determinado. No solo el transporte en ocasiones genera emociones negativas sino positivas por el interés que les generaba ciertas situaciones o personas. Se puede observar por ejemplo en el siguiente comentario de un pasajero: “Mi indiferencia se rompe como por ejemplo: un niño devuelve el estómago y ayudas a compartir un poco de papel y una bolsa, o cuando una persona esta desorientada y ayudas a encontrar la dirección o el lugar al que se dirige”.

En lo que respecta a si es diferente la modalidad de combi en comparación con otras como el microbús o el Metro los pasajeros consideran que si hay diferencia y estas depende al tamaño y dimensiones físicas como la cantidad de pasajeros y el hecho de ir parados en las demás modalidades y poco frecuente en el la combi. Como se observa en los siguientes comentarios:

-Metro siento que es más rápido aunque igual incomodo ya que me traslado en horas pico y hay mucha gente. Camión regularmente son más amplios y hay más lugares donde estar. La combi es muy pequeña e incómoda.

-En algunos hay más seguridad y confiabilidad.

-En el metro hay mucha gente y en una combi no.

Con la información que se ha recabado de entrevistas, encuestas, notas etnográficas, se puede presentar al pasajero de transporte como un tipo social con diferentes variantes, caracterizado por desplazarse a diferentes destinos a través de un medio de transporte y en el que va ir desempeñando una serie de tareas para que la situación fluya y no se estanque como el vehículo en el tráfico, manejando las impresiones que se dejan percibir en la glosa corporal para que el compañero las interprete y con ello evitar malos entendidos que al estar marcado por la rutina tiene sus fallas, sus fracturas, cuya forma de interactuar en algunos momentos deja de ser consciente al naturalizarse al medio. Quienes nos muestran que es lo que pasa en la situación bajo la línea del aquí no pasa nada, más que personas viajando, son los niños. A los cuales se le va enseñando cómo es que deben de comportarse en el transporte, cómo manejar su cuerpo y sus sentidos para no invadir y manchar el espacio del otro, como es el caso de no fijar la mirada en una persona o revelar que en el ambiente existe un mal olor proveniente de otro compañero de viaje, no subir los pies en los asientos o sentarse de manera que puedan ocupar el espacio por el cual se está pagando si es que se va a pagar o como acomodarse en medio o sobre las piernas de un adulto para no pagar otro pasaje. De igual forma se les va enseñando cómo realizar el rol de pasar el dinero al chofer o el de la cadena, no tanto el de abrir la puerta ya que, como el hecho de sacar las manos o la cabeza por la ventana, puede suponer un peligro.

Por lo que tenemos varios tipos de pasajeros de acuerdo a la actividad que desarrollan al interior del transporte público. Así tenemos al pasajero durmiente, que durante su trayecto, ya sea por la mañana mientras tras clarear el cielo su cabeza se balancea como péndulo de reloj que va marcando con precisión el tiempo de su traslado que evita pasarse del lugar al cual se dirige. Si se es novato el golpe en el cristal o pasarse del sitio deseado teniendo que bajarse a la carrera lo reflejarán. El pasajero musical, aquel que lleva su celular a todo volumen con su música predilecta sin audífonos, que recuerdan esas escenas de jóvenes con grabadora al hombro en los 70s y 80s, aun cuando las canciones que se escuchan son las mismas que lleva el chofer pero con un nivel de volumen que en ocasiones provoca que el conductor le baje a su radio. Por lo que se puede mostrar como mensaje que refuerza su identidad, como diciendo "aquí voy yo, escuchen". Contrario al escamoteo del cuerpo en el que se le intenta borrar, el pasajero musical se muestra para llamar la atención, debido a su ruido es imposible no verle aun cuando los pasajeros lo disimulen. Luego tenemos al pasajero hormiga, porque siempre va con su carga a cuestas, desde las bolsas de supermercado hasta la herramienta de jardinero, cajas, costales, botes, bultos de material para construcción, bolsas gigantes de frituras, canastas con tortas, sándwiches. Que nos dan información sobre la actividad a la

que se desempeña según lo que lleven y las cantidades o la cronología de fechas a celebrar tal es el caso de los pasteles de cumpleaños, las piñatas, los globos del día del amor y la amistad. Y que hacen que el ascenso o el descenso sea todo un malabar en el que se van brincando obstáculos, franqueando paquetes y que en muchos casos necesitan de la cooperación de los demás pasajeros para que el viaje no se interrumpa y prestar ayuda al compañero que se ve en problemas al ser la carga lo suficientemente voluminosa, pesada o numerosa como para impedir bajar con rapidez.

Luego tenemos al pasajero acaparador, aquel que reivindica territorio demás, el que se expande e invade el espacio personal de otro pasajero, y que no sólo son las personas que por su complexión física requieren de mayor espacio que el resto de pasajeros, sino aquellos que, debido a que los límites entre los asientos no están bien definidos salvo el número de personas que deben de caber en cada banca, ensanchan sus límites para obtener su mayor comodidad sin importarle mucho la de los demás. En muchos casos son hombres que han aprendido que se deben sentar con las piernas abiertas, atributo masculino, y lo contrario lo observan como cosa de mujeres el llevar las piernas cerradas. Su contra parte son los niños ya que por su tamaño suelen dejar más espacio para los otros pasajeros.

Luego tenemos al pasajero apurado, es el que siempre lleva prisa porque se le hace tarde, que corre detrás del transporte o le chifla para no perderlo y tener que esperar a que pase otro y con ello más pérdida de tiempo, sin importarle en ocasiones que se tenga que ir de pie, supedita su comodidad y la de los demás por llegar a tiempo. También es aquel que toca en la lámina del vehículo o comienza a silbar al observar que el chofer se detiene, hace base o va muy lento. Y que la glosa corporal demuestra su prisa y cierto nerviosismo por llegar cuanto antes, como el caso de mover el pie, golpear las manos en las piernas o los dedos en contra de las ventanillas o el fuselaje. Si observa que hay mucho tráfico y su destino está relativamente cerca decidirá bajarse y recorrer el resto de su trayecto a pie o corriendo.

También tenemos al pasajero desatento, aquel se equivoca o se confunde a la hora de tomar el transporte y toma uno que no lo llevará a su destino por lo que se tiene que bajar o en su caso sólo hace la parada para después señalar que no va a subir porque se percata que o no es o ya no desea hacerlo por el estado de abarrotamiento del transporte. Es también el que no se percata que ya ha llegado a su destino y de manera intempestiva lanza el grito de ¡aquí bajan! Y en ocasiones deja al último momento el pago y si lo realiza con un billete el tiempo de espera se hace eterno para él por la escena que ha desencadenado y para el pasajero que lleva prisa. También es aquel que indica el sitio donde desea bajar y cuando el chofer se detiene cambia de opinión: mejor hasta la otra esquina.

Podemos observar otro tipo de pasajero en el individualista o no solidario, que evita realizar alguno de los roles que se le designa por el sólo hecho de haberse sentado en una parte determinada del espacio que implica desarrollar una tarea. Tal es el caso de

las personas que se sientan junto a la puerta y cuando llega la hora de que baje algún pasajero se hace el que mira hacia otro lado o que está ocupado en otro asunto, cuya acción puede generar molestias ya que se convierte en un obstáculo para la circulación de los pasajeros y de la fluidez de la situación, por lo que se le puede recriminar su poca solidaridad para con los demás a través de frases que le hacen un llamado para que cumpla con la función que se le ha designado, “sino, ¿para que se sentó en ese sitio?”, como lo comentan algunos entrevistados, entonces se lanza el ¡si le abre, por favor! o el ¡con permiso!, para darle a entender que está generando un obstáculo, o en todo caso puede asumir el rol la propia persona que va a descender. De igual manera el que se sientan en el sitio que queda detrás del asiento del chofer y se niega a pasarle el dinero de los demás pasajeros no a través de un rotundo no verbal si o de una postura corporal que evita el contacto con los demás, llegando incluso a cambiarse de lugar cuando se pueda para no desempeñar el rol, elemento que se adhiere a la persona de manera negativa con el que se irá elaborando su “identidad virtual” como un pasajero no solidario.

La contra parte la encontramos en el pasajero acomedido, aquel que desempeña el rol más allá de lo que uno espera, pide explicación a los integrantes que le pasan el dinero para darle al chofer el pago con detalles que hagan innecesario que el conductor tenga que preguntar: cuántos me cobro o dónde subió y dónde baja, como si fuese un ayudante del chofer, dando una imagen servicial y de apoyo y cooperación, de amabilidad. Es aquel que en lugar de mostrar enfado se presenta atento, educado, si alguien necesita ayuda con respecto a dar alguna referencia sobre algún lugar al que se dirige otro pasajero o el sitio en el que se encuentra el dará santo y seña, las rutas posible que puede tomar para llegar al lugar deseado. De igual manera es aquel que al ingresar da los buenos días, el feliz año nuevo o al descender que tengan buena tarde, que dios los bendiga.

Por la regularidad con la que se usa el transporte podemos encontrar al pasajero habitual, aquel que toma el transporte a una hora y sitio determinado, de manera que se convierte en un referente de espacio-tiempo para los demás pasajeros, a través del cual pueden saber si se es tarde o temprano con tan sólo mirarlo en el transporte. Aquel que sin ser visto pero mirando el reloj se puede decir no falta mucho para que llegue o en determinado lugar estará esperando tal persona a que pase el transporte, como lo narra una pasajera que es maestra en un preescolar: “la otra vez me tocó, fue esta semana de hecho, ya me fui bien tarde al preescolar, la verdad, no es cierto, fue la semana pasada. Yo primero me iba al preescolar a las 7:30 am, después salía al veinte para las ocho, ahorita estoy saliendo al diez para las ocho, ríe. Había personas que encontraba las 7:30 am. Entonces esa vez, bueno, te digo la semana pasada, dice una señora: ya es muy tarde ¿no? Ya van a dar las ocho, y le contesta otra (que igual, siempre van juntas), no, porque aquí va ella, no es tarde, y yo así de ¡no, si ya es bien tarde!, ¡no me vean!, soy un pésimo ejemplo”.

En medida de que los roles desempeñados, la forma en cómo se conduce en el interior sin molestar ni ser molestado, abonando a la fluidez de la situación se puede hablar de un pasajero experto o aprendiz.

3.2.- Oído, música y ¡váyase acomodando!

La vida cotidiana viene con música de fondo incluida. El claxon que suena infinito aumenta la voz del conductor. Tiene prisa, debe pasar, nada debe de quedarse quieto. El rechinado de un enfrenón que deja huella en el pavimento llama la atención del transeúnte; luego sigue la marcha. No hubo accidente. El ruido del motor que ha llevado una vida en movimiento, con una pequeña tos de pulmón de hierro con enfisema, parece avión de alguna guerra perdida entre el tráfico. Se levanta el cofre del auto sosteniéndolo con el palo de una escoba, una enorme nube de humo hace su aparición, en esta guerra ha ganado el tiempo. Las mentadas de madre se van haciendo rutinarias ante cualquier cosa que parezca un obstáculo y genere un retraso. ¡Aviéntale un cerillo! ¡Échalo al kilo! Un auto se ha quedado parado y no deja pasar a los demás. Un señor de edad madura y un joven dan de empujones para orillar un *Volkswagen* Sedán (bocho) para que deje de estorbar la fluidez de la vida que se derrama sobre las calles. El ruido de una sirena se aproxima o se aleja, vaya con el efecto *Doppler*. Los coches se van haciendo a un lado ante el llamado que hace la autoridad, entonces el sonido nos pone en estado de alarma. Se va el sonido y comienza el reacomodo, hay quienes se han ido como rémora detrás de la ambulancia o la patrulla para utilizarlas de escudo. La música de los autos en una supuesta diversidad se escapan de las ventanas y se confunden con la de los centros comerciales que anuncian días de rebajas, con la de los puestos de discos piratas que se van haciendo pocos, la entrada de la tecnología les está ganando la partida. Luego la voz humana se va quedando atrás, en un barullo de voces que llaman al mismo tiempo a una persona no presente. El uso del teléfono celular se expande cada día y hace del alejamiento una cercanía y de la cercanía un alejamiento.

Con el tiempo se ha aprendido que los sonidos tienen sus significados. Que el oído atrapa todo lo que capta, a veces sin poder discriminar, haciéndole de un eterno testigo de interacciones no ratificadas, de informaciones no solicitadas, de ruidos no deseados. Una ola de palabras se vuelca sobre la playa del cuerpo dispuesta a inundarlo. El desarrollo de la civilización ha venido acompañado de un eterno compañero: el sonido. Si pudiéramos cerrar los ojos y nos guiáramos tan solo con lo que escuchamos, podríamos descifrar lo que pasa en el momento.

Casi no se escuchan carros, las palabras apenas si aparecen, alguien hace un saludo. Un anuncio aparece en el aire. ¡*Tamales, oaxaqueños!* Un pequeño aroma a jabón o perfume aromatizan el espacio. El sonido de fierros chocando nos da una imagen acústica de puestos ambulantes colocándose sobre una avenida para formar el ya histórico y popular tianguis. Un bostezo junto a nosotros anhela la almohada. ¿Qué horas son? El radio que trae el conductor nos da la hora cada cinco minutos. Pero, qué importa, sabemos la hora sin mirar el reloj. Ya se está haciendo tarde. Alguien se duerme, ya su

cuerpo lleva contado los minutos para despertar y bajarse de la unidad. El sonido nos va guiando a través del espacio, nos avisa del peligro, nos lleva la noticia que luego ratificará la mirada. Alguien ha sido atropellado en el camino, su bicicleta ha quedado destrozada. Un hilo de sangre mancha el asfalto del recuerdo. Los pasajeros curiosos observan, dejan lo que estaban haciendo, se asoman por las ventanillas. ¡Pobre! Otra víctima del camino. Otra cruz puesta en el escenario de la vida, del traslado a la casa, al trabajo, a la escuela.

El sonido es metáfora de la vida que se expande, que se amplía más allá de uno mismo, y que a su vez choca con otros sonidos, se mezcla, en ocasiones se hace insoportable. El sonido nos muestra la alteridad. Ese otro que se constituye a través de los sonidos que va desplegando. Sus palabras forman su imagen. “En general, lo que vemos de un hombre, lo interpretamos por lo que oímos de él, lo contrario es poco frecuente. Por eso el que ve, sin oír, vive más confuso, desconcertado e intranquilo, que el que oye sin ver”⁷⁷.

Así el hombre y la vida cotidiana son fragmentos de una imagen que se va armando a través del oído, de la vista, del tacto, del olfato, incluso del gusto. La palabra nos muestra al otro, aun cuando lo que veamos de él no sea más que su fachada, su máscara, que nos quiere mostrar como cierta, dotada de significaciones e información a interpretar. ¿Cuál es la información que nos da el conductor de transporte público a través de sus sonidos? ¿Cuál la del pasajero que en ocasiones se sume en el silencio?

La combi, como territorio egocéntrico del conductor, será utilizada para demostrar el poder sobre lo que considera su posesión. No habrá momento en el cual no nos esté diciendo el operador: “éste territorio es mío”. La música que pone en el autoestéreo a todo volumen nos informa de los gustos musicales y que estos depende de la edad que se tenga o se pretenda tener. De acuerdo a las observaciones que se realizaron en el trabajo de campo los conductores mayores suelen usar cumbias o salsa en su autoestéreo. “Amor de cabaret” y “Hay viene el mudo”, la Sonora Santanera no pasa de moda para quienes tienen la edad suficiente de recordararla. “Es la boa” Y a quienes la música como el hip hop o rap les parece desagradable como lo comentaba un chofer entrevistado.

Luego viene la música que sirve de *soundtrack* para el estigma: el reguetón. Música para un sector de jóvenes que pueden invadir la avenida Insurgentes si se les cancela un concierto de Daddy Yankee o cualquier otro, como lo muestran los medios de comunicación que también tienen su parte en el imaginario de la vida cotidiana. Música asociada a un segmento marginado, como si las clases sociales tuviesen su propio fondo musical, a la gente del sector social bajo se le atribuye su desconocimiento sobre compositores como Vivaldi, Dvorak, Shostakóvich. Bajo esta idea entonces el espacio se puede definir también por el tipo de sonido que genera. Luego los gustos se acomodan al territorio al que se pertenece. El rock no está exiliado de los gustos de los conductores, se

⁷⁷Simmel, George, *Estudios sobre las formas...*, op. cit., p. 681.

puede dejar escuchar la voz ronca de un Alex Lora de otros tiempos. Y la combi se vuelve rocola, la diversidad la va marcado el mp3 que se le compró a ese vendedor ambulante que anda en las combis ofreciendo disco de a “diez baros” y “películas de a quince, puro estreno”. Así se pasa del Blues de las cabañas a la Arrolladora banda limón.

La combi se convierte en habitación móvil para el conductor, “y al que no le guste que se baje”, si al cabo ese es su terreno, no le hace que la combi no sea suya; porque mientras él se encuentre domando las calles con el volante, el espacio que las ruedas crucen, y los pasajeros que vayan dentro de la combi, a él le pertenecen. No es de extrañar la ubicación que eligen para colocar las bocinas que hacen de cuerdas vocales externas. Bocas oscuras colgando de las esquinas en la parte trasera o incrustada en los asientos, cercanos a los pies. Todo debe ser llenado por el sonido. Todos deben escuchar, no debe haber un reducto del carro que no escuche “y llegaste tú” o “qué me vas a dar si vuelvo”. Con respecto al sonido nos dice David Le Bretón: “La modernidad, al darle la posibilidad a todo el mundo de acumular instrumentos ruidosos, le otorga simultáneamente un poder sobre los demás”⁷⁸.

Ese pulmón eléctrico del conductor también sirve para matar el tiempo, para evitar el aburrimiento. El silencio es pesado si se le lleva doce horas encima. Ese fardo del oficio que es llevado en principio por necesidad, ya luego se le va encontrando el gusto. Qué importa qué tipo de música sea si todas dicen lo mismo: “cállate silencio, vete a aburrir a otro lado”. El pasajero tiene pocas opciones. Hacerse el que no escucha y reclamarle a su cuerpo por qué el oído siempre tuvo que estar abierto para el otro. Encontrarle el gusto a la música y tararearla o ya de plano hacerla de karaoke. O bien, combatir el ruido con más ruido. Los audífonos en los oídos comienzan a convertirse en apéndice del pasajero. Es la solución a una anatomía imperfecta. A un órgano que no se puede cerrar ante la poca movilidad que tiene, como lo expone Simmel en su *Digresión sobre la sociología de los sentidos*:

Ya la forma externa del oído parece casi simbolizar esta condición; es el menos movedido de todos los órganos de la cabeza y actúa como un apéndice pasivo de la figura humana. Paga, sin embargo, ese su egoísmo, con su incapacidad de desviarse o cerrarse, como los ojos; el oído no hace más que recibir, es cierto, pero en cambio está condenado a recoger todo cuanto caiga en sus cercanías, lo cual, como se verá, produce consecuencias sociológicas⁷⁹.

No importa que se escuche la misma música que pone el chofer, de lo que se trata es de no dejarse dominar. Poner una pared ante el llamado que hace la autoridad. Los audífonos mantienen a raya la intromisión y violación de su espacio personal y

⁷⁸ Le Bretón, David, *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos*, Buenos Aires, Nueva visión, 2009.

⁷⁹ Simmel, George, *Estudios sobre las formas...*, op. cit., p. 683.

egocéntrico de las interferencias de sonido⁸⁰. Si la música es agradable para el pasajero no lo tomará como infracción, sino como un elemento constitutivo del terreno que hará ameno su viaje. De lo contrario, tomará medidas al respecto, ya sea que cuando se le pague al chofer se le levante la voz para hacerle ver que el volumen es desmedido, o se repliegue sobre sus propios sonidos. Pero el chofer está preparado para esto. Coloca una calcomanía a manera de aviso: hable fuerte y claro. Una especie de esgrima que se despliega con cada intercambio entre un supuesto dominador y un supuesto dominado, en términos de Goffman entre un reivindicador y un contrarreivindicante. Ambos van constituyendo el acervo de conocimiento sobre las distintas situaciones que se le presentan en el transporte, uno para no dejarse del chofer, otro para defenderse del pasajero. Pero los dos forman parte del mismo equipo.

En esta especie de estira y afloja, el conductor se vuelve un administrador del espacio, cuando la gente no quiere ceder más de lo que para ellos les corresponde; entonces crean una imagen de abarrotamiento para engañar al ojo del futuro pasajero. Los límites se ensanchan, como quien pone una valla más allá de lo que realmente puede ratificar como posesión legítima. Entonces la palabra abre el espacio y deja ver un hueco entre los cuerpos que habían usurpado el lugar de otro pasajero. “¡Váyanse acomodando, de favor!” Y el Chofer echa una mirada y hace sus cuentas. “¡Hay lugares, súbale!” La palabra viene hacer castigo y ratificación de la autoridad, ante la pérdida monetaria que puede sufrir el operador por no llenar su combi, y la infracción de sus pasajeros a la hora de repartir de manera no equitativa el espacio. Entonces los cuerpos se colocarán de manera que incluyan a los demás pasajeros y harán como si no hubieran escuchado nada.

El pasajero pone una barrera cuando usa sus auriculares, para el dominio del operador de la combi, y a su vez obstaculiza el intercambio con los demás compañeros de viaje. La pared que se entabla con uno, sea hace también para los demás. La voz del otro aparecerá sólo en los intervalos de separación entre una canción y otra. El conocimiento del medio se le deja exclusivamente a la mirada.

La información que se despliegue en el ambiente estará trozada por el sonido. Un pequeño corte en la interacción es introducido por el usuario que cierra sus oídos. Señal que la abundancia de datos auditivos o lo desborda o no le importan, o porque lo desbordan hace como si no le importaran. Señal que el ruido interno es preferible al que desdobra lo externo. No quiere recibir palabras para no tener que emitir las. A la vez que enmudece verbalmente, le deja al cuerpo esa parte de la comunicación con los demás, lo no verbal salta a la vista, ocupa el lugar de la palabra oral. Entonces aparece el contoneo del cuerpo que sigue el ritmo de esa pieza que sólo él escucha. Transforma el escenario del transporte en un musical en el que los espectadores son sordos o con debilidad auditiva, sólo alcanzan escuchar un pequeño murmullo que es estridencia para el portador del artefacto. Así, el cuerpo musical que habita el espacio, en ocasiones resalta demasiado la gesticulación, envuelve a los demás pasajeros como si éste se adueñara del medio y lo

⁸⁰ Cfr. Goffman, Erving, *Relaciones en público...*, op. cit., p. 63.

transformara en parte de su antro o discoteca personal. Y viene el chiste y la risa ante ese cuerpo que actúa más de la cuenta, que se sobrepasa de los límites de caras un tanto inexpresivas para no irrumpir en el espacio personal del otro. Entonces las miradas se buscan para reafirmar la lectura del acto: “¿Qué le pasa?”

El sonido de la interacción en el transporte encuentra su lugar en la palabra. El ritual de la interacción entre conocidos se despliega sobre un público no ratificado. Sobre supuestos desconocidos, se superpone una información que va quedando para que el oído del otro la lleve, la sopesa, y si le importa, se mantenga atento o asuma su estado de reserva como lo define Isaac Joseph:

El principio de reserva enuncia algo muy sencillo: un acto social, cualquiera que sea este, verbal o no verbal, no es la proyección a la expresión de una sustancia individual o colectiva, tampoco es la realización singular de un código exterior, sino que es una manera de tomar posiciones en una membrana, de desplazarse en una frontera... La reserva no es pues una manera de experimentar el límite, sino que es una manera de fundarlo⁸¹.

De esta manera se mantiene en reserva para no interrumpir, para no entrometerse, funda un límite con el otro. Da la impresión de que no le importa enterarse: “en qué lugar trabaja ese otro que habla, a qué horas llegó luego de una fiesta, de la enfermedad de un familiar que lo ha mantenido en cama, de esa muchacha que ha muerto hace poco, de las aventuras juveniles con sus novias de cuarenta años de hombres que aún se sienten jóvenes pícaros; de las palabras que le han enseñado al niño en la escuela, y dile a tu papá como se dice uno en inglés; qué a los del 132 les dan pase directo a la Universidad por eso andan de revoltosos; y que los maestros otra vez andan en huelga, ya los deberían de correr, mano dura necesitan”.

Así, la reserva no es una no interacción y la persona no usa la indiferencia cortés, sino que más bien funda el límite para no violar el territorio del otro, debido al carácter sagrado de la cara como lo explica Goffman al decir: “La cara de uno es una cosa sagrada y por lo tanto el orden expresivo necesario para sostenerla es de orden ritual”⁸². De ahí que se hable del trabajo de cara, de sostener la cara, de estar o no en la cara adecuada, y que la cara no le pertenece al sujeto sino que es un préstamo de lo social y dependerá del sujeto si la mantiene o no, y del tacto con el que se maneje el otro para ayudar a sostener y a definir una situación, para no crear una escena.

De esta manera podemos observar cómo es que vida cotidiana y sonido van de la mano, no se puede explicar un mundo donde lo acústico esté fuera de él. Donde existe sonido hay un otro que hace su presencia por medio de ondas sonoras y, por el contrario,

⁸¹ Isaacs, Joseph, *El transeúnte y el espacio urbano. Sobre la dispersión y el espacio público*, Buenos Aires, Gedisa, 1988, p. 109.

⁸² Goffman, Erving, *Ritual de la interacción...*, op. cit., p. 25.

el silencio nos sume en un estado de alarma, de misterio. Baste encontrarse sólo en el transporte público y sin ningún ruido, para que el ambiente se vuelva sospechoso, escenas que toman prestadas las películas de terror.

El sonido genera un lazo delgado de unión que puede romperse al sobrepasarse, al desbordarse. Estamos unidos por el sonido. Cuando un niño nace es de suponerse que dé un chillido, que el llanto aparezca en la escena del nacimiento es un signo de vida, de que todo está bien, de que ese ser está inscrito en lo social por el solo hecho de emitir sonido. Más allá del saber de la medicina sobre el hecho de ayudar a los pulmones y su respiración del bebé, al lanzar el llanto al nacer.

En el transporte público la palabra se vuelve hilo. Cuando aparece una cara conocida se despliega el ritual de presentación que ratifica el lazo que ya anteriormente se formó, que viene acompañado de una sonrisa o una búsqueda del rostro. Aquí el sonido también está asociado a la cantidad de personas que viajan juntas. De tal manera que los acompañantes integran un equipo y la manera de no perderse en el espacio es reuniéndose a través de la palabra o el ruido, y se puede decir que es una sola voz la que se eleva en el aire. La del relajo, la del estruendo, la de la felicidad que da el encuentro. En tanto que, si se viaja solo, sin alguna cara, más que la de sí mismo, con la que se pueda sostener una conversación, se asume en estado de reserva a través del silencio. Puesto que la palabra hacia un aparente extraño puede ser rechazada. El intento de romper el hielo puede dejar a ese atrevido en una situación bochornosa, al no recibir respuesta. Entonces el ruido externo, la música del conductor, el sonido del motor acelerando, el tumulto fuera de las puertas del transporte, que se escucha también con los ojos, se vuelve una especie de soporte de sentido ante lo pesado que se vuelve el estar en silencio junto a otras personas.

La palabra en el transporte público puede estar asociada a una persona ausente, una especie de monólogo se escenifica cada vez con mayor regularidad en la vida cotidiana. Viene precedido de una música que marca la entrada, el *ringtone* del celular despliega una serie información para la audiencia, desde el sonido que se elige cuando se recibe una llamada o un mensaje, hasta la información que ensancha los límites del etcétera, este no decirlo todo ante el público, dando por sentado que el otro con el que se está conversando tiene un saber biográfico que le permite omitir información sin que por esto se pierda el sentido de la charla. Viene el cúmulo de información: sí, ajá, donde la otra vez, bueno, te espero.

Entonces se hace presente la oportunidad de ser conocido, de tener un público a la mano. Y aparece una mujer con sus dos hijos hablándoles en un supuesto chino, que aprendió en una supuesta cena, de unos supuestos amigos, y ante las palabras indescifrables uno piensa: “puede que sea chino”. “Shakeme”, le dice la mujer a quien suponemos es su hija señalando la ventana, y “pipis” no saques las manos. ¿Qué es pipis? Así se dice niño en chino (que chino tan raro, piensa el público mostrándolo en sus gestos). Y parece que la combi se vuelve el escenario de clases de la maestra desconocida de chino-español. Y ¡qué pena que no traemos los pasajeros nuestro

diccionario! Luego la mujer da la indicación de que la clase ha terminado, debe bajarse con sus dos hijos y, antes de partir, se despide de su efímero público, con la consigna de aprenderse más palabras y seguir con las lecciones.

La sobrepoblación y el proceso de homogeneización de las sociedades posmodernas (Bauman, Beck) Sobremodernas (Augé) hacen de cualquier nuevo conocimiento un factor de diferencia que se quiere exponer ante un público; y aquí entran los medios de comunicación que hacen de la vida un eterno *reality show*, un sentirse maestro de ceremonias que necesita de una audiencia para mostrar ciertos rasgos de prestigio que la vida le ha negado. Saber otro idioma nos pone por encima de la masa informe que pasa a ser una estadística, 20 millones de personas conforman la zona metropolitana. 20 millones de metropolitanos. 20 millones de algo que se desplaza diariamente. Cualquier característica que nos diferencia del otro, que nos empuja con sus codos, es motivo de ser mostrada. Entonces aparecen los aparatos que dotan al sujeto de prestigio social. Los celulares no sólo satisfacen la necesidad de estar en interacción con personas que de otra manera nos sería imposible saludar o conversar, sino que se vuelven parte de la fachada, de esas expresiones *que se dan*⁸³ para el otro.

Y ahí va el celular a todo volumen, misma música popular que se oye diariamente, diferente portador. Voz de pasajero que dice: “para eso me chingo”. Alguien puede leer diferente el mensaje: presumido. Y otros tantos: “naco”. Ahora hablamos ya de cuerpos con sonido. Textos que se leen con fondo musical, como las tarjetas navideñas que al abrirse despliegan una melodía.

El transporte público se vuelve una enorme ventana para mostrar nuestros motivos de orgullo: los hijos ya van a la universidad. Y la niña ya dice papá. Y aun cuando la persona no sea la beneficiaria inmediata de un motivo de prestigio el contagio aparece por el simple hecho de enunciarlo. “Mi jefe se fue a España, ya había ido varias veces, es padre España”.

De esta manera podemos ver cómo el sonido nos muestra sus diferentes significados. El ruido es el más negativo. Hace de la existencia un hilo tenso que con cualquier gesto se puede romper. Suena la bocina de mil carros al mismo tiempo, como si el tráfico ya hubiese creado una especie de sincronía del claxon y el abarrotamiento. El radio que nunca detiene su voz, que nunca se cansa de decir los mismos comerciales, las mismas noticias, la información que sólo se repite para no perder la costumbre: “el tráfico está a vuelta de rueda, conduzca con precaución”. El llanto de un niño a las tres de la tarde mientras el sol golpea las ventanas y algún vendedor le ofrece un cigarro o una *Bonice* a un pasajero que se desespera porque la combi no avanza y luego el chofer le sube al estéreo y retumba el ruido en los oídos, mientras los taladros gigantes de alguna construcción golpean el cráneo adormilado de un usuario que ya no aguantó el sueño y espera que cuando despierte ya hayan terminado ese puente, ese segundo piso; que olvidará, como siempre, al peatón.

⁸³ Goffman, Erving, *La presentación...*, *op. cit.*, p. 41.

El pasajero está cubierto como en una membrana acústica que ya no se puede romper, porque el progreso viene acompañado del sonido y la civilización es su sinónimo. Y el usuario quiere bajarse en Coppel, en Wal-Mart, en Elektra. Y los productos más caros necesariamente son generadores de sonido, y la puerta de la combi se abre lo más que puede para que entre: la nueva computadora que ya trae bocinas integradas, el equipo de sonido más potente del mercado, el teatro en casa para que sus películas lo dejen, aparte de ciego, sordo. La *tablet* que trae entrada de 3.2 pulgadas para audífonos y salida HDMI para conectarse a la televisión. La cámara para tomarse fotos viene con sonido en el obturador y enlace directo a *Facebook*. La lavadora tiene una melodía que le avisa cuando ha terminado el ciclo de secado. La pantalla Lcd, que quién sabe qué signifique, pero en la otra televisión, en la vieja, se veía muy bonita, muy moderna.

Nuestra existencia se expande a la vez que se contrae en el transporte. La palabra en el espacio público lleva al conocimiento de la persona más allá de nuestro círculo de amigos y familiares. Es como una entrevista a un actor de televisión que sabe que aunque la interacción es entre entrevistador y entrevistado, sus palabras, sus gestos, su información, será para una audiencia más grande. Y entra lo problemático de la situación. ¿Qué tanta información se debe desplegar en un momento donde el otro es sospechoso, donde puede que se use el número del teléfono para una extorsión? Momento en el que cada objeto portado es un objeto “robable”. En el que los Robin Hoods roban a los pobres, y ningún código les importa. A la vez que se expone a la vista del otro una suerte de enceres dignos de admiración y adoración, se les incita a la profanación y al saqueo, no es de extrañarse que en lenguaje de asaltantes se le diga “está puesto (a) un objeto para su apropiación.

De esta manera, el sonido como registro del otro, nos da un saber que se irá ratificando con los demás sentidos. Entonces viene a conocer uno que al chofer le dicen el “Rifle”, o “el Mochilón”, o “el Manteados”, porque así les dice el “Pegajoso”, que es el checador, y sino pregúntele “al Bocho” o al “Siete”. Lo otro empieza a tener nombre, a ser nombrado por el grupo.

El sonido nos da la despedida y la entrada al escenario de la vida cotidiana que es reunión de ruidos, de evocaciones, de palabras, de gestos que hablan, de imágenes acústicas. La historia de los conductores es un relato oral de imágenes que se vuelven memoria, anécdotas dignas de recordar que se van inscribiendo en la piel del recuerdo, en el cuerpo que pisa el acelerador para ganarle al tiempo. La palabra refuerza el vínculo con el gremio, el albur llena el espacio sonoro de imágenes que no se nombran pero se saben: “síntese un rato”, “me agarras desprevenido”, “ponle que sí”.

Un código que sólo la calle enseña a descifrar, un juego de dominio sobre los demás que va directamente sobre lo genital. El macho que ratifica el predominio de su hombría, de su poder, sobre la manada que debe de respetarlo. “Porque aquí no más mis

chicharrones truenan”. Y las mujeres escuchan, algunas sonrían, otras parecen gesticular: ¿quién habló de evolución?

La palabra es eco de la visión de la debilidad femenina, que es penetrable aún en lo auditivo. Dominio sonoro del hombre que aún quiere dar el rugido de león sobre una selva de asfalto, que lo retiene en su jaula. Y sin embargo, la reina del albur es mujer. “Y ¿quiere un raspado de anís o unos ostiones en el centro?”

3.3.- El olfato: ¿a qué huele la vida cotidiana?

Los ojos permanecen cerrados, entonces los demás sentidos se despiertan, deben estar al tanto de lo que pasa alrededor mientras se descansa la vista un rato. Un pequeño aroma a gasolina lo inquieta. ¡No vayamos a explotar! Un garrafón con combustible viene sufriendo el zangoloteo de los baches y los topes de una carretera que parece provista para una carrera de obstáculos. La combi se detiene, se escucha el sonido de la puerta abriéndose y sube una mujer. La nariz, no la vista que permanece a oscuras, la ha identificado, ese aroma de perfume es inconfundible. La puerta se cierra y avanza el automóvil. Aún se ve oscuro el cielo, pero los aromas vienen a ser las manecillas de ese reloj para la vida cotidiana. Es la mañana. Aún alcanza el fresco respiro de los cuerpos que se preparan para su rutina, para hacer su aparición en ese teatro que es el mundo del trabajo, de la escuela, del hospital, del veterinario, el de la calle transformada en taller, en auditorio, en mercado. Y luego irrumpe un aroma viciado: “ha de ser un albañil”⁸⁴. La lucha de clases también se vuelve una lucha de aromas. La combi se detiene, nadie sube. Debe ser un semáforo, entonces se abre bruscamente la puerta, el sonido de un atomizador le da la bienvenida a ese nuevo pasajero que se irá extinguiendo conforme pase el viento. Un sujeto aromatiza la combi a cambio de algunas monedas. Ya el trayecto incluso se siente menos pesado, como si los malos olores fueran cargas sobre el cuerpo. Lo sagrado debe de oler bien. El pasajero no tiene idea de quién nos enseñó qué es lo agradable para la nariz, sólo se identifica y se margina a lo indeseable. Un olor a humo de cigarro aparece como nube de tormenta en un día de verano. El conductor ha encendido un cigarro para quitarse el frío y recuerda el mismo acto que ha hecho el auto para calentarse, dejando salir dióxido de carbono por el escape. ¿Quién copio a quién? Un olor a mango distrae la atención del pasajero que lleva los ojos cerrados. A alguien se le ha hecho tarde y debe irse desayunando en el camino. ¡Servidos!, dice el chofer. Cada quien se va encontrando con sus propios aromas.

El despliegue de olores es a veces incontrolable. Positivos o negativos, buenos o malos olores, agradables o desagradables, olor a nada y olor a todo, hacen del ambiente un receptáculo de la diversidad odorífera que se ha hecho en lo social. Cada sociedad designa lo que le parece olfativamente correcto, aceptable, a partir de un cuerpo de conocimiento con alguna base científica, o a partir del prejuicio. El olor que designa al otro será entonces diferente al del “nosotros”, las identidades se van a crear entonces también por su olor. Este nosotros dibujado por Occidente a través de la publicidad y de la medicina, será el modelo a seguir.

⁸⁴ Esta referencia la han hecho los pasajeros que han revisado el borrador así como a quienes fueron entrevistados y cuya definición la dan por la vestimenta así como de los artículos que lleva para definir como parte de su identidad virtual la del oficio de albañil.

Debido a que los medios de comunicación masiva, televisión, radio, internet, etc., no han desarrollado tecnología para oler lo que se lee o lo que se ve, los olores de lo deseable nos entran primero por el oído y por los ojos, antes que por la nariz. Nuestro cuerpo, de alguna manera, construido por lo social, ha sido educado para oler de una determinada forma, a discriminar los olores, a separarse de ellos. Los olores vienen asociados a situaciones, a contextos. Si uno hace demasiado ejercicio, aun cuando se haya preparado con algún desodorante, se sabe de antemano que el olor del sudor es negativo si se sale del marco de lo deportivo. Así el sudor de un corredor que gana una medalla en alguna competición será el signo del esfuerzo que hizo para lograr su meta. De ahí las frases: “el sudor de su esfuerzo” o de “ganar el pan con el sudor de la frente”. Pero si se hizo ejercicio y se sube al transporte público, la situación será otra, el significado de su sudor será el de un cuerpo sucio, mal oliente, aun cuando éste no deje escapar ningún olor. Lo interesante del caso es: ¿qué hace el sujeto que se encuentra con el olor y que no se desprende de él? ¿Cómo actúa el otro ante la presencia de los olores negativos?

En lo concerniente al transporte expondré algunos casos con respuestas similares y que en ningún momento llevaron a un conflicto a pesar de que los olores eran percibidos como malos, desagradables.

Situación 1

Un hombre de edad madura se sube al transporte, es cerca del mediodía. La combi viene en un estado semi-abarrotado que no permite que los usuarios modifiquen sus posiciones, ya que cualquier movimiento generaría más molestias de las que provocaría quedarse en su sitio. Luego de algunos segundos, cuando entran los olores desagradables el tiempo se vuelve más lento, un olor a sudor empieza a dominar la atmósfera. Entonces empieza la búsqueda del origen de ese mal olor. La nariz se mueve silenciosa por el ambiente para descubrir esa mancha invisible en el espacio. El sujeto que lo huele duda de que él sea el foco de la contaminación, pero aun así decide cerciorarse. No, no es él, no somos nosotros. Un olor extraño ha entrado. Hace una nueva búsqueda. Los demás se vuelven sospechosos, regresa las imágenes de la situación anterior al olor, recuerda los rostros, la señora que está a su lado ya iba en la combi y no olía a nada, los hombres que ocupan los asientos de atrás ya estaban y no había rastro de mal olor. Sólo una cara no está asociada al buen olor. Es ese hombre que trae la camisa desabotonada.

El origen se encuentra, pero la situación de incomodidad odorífera no se resuelve. El sujeto se ha autoprofanado, se ha cometido una infracción a sí mismo a través de sus desechos corporales, que los demás deben de soportar porque si no la situación se puede caer y romper en cualquier momento, como un espejo de futuros encuentros. El acto ritual viene al rescate, se trata de dar salida a ese mal olor, como si de un espíritu maligno

se tratara, que tiene como objetivo a esos vivos que han percibido su aroma. El movimiento de retirada se hace con cautela, alejarse de la zona contaminada es caminar en suelo minado, un paso en falso y estalla el conflicto. Pero no es suficiente, el espacio de la combi es tan reducido que por pequeño que sea el olor inunda a todos. Luego se hace uso del equipo, las ventanas se abren para recibir algo de aire puro. Dos miradas se juntan y se hacen cómplices, ambas saben de donde proviene el olor, ambas saben que no deben de saber, el ritual se despliega bajo la forma “del actuar como si nada hubiese pasado”, de la repetición de lo estable y tranquilo. Ambas personas hacen un gesto de alivio cuando el sujeto, profanador de su propio territorio, se retira.
¡De la que nos libramos!

Situación 2

La mañana corre tranquila, la combi apenas ha avanzado unas cuantas cuadras, el espacio se siente amplio, las piernas se pueden estirar. Una mujer mantiene el equilibrio en un acto circense, para que el pez que trae en una diminuta pecera no se escape de esa marea de topes y baches. En la escena un señor, de los que suele decirse edad avanzada, las canas lo delatan, entra con un tanque de gas. Su cuerpo se hace pesado, el señor-tanque avanza rápido pero con torpeza, se sitúa en medio de la banca trasera de la combi, luego de algunos segundos se viene a la mente el olor a cocina, tal como lo asocia la banda de rock chileno, Los Tres, *en la cocina, olor a gas*.

Luego de unos segundos otros recuerdos entran a completar la escena. ¿Qué no han muerto familias enteras por alguna fuga de gas? ¿Y lo de San Juanico? La situación entra en estado de alarma. La nariz se tapa con la parte superior de blusas o suéteres. Las ventanas vuelven a entrar en juego, se hacen símbolo del escape de las situaciones difíciles. Es evidente que la mayoría de señales de riesgo en el transporte público vayan inscritas sobre los cristales: “rómpace en caso de emergencia”. “No asomar manos o cabeza”. Y cuántas ganas contenidas de romper los cristales para que escape ese agente dañino o asomar la cabeza para no intoxicarse y oler el aire de afuera, que aunque igual de contaminado, suele dar una sensación de alivio.

El señor-tanque actúa de manera normal pero es evidente que es él quien más siente el peso de la autoprofanación y da la línea para que los demás la sigan, escribe el guion que los demás tienen que poner en sus gestos. No pasa nada, no pasa nada. Ya va a bajar. Los pulmones se contienen por unos últimos segundos y reciben la señal de alivio. En la esquina bajan. Algún acomedido le ayuda al señor tanque a bajar rápido. Todos respiramos, pero sorpresa. El olor se ha mantenido. Le ha gustado ese espacio. Una especie de fantasma ha quedado atorada en los rincones. Ahora uno entiende porque los rituales funerarios vienen acompañados de quema de inciensos o copal, para librarnos de

esa esencia que la muerte deja a su paso. La mancha cae sobre los cuerpos de abordó que han servido, de manera heroica, de soporte ante lo frágil de la situación. Han soportado sin decir una palabra.

Situación 3

La combi ha esperado el tiempo suficiente para llenarse. Cada quien toma el trozo de espacio que pudo reivindicar y, a su manera, lo contrae o lo expande, da igual, el jaloneo del transporte hace de acomodador automático.

Es tarde, pasadas las seis, el sol empieza a debilitarse en un cielo de ocaso. La gente sale de sus trabajos, las demás combis se ven iguales: completamente llenas. Parece ser un día normal, la gente va en silencio, algunas cabezas van golpeándose con los cristales, ya quedaron atrás esos cuerpos que se preparaban para iniciar su rutina, que estaban frescos, ya la jornada los ha cansado y sus rostros no lo pueden ocultar. Aquel peinado engominado y relamido a la perfección del peine, ha perdido su forma, hasta el pelo se observa seco, sin fuerza.

Conforme el recorrido va avanzando un tufo desagradable hace su presencia. Agarra una consistencia que nadie puede evadir. Cada quien se deslinda de ser el portador de ese don que no espera retribución. Las caras son planas, se ha socializado tanto el olfato que el órgano que lo percibe parece no inmutarse. Una especie de máscara antigás cubre cualquier gesto de desagrado. A ojos de naturalizado o escéptico, verá en este actuar la indiferencia más absoluta a la que le puede arrojar la posmodernidad, indiferencia que ni siquiera presta atención a los malos olores.

La bolita ronda por la combi para ver quién es el sujeto que no ha controlado su cuerpo, ni lo ha desodorizado. Alguien se hace sospechoso. Empieza la clasificación: señor de edad madura trae consigo unos zapatos que se alcanzan a ver sobre una bolsa transparente. ¿Quién más sino él? El cuerpo está fragmentado de acuerdo a los olores que despide y al cuidado que se le debe dar, los pies por estar en contacto con el piso no tienen tregua para el descanso, y por lo tanto, son los peores clasificados en términos odoríferos. ¡Huele a pies! ¿Qué hay que hacer? Hagamos como que no hacemos nada, pero sin que ese no hacer nada se vea como un hacer algo, porque quedaremos como soplones, como personas en las que no se puede confiar porque no son capaces de sostener la cara de los demás, léase a Goffman.

El pasajero del transporte público se comporta como si todos formaran un mismo equipo, un mismo cuerpo que cuando se mancha es menester que se cubran mutuamente. La mancha de uno es la mancha de todos. Aquí la división espacial adelante-atrás es importante. Mientras que los de atrás son responsables de lo que suceda en su parte de espacio, los de adelante pueden deslindarse de las acciones y por lo tanto levantar el dedo

acusador. Una mujer que acompaña al chofer exclama: ¡huele a patas! No soy yo (se levanta el pie y olfatea, y repite), ¡no soy yo!

La vista de la mujer se dirige hacia atrás, busca con la mirada una cara que se delate a sí misma, pero estoicamente nadie hace de soplón. Se da una acción en el orden ritual con la fórmula de “si son todos no es nadie” que sale a la perfección, aun así se debe encontrar el foco de contaminación para limpiar su intrusión en el espacio olfativo de los demás. Las ventanas ya están abiertas, ya ese recurso se ha gastado. Hace demasiado calor para ponerse un suéter y con éste tapar el órgano que percibe; y que al igual que el oído no se puede cerrar, bloquear la nariz a la entrada de la esencia del otro significa nuestra pérdida en nosotros mismos, nuestra muerte física. La puerta se abre, alguien sale del escenario, tal vez no aguantó el olor y, en lugar de enfrentar la situación que lo mantiene, decide abortar la misión de su traslado. Luego de unos segundos el olor mengua en su potencia y se va perdiendo conforme el sol deja de alumbrar este lado del mundo. Era el joven que bajó, dice la mujer que acompaña al chofer. Fallaron nuestras clasificaciones. El hombre de los zapatos no era el portador del mal olor. ¡Pero de que olía a pies, olía a pies!

En estas tres situaciones encontramos bastantes similitudes, la más evidente es que nadie recrimina o pone en evidencia al portador del mal odorífero, aun cuando se conozca bien su origen. Cada quien hace como si nada estuviera pasando. Los pasajeros se comportan como si formaran un mismo grupo y un mismo cuerpo. A veces se busca un cómplice para mostrar al interior del grupo la parte de la que proviene el fallo y sirva de deslinde. Se trata de alejar de la zona contaminada para que no lo vayan a tomar a uno como el cuerpo con mácula, de la misma manera como quien se toma de los pasamanos en el Metro cuando una mujer se queja de que la han tocado, haciendo evidente que él no pudo ser. Se buscan formas de resolver una situación bochornosa a través de pequeños ajuste corporales (taparse la nariz con la ropa, acercarse a sí mismo y encontrarse con su cuerpo limpio, rehuir del lugar de donde proviene el mal olor) aprovechar el equipo (abrir las ventanas) e incluso llenar el espacio con olores positivos (lociones, perfumes) para los cuales se ha destinado a un nuevo actor social que hace de maestro limpio de los espacios públicos, un superhéroe de los olores, un suplente del rol del chofer que hace su aparición en el juego cuando éste no puede mantener a raya los olores desagradables. Y que bien que se le ocurrió al joven disparar buenos olores con un atomizador, y no una arma, lleno de perfume con agua; ya uno no se puede poner exigente.

El tema de los olores en la vida cotidiana es bien frágil, baste que uno haga un gesto con la mano tapándose la nariz para accionar la alarma de peligro: “algo huele mal, algo anda mal”. Si no hay otros próximos entonces el lugar es el que ha despedido esos olores, alguna alcantarilla tapada, un bote de basura desbordado, agua que se ha encharcado. Por el contrario, si existen personas presentes el tacto es necesario, de lo contrario el gesto de cubrirse la nariz nos expone como “delicados”, como si nuestro

cuerpo no despojara también olores negativos, de ahí la frase: “El que primero lo huele, debajo lo tiene”; que también se puede leer, el que primero hace evidente la percepción por ese hecho entra en mácula, aunque no provenga de él.

Entonces los olores están inscritos en el orden de lo moral, de lo bueno y de lo malo. Luego se adhieren a los cuerpos. Una nueva capa se superpone sobre la realidad, invisible, sólo se deja sentir. Signo de la información que *se emana* de la que da cuenta Goffman en la *Presentación de la persona en la vida cotidiana*. ¿Cuán involucrado se encuentra la persona con su cara en el transporte público? ¿Qué nos quiere decir en ese no decir? El aroma lo explicará.

Los cuerpos que huelen en el transporte, son los cuerpos en los que se fija la atención y que de antemano ya proporcionan el contorno de la persona que estamos por conocer. Si el cuerpo huele bien, es agradable. Se buscará una cercanía a través de la nariz. El olor va tejiendo el lazo efímero de las relaciones en público que se intentará cortar cuando de un olor positivo se pase a uno negativo. El perfume, como esencia de la persona, da la imagen de alguien que se cuida, de alguien sano. Olor, salud y enfermedad viene de la mano desde el siglo XVIII en el que lo odorífero fue sinónimo de la muerte. Los miasmas hediondos eran productoras de todos los males, de la peste. El conocimiento higienista viene a redefinir el espacio público y las relaciones personales. Cualquier persona con mal olor es un potente agente de infecciones y de muerte. El hacinamiento viene hacer la metáfora del mal olor. Si la civilización quiere progresar se tendrá que quitar de encima esos malos olores. Los médicos se empiezan a ser profesionales de la olfacción. Osfresólogos recorren el catálogo de olores que desprenden las enfermedades para sanar ese cuerpo que se está pudriendo: la ciudad. De esta manera se trata de mutilar y exiliar todo aquello generador de mal olor. Por lo tanto “había que abrir la ciudad hacia la periferia, destruir los muros, ensanchar las calles y achatar las esquinas, así como trasladar las fábricas, los hospitales, las cárceles y los cementerios”⁸⁵.

De esta manera el conocimiento higienista viene a ser justificación y pretexto para la diferencia con el otro. El extraño es necesariamente portador de mal olor. “En nuestras sociedades, los negros, los judíos, los árabes, los pobres, las prostitutas, los desconocidos, etc. están olfativamente estigmatizados y a veces se encuentran, entre ellos mismos, hediondos”⁸⁶.

La imagen de la persona viene acompañada con un olor. El olor es recuerdo. Recuerdo no sólo de los instantes en que nuestra nariz se vio envuelta en una atmósfera viciada o agradable, sino recuerdo de cómo se apprehendió el mundo a través de la olfacción. Recuerdo de infancia que percibió el olor a seno materno como alimento y resguardo. El recién nacido antes de ver el mundo lo huele. Pero su olfato aún no se carga de sentido, todo huele a lo mismo. Lo social empieza a trabajar sobre él y empieza a

⁸⁵ Larrea, Cristina, “La colonización olfativa de la medicina”, revista *Calle 14*, vol. 4, núm. 5, julio de 2010.

⁸⁶ Le Bretón, David, *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos*, Buenos Aires, Nueva visión, 2009, p. 236.

distinguir entonces la diversidad en términos dicotómicos y a separarse de lo que antes fue su conquista, de sus excrementos. Una vez salido del cuerpo todo se vuelve repugnante en tanto excreción de otro. Así lo muestra Freud en el prólogo a la obra de Gregory Bourke:

El niño aprende a ocultarlos, a avergonzarse de ellos y a sentir repugnancia ante sus objetos. Pero, en sentido estricto, esta repugnancia jamás llega a grado tal que afecte las excreciones propias, sino que se limita al rechazo de esos productos cuando proceden del prójimo. El interés que hasta ahora se dirigió a los excrementos es derivado hacia otros objetos; por ejemplo; de las materias fecales al dinero, que sólo ulteriormente adquiere para el niño una significación propia⁸⁷.

De ahí que los excrementos se utilicen como una profanación a lo sagrado, y se vuelva grotesca la obra de Pasolini, *Saló*, que transgrede el orden de lo moral, al mostrar la ingesta de las excreciones, la coprofagia.

El olfato marca al instante a la persona portadora, no es necesario que aparezca alguna información sobre el sujeto, baste con que se desprenda del cuerpo su esencia, que es, y emana, de la profundidad de su ser. El ambiente se ve rodeado de artefactos para librar al espacio de una atmósfera nauseabunda. Cuelgan, del espejo retrovisor, aromatizantes en forma de pino reflejando una imagen de ambiente limpio. La escoba y el mechudo que se quedan en la cajuela o detrás de los asientos son el signo de la tranquilidad para el usuario. Si lleva los artefactos de limpieza es de suponerse que los ha usado o los usará.

Pero no son estos los únicos olores que rondan la nariz del pasajero. Por las ventanillas aparece el olor a quesadillas y sopes, de ese puesto ambulante que ha encontrado en el paradero, en la base de las combis, un eje en el que gravitará su economía. El ambiente de barrio mexicano está lleno de olores que delatan su alimentación. Tacos, pambazos, gorditas de chicharrón, papas fritas, pizza, pan. Otros que ratifican el lugar del oficio: aceite, gasolina, diésel. Que han sido marcados cual animal hace con el territorio: un olor a orines se deja percibir en el ambiente del transporte público. Qué lástima que la combi no tenga baño, ella misma hace en ocasiones de baño.

Por las noches los espacios públicos ven modificado el papel que se les asignó y se vuelvan multifuncionales: baños, camas, cantinas, hoteles, panteones, parque de diversiones, restaurante, prostíbulo. La alteridad deja su huella odorífera. Por las mañanas no queda más que las migajas olfativas que el peatón recoge en su desplazamiento matutino.

⁸⁷ Freud, Sigmund, *Prólogo a la traducción...*, *op. cit.*, p. 360

Así el mundo de los cuerpos encuentra su alma en los olores. La secularización de las sociedades nos lleva a volcar en bueno y malo eso que fue antes sagrado y profano. Las oblaciones que se elevan en el aire van destinadas a esas fuerzas espirituales informes que luego fueron dioses, purifican la atmósfera y son mensaje. De tal suerte que los olores agradables invisten al objeto y lo vuelven deseable, por el contrario los malos olores manchan, y el contagio expone a quien lo huele.

Es de observarse como es que los cuerpos deseables que expone la publicidad están envueltos en un ambiente de higiene y una aparente pureza que les da la naturaleza que los rodea (cuerpos en la playa, en la selva, en una montaña). Por el contrario, los cuerpos indeseables son aquellos que manifiestan, lo que oculta el comercial, los medios de comunicación. Un cuerpo no higiénico, manchado de grasa, un cuerpo que a través de su imagen deja oler sus malos hábitos, que puede dejar oler sus intenciones.

El cuerpo sucio es el cuerpo que huele mal. La nariz ratifica lo que la mirada vislumbró. Los sentidos están conectados a manera que no se le escape nada a la percepción, aun cuando ésta pueda estar llena de errores. Desde la perspectiva Cartesiana, los sentidos engañan. Pero este engaño de los sentidos le da forma a la vida cotidiana, modela al mundo que se deja oler con manos hechas de perfume, aspecto que ha desarrollado en su obra el antropólogo David Le Breton. ¿Qué seríamos sin el olfato? ¿Tendrían razón de ser las flores, aun aquellas artificiales que ante la eternidad sufren de la muerte olfativa? ¿Cuánto le debe el erotismo a los olores? Incluso cuando las palabras no lleven al lector su olor, emanan su recuerdo, su lado oscuro, sucio, como en los libros del Marqués de Sade o *El perfume* de Suskind.

Los olores muestran la manera en cómo nos vinculamos con los otros, revelan la relación de jerarquía que se justifica a través de lo odorífero. Las clases bajas no pueden investir sus cuerpos de atmósferas bañadas de rosas, sus cuerpos se tornan simples y funcionales. En una economía de los olores, quienes asumen el derroche son aquellos que pueden pagar por ello, una especie de *potlach*⁸⁸ donde todas las pertenencias son aromáticas. Entre más caro sea el perfume mayor el prestigio y menor el riesgo de ser superado. Ya si huele diferente a un perfume barato es lo de menos, lo que verdaderamente se ha adquirido es la reputación. Uno de los perfumes más populares es *Chanel* nº 5, según los rumores, lo único que usaba Marilyn Monroe antes de dormir. Luego la industria lucra con esta moral de los sentidos y la reproduce hasta el hartazgo.

De esta manera los trabajos peor calificados socialmente son aquellos que están asociados a malos olores, los trabajos menos remunerados son aquellos en los que el esfuerzo físico es mayor. Así la clase media se constituye por la sustitución de una profesión u oficio del taller a la oficina, del trabajo que implica al cuerpo como mero instrumento, al intelectual. El ascenso social viene acompañado de un ascenso en el

⁸⁸ Al respecto de la relación entre el lujo, el derroche y los intercambios simbólicos como el *potlach* o el *Kula*, véase: Lipovetsky, Gilles y Raux, Elyette, *El lujo eterno. De la era de lo sagrado al tiempo de las marcas*, Barcelona, Anagrama, 2004.

cuidado odorífero. La respuesta que tiene las personas que laboran en algunos de estos oficios que implican grandes cantidades de esfuerzo es que es trabajo de hombre o que se suele ganar más dinero. Como el caso de los albañiles, de los comerciantes ambulantes o de los choferes que en el caso extremo llegan a manejar sin camisa. El olor monetario sustituye al de las rosas. Hay a quienes les gusta oler el dinero. Y ya vimos su relación con los excrementos.

Es de suponerse que cerca de la ruta uno se tropieza con una perfumería: si lleva la botella el precio es menor. El chofer se detiene por unos minutos. Que entienda el pasaje, de todas formas él lleva las llaves. Regresa con su frasco lleno de fragancia de mundo. El pasajero que debe de ir horas a lado de una persona aparentemente extraña, descubre de pronto que conoce, de ese compañero fortuito, lo más íntimo que tiene una persona para ofrecer a otra: su olor.

El espacio diminuto de la combi hace de la cercanía una obligación olfatoria. Uno huele al otro y a su vez lo huelen a uno. Uno se prepara entonces para que el mal olor no lo sorprenda de repente. Mientras se desplaza va a dejar una estela de su ser, así el perfume se vuelve “como el vestido que cubre la personalidad, es lo que el adorno a la vista, debe de agradar al que le rodea y atribuírsele a la personalidad del portador”⁸⁹. El olor agradable como parte de la personalidad va en busca de otro que lo perciba, se vuelve instrumento de seducción. El olor vinculado a lo femenino ha sido asociado a un aroma suave, delicado. Mujer que embriaga con su presencia hace necesario del alcohol cuando ésta le ha negado al hombre el derecho de oler su cuerpo. Perfume de gardenias, tiene tu boca. Perfume, del amor.

Luego el hombre retoma parte de este discurso y fantasea que su olor se vuelva lo que al flautista de Hamelín la melodía. Una hilera de mujeres que han quedado cautivadas, lo persiguen por las calles acartonadas de un set de televisión. El encanto acaba cuando se da cuenta que el olor se disipa con el tiempo pero para eso está “Axe” el desodorante que hace de las fantasías más fantasías, y del ritual un *hiperritual*.

El pasajero que se sube al transporte se encuentra de pronto con un mundo que ha significado cada esencia que percibe su nariz⁹⁰. Discrimina entre buenos y malos olores, pero luego viene la costumbre, naturalizarse, adaptarse al ambiente. ¿De qué manera perciben los olores quienes trabajan en rellenos sanitarios?, por ejemplo. Su nariz asimila los malos olores y los hace soportables, se hace uno con ellos, véase al “Domador”, personaje de Rafael Ramírez Heredia en su novela *La esquina de los ojos rojos*. Buzo de aguas profundas del drenaje de la ciudad, doma hasta los perros más salvajes con su olor, y eso que se baña cuando sale de la “chamba”.

El pasajero aprende a lidiar con el olor del paradero, esa agua sucia que se ha encharcado y que hace de él un lago mítico que funde dos mundos, el de la calle y el del

⁸⁹ Simmel, George. “Digresión de sociología de los sentidos”..., *op. cit.*, p. 690.

⁹⁰ Si es que todavía percibe algo, la contaminación ambiental genera 24 mil muertes al año por la mala calidad del aire, que hace de las vías respiratorias una chimenea de toxinas. De acuerdo al Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP) 2011.

transeúnte. El de la mujer que tiene su puesto de comida y lo barre y lo limpia para que sus comensales se sientan a gusto, y le “caiga más clientela”, y avienta debajo de la banqueta una cubetada de agua, con los restos de cascara de pepita que tira un pasajero por la ventana, la botella de Coca-Cola que tira el chofer, la bolsa de papas que se le hizo fácil deshacerse de ella al niño y el comensal que ingiere su sana alimentación.

El espacio público se vuelve basurero, receptáculo de todo lo que nos estorba. Un sillón aparece en un terreno baldío. Un refrigerador amanece en la calle. Un auto sin llantas y sin dueño se vuelve parte del cuadro de lo cotidiano. Un conductor abre la puerta de su coche y deja a media avenida a un perro a su suerte. Hasta los cuerpos que no se adaptaron van a parar a la calle. Vagabundos que transgreden al grupo al no querer entran en el marco de los buenos olores, de los buenos modales, de la quietud que es movilidad, prefieren deambular por todas partes aunque no vayan a ningún lado. El caparazón del vagabundo es su mal olor. La gente huye de él porque les recuerda lo desagradable de sus cuerpos. El chofer que acepta a uno de estos sujetos pierde al pasaje, la gente se baja, y culpa, no al vagabundo que no se baña ni por milagro de la Virgen de Guadalupe, sino al chofer que ha dejado entrar el peligro, no ha sabido proteger el terreno. “Si esto hace aquí, quién sabe cómo será en su casa”.

Los olores en el transporte público son los olores del hacinamiento. Las mezclas de vidas que se van apretando y van creando un aroma que guía a la nariz de la rutina. Los itinerarios se van formando también con olores, el transporte los enlaza. Más que a calles, a los olores nos lleva la combi. Me deja en la panadería, y el olfato se saborea esa alma que se le escapó al horno. Bajo en la farmacia, y ya nos imaginamos el olor a medicina o alcohol. Me deja en el puente, y los olores de excreciones hacen su presencia. En el parque por favor, el olor a humedad moja la nariz por unos segundos hasta que un mendigo entra a escena y esa humedad se hace sospechosa.

Olfatear al otro lo deja completamente desnudo, ahora podemos observar la molestia de las personas ante esta falta de intimidad que representa el transporte. Confronta, no sólo a cuerpos, sino a costumbres, a dinámicas, a la forma en cómo se socializaron los sentidos, cómo se cuidó el cuerpo en la familia. El olor del cuerpo revela la angustia hacia él. Las mañanas suelen encontrarse con olores desagradables en ocasiones, debido a los rituales del cuidado del vehículo-cuerpo que crea el conductor. El aseo de la unidad tiene sus horas, regularmente entre las ocho y nueve de la mañana, las horas anteriores llevan los olores del otro día. Ya que a esas horas debe hacer fila y esperar a que las demás combis vayan encontrando su turno, entonces el tiempo muerto se utiliza para limpiar el coche.

Luego el pasajero descubre la relación sujeto/cuerpo, separación que ha dejado atrás la visión holística de comunidades tradicionales cuerpo-universo. La acción de ablución/purificación, pasa a la de una economía del aseo. Bañarse cuando se haga necesario. Ya sea por la falta de agua: las noticias se vuelven justificación (cierre de

sistema Cutzamala por mantenimiento). Por falta de tiempo: los trabajos se vuelven más demandantes. O no se tuvo ganas: para eso está el perfume.

Las creencias se reflejan en el cuerpo: “si me baño en la mañana me voy a enfermar”. Un cuerpo limpio es más fácil que se vuelva presa de la atmósfera viciada y gris, que constituye la zona metropolitana. El aseo se vuelve somnífero: “prefiero bañarme en la noche así me pierdo en el sueño”. El baño y la superstición se vuelven enemigos: “no baño al bebé porque se le vaya a caer la mollera”⁹¹.

En la vida cotidiana uno se enfrenta al cuerpo del compañero de viaje; que no atiende sólo a la razón higiénica, sino también a la creencia, a la fe, a la superstición, que luego se vuelca en malos hábitos.

El cuerpo para el trabajador se convierte en una herramienta más, como el martillo, el desarmador, el casco, el bote que usa el albañil o la ropa mancha de aceite del mecánico. ¿Por qué debería de ser tratado de manera diferente? Si se va a seguir ensuciando, ¿para qué lavarlo? Es una pérdida de tiempo y de dinero, si el precio del gas sube cada mes. Sólo se aseará cuando la situación lo requiera, cuando sea el día de descanso y se vaya con los amigos, o con la pareja a pasear. Un cuerpo sucio es el signo de un cuerpo trabajador, “chambeador”, “que suda la gota gorda”, y no como “esos cuerpos bien aseados que están sentaditos en una oficina sin hacer nada”. El trabajo dignifica la suciedad y el mal olor, sobrecargado de sentido, que los demás no entienden. Se le alejan del asiento compartido en el viaje. Se cubren la nariz de su esencia de sudor y esfuerzo. Pero él no tiene la culpa de que sus axilas sean tan “chillonas” e inunden los oídos del espacio, en una estridencia de mal olor. El zorrillo usa como defensa y ataque el mal olor. La persona que no hace del aseo una costumbre lo usa como pre-texto a leer: olor-esfuerzo-hombre-trabajador. La información se tergiversa o sirve para otras lecturas: mal olor-sucio-hombre- desatento-desagradable: no acercarse.

El orden de lo moral que se despliega sobre los sentidos, genera un control sobre los cuerpos en espacios compartidos con supuestos desconocidos. La forma en cómo se maneja el cuerpo en espacios públicos revela un tanto a los espacios privados. Si en la casa uno puede ser más laxo en tanto el cuidado de su cuerpo, en el espacio público deberá actuar con cautela, de lo contrario mostrará su poca educación, su poco tacto.

El cuerpo tiene un carácter autoprofanador que es necesario que se trabaje sobre el, si no se quiere pasar un desprestigio total. Así el transeúnte que decide abordar el transporte público se hace un experto para que su aparato digestivo no lo meta en problemas. El dicho de: “prefiero perder a un amigo que aun intestino”, está en entredicho. Si se le ocurre a alguien soltarse un pedo (parafraseando a Roland Barthes, el pedo escrito no huele) se hace algo completamente monstruoso, no mantener ese gas nocivo en uno mismo es casi el equivalente de asesinar a un príncipe en Sarajevo y desatar una guerra. Ya que el acto de soltar la flatulencia no se quedaría en el momento,

⁹¹ Estas referencias son tomadas de las notas etnográficas sobre lo que decían los pasajeros con respecto al aseo en su mayoría por las mañanas.

sino que se guardaría en el cofre de pandora de los recuerdos esperando que el dueño de ese mal olor aparezca para echarle en cara el gesto y desprestigiarlo, retirarle la cara de persona decente y lanzar sobre él todo el peso del rumor, el murmullo y el chisme, que es lazo propagador de información.

Un pedo en el espacio público es una traición ante los acuerdos pactados sobre la contención de los malos olores. Es un síntoma de un cuerpo fuera de situación, extraño, cercano a la locura. Ya no se es un hombre, un ser humano; hay que rebajarlo a la condición de animal. Se es un cerdo, un puerco, un cochino, un marrano; y todos son sinónimos de lo mismo, un animal que se revuelca en el fango de los malos hábitos, del cuerpo impuro, del cuerpo que contamina y no le importa la mácula, es un cuerpo enfermo, un cuerpo desviado, un cuerpo dispuesto a portar el estigma.

Así el pasajero del transporte y el transeúnte del espacio público se ven envueltos en una nube de olores contruidos moralmente que designan a los cuerpos deseables de los indeseables. De los dignos de estar cerca de uno y de los que es mejor alejarse, si es que se puede alejar. Los olores nos atraen o nos repelen, pero debajo de su aroma una serie de rituales, reglas y normas, regulan la emisión de cualquiera de ellos. El espacio no sólo es ocupado por pasajero y sus pertenencias, sino por olores, que forman parte de la personalidad y del ambiente del afuera, que constituyen la trama de la vida cotidiana. Esa parte dejada a la percepción, lo invisible que resalta a los cuerpos en interacción.

3.4.-Sociología del silencio

El silencio eterno debería pacificarnos y sin embargo, nos
aterra.

Natán El Sabio. Gotthold Ephraim Lessing

El silencio no tiene límites, los límites los impone la palabra.
Marcel Marceu.

En la vida cotidiana existe un deseo de deshacerse del silencio, un no quererse estar callado, que encierra una interrogante que han intentado responder desde lingüistas hasta filósofos, como lo muestra en su tesis doctoral Rosa Mateu Serra⁹².

¿Qué significa el silencio? ¿El silencio comunica o es una no comunicación? ¿Tiene un lugar el silencio en el lenguaje? Goffman ya nos arrojaba luz sobre este terreno oscuro y misterioso del silencio en el libro compilado por Yves Winkin, *Los momentos y sus hombres*. El silencio como forma de interactuar y también como síntoma de que las cosas no van bien en la conversación, de ahí que se habla de recursos seguros que combaten los silencios incómodos y las conversaciones en blanco.

En este sentido el significado que tendrá el silencio en una sociedad moderna occidental es múltiple, de ahí que se hable de una polisemia del silencio. En un principio denotará ausencia, que se debe de llenar de significado, y va desde el aburrimiento, el cual hay que combatir porque es la madre de todo los vicios, como tiende a decir el acervo popular, y gracias a lo cual se ha desarrollado una industria furtiva y lucrativa, desde los videojuegos hasta la televisión especializada en temas varios y que se define como entretenimiento: el ocio. Ausencia de palabras en un mundo que no se cansa de hablar, se pone de manifiesto en los televisores que niegan el reino del silencio al hombre, que se ha convertido en un eterno escucha. Ausencia de interés, el que no habla parece no importarle nada, parece que no tiene nada que decir. También significa el silencio estar en un constante eco, una monotonía que debe de romperse con otra monotonía. Un sentirse exiliado, apartado, un Odiseo que anhela encontrarse con la voz que evoca al otro, a su tierra y su identidad. Estar en silencio es estar solo, ser un Robinson Crusoe sin Viernes. Para Wadji Mouawad, dramaturgo libanés, la infancia es un cuchillo clavado en la garganta; infante es igual a mudo. Como escribe en su obra *Incendios*, de su tetralogía *La sangre de las promesas*. En la que el personaje principal, Nawal Marwan, queda enmudecida hasta su muerte, al conocer que ha consumado el incesto; y la única forma de comunicarse es a través de una carta que le deja a sus hijos, gemelos, para que revelen sus verdaderas identidades, su vida.

⁹² Mateu Serra, Rosa, *El lugar del silencio en la comunicación*, tesis doctoral, Departamento de Filología clásica Francesa e Hispánica Universidad de Lleida, España, 2001.

El silencio en relación con el amor tiene dos características, una negativa y otra positiva. Entre amantes las palabras sobran, son anodinas en tanto el acto de estar juntos es lo que importa, nos dice Roland Barthes en su *Fragmento de un discurso amoroso*. Por otro lado, el silencio de los amantes también es incertidumbre en tanto que no aparece esa palabra que ratifique el amor, esa palabra que es don que no tiene retribución y por lo tanto se hace sufrible el silencio, como lo muestra Jaime Sabines en su poema *Los amorosos*:

Los amorosos callan.
El amor es el silencio más fino,
El más tembloroso, el más insoportable...

Al reverso de la moneda está la palabra desbocada, el ruido. Que es el tema de fondo de la vida cotidiana en la metrópoli y por esta razón hay una tendencia a asociarlo con lo urbano, no hay ciudad sin ruido ni luces. El estruendo de un embotellamiento en periférico, mientras el humo gris va saliendo del escape de los autos, van dibujando, como las nubes de las historietas, el discurso de la vida cotidiana y los nuevos actores sociales. Es la escena inagotable en la que salen, para aprovecharse de la situación, en la que filas de coches van a vuelta de rueda: hombres de amarillo vendiendo tarjetas de teléfonos celulares, mujeres vendiendo café, tortas de tamal y atoles. Vendedores de cacahuates- pistaches- chicles-muéganos. Jóvenes que se suben a las unidades de transporte público vendiendo pulseras, flores de papel, chocolates, en pro de alcohólicos anónimos, recién salidos de tutelares o reclusorios. Discurso coercitivo ante el cual es difícil negarse a dar una moneda que no afecte a la economía. Ese entramado social se va tejiendo con el ruido de los radios encendidos a volúmenes ensordecedores que hablan por quien los porta o los enciende: “esta es mi voz que domina el territorio, aquí estoy”. Los mariachis en alguna alameda, parque o avenida a la espera de que algún romántico se haga de sus servicios musicales para que su música sea la voz del afecto. A veces ese ruido trata de hacerse canción en un intento de satisfacer el deseo de reconocimiento y el monetario, como lo muestran aquellos cantantes ambulantes que van con su guitarra a cuestas y su voz desafinada recorriendo caminos asfaltados y llenos de baches, a veces rodeados de edificios, a veces de zonas de miseria: casas recortadas por un canal de desagüe como en el municipio de Naucalpan, o viviendas de cartón y madera que se pueden ver desde los vagones del tren suburbano, que cruza municipios como el de Cuautitlán Izcalli o Tultitlán, que muestra las entrañas de la zona metropolitana. Se convierte en un espacio que combate al silencio con su ruido constante, termómetro. Cuando todo parece tranquilo son días muertos para los conductores de transporte público, no hay gente, son vacaciones, la gente está en el trabajo, un evento especial ha dejado las calles desiertas. Puede uno disfrutar del espacio público, caminar libremente por éste. Pero qué pasa cuando es demasiado el tiempo de tranquilidad, se vuelve

sospechoso. Es la influencia que ha dejado desiertos los restaurantes, cocinas, escuelas. Ha pasado alguna tragedia. Un evento que rompe con lo cotidiano y nos deja sin palabras, tal como narra José Saramago en su *Ensayo sobre la ceguera*, en la que una ceguera blanca, lechosa, deja al mundo en silencio en el caos.

Incluso lo que no tiene sonido evoca al ruido, las paredes llenas de grafitis, que bien pueden ser historias cifradas con aerosol o rayas, gritos desesperados que se quieren apoderar de un espacio que sienten que les ha sido arrebatado. Pero, para ojos no expertos en ver arte urbano o expresión juvenil digna de alguna novela de Rafael Ramírez Heredia, es un dolor de cabeza. Algo de esto veía Herman Hesse en su *Lobo estepario*, cuando narra:

De repente vi en la oscuridad, del otro lado de la calle frente a mí, un viejo muro pardo de piedras, al que siempre me agradaba observar, ahí estaba siempre tan viejo y tan carente de preocupación, entre una pequeña iglesia y un antiguo hospital. Existían tan pocas superficies tan silenciosas, tan buenas y tranquilas dentro de la ciudad, donde, por otro lado, en cada medio metro cuadrado le gritaba a la cara a uno el anuncio de una tienda, un abogado, un inventor, un doctor, un peluquero, un callista⁹³.

Así como los edificios viejos nos llevan a otros momentos y a otras situaciones, al silencio; también se encuentran los que evocan el ruido, los que están en remodelación o construcción, que van taladrando los oídos de los transeúntes. El ruido se hace violencia y la violencia luego retoma el ruido, ahí están las ya clásicas, y comunes, mentadas de madre de los automovilistas que siempre llevan prisa, que siempre se les hace tarde, ejemplificado en el ya famoso “tan ta ta tan ta”, con el claxon. El sonido alarmante de las sirenas de una ambulancia que va sorteando los obstáculos que le representan los automóviles para llegar a su destino muchas veces trágico, o el de una patrulla que responde al llamado de la ley puesto en evidencia por el ambiente tan violento por el que pasa México, en el que las vías de tránsito son lugar para los decapitados, encostados, víctimas o victimarios.

En este sentido el silencio nos lleva a pensar en el antónimo de la ciudad: el campo y lo rural. Y no porque este sea así, sino porque esa visión dicotómica entre lo rural y lo urbano sigue imperando en el imaginario de la vida cotidiana. “En el campo uno se aburre”, decía una mujer encargada de un puesto de frituras en la base de autotransporte Cuautitlán-México. Parece ser ese resguardo de tranquilidad del que carecen las grandes ciudades. El destino de vacacionistas que, hartos del ruido de su vida cotidiana, optan por un momento de descanso una vez al año, o al menos es lo que promete la publicidad y las políticas públicas que han convertido efemérides en puentes vacacionales, reduciendo la historia del país a un producto para el consumo turístico.

⁹³ Hasse, Herman, *El lobo estepario*, México, Editores Mexicanos Unidos, 1985, p.18.

Por lo que en estos momentos impera el sonido, muchas veces sin control, de la metrópoli, de la publicidad y la modernidad. De ahí que podamos entender, no exclusivamente, que faltará algo en alguna casa rica o pobre, pero no tener televisión es sumamente extraño. Además muestra el poder adquisitivo que se tiene, entre más televisores mucho mejores son las condiciones que tiene determinada persona o familia. Si hasta los negocios de gorditas, tacos, o puestos de periódicos, cuentan con un televisor, en algunos casos hasta pantalla Lcd o plasma sin quitarles el plástico protector, para que no se desgaste, claro, y con televisión de paga. Basta voltear la mirada a los tejados, para ver los discos de colores de las diferentes cadenas de televisión, Ve tv, Dish, Sky, etc. Hasta en políticas públicas en el gobierno de Vicente Fox se expresaba ese deseo: televisión, coche y changarro.

De igual manera el silencio nos muestra, en la vida moderna y occidental, cierto rasgo de carencia tanto afectiva, puesto que la palabra y el sonido son la manifestación del otro, como material. La modernidad nos muestra que la facultad de hacer ruido va compaginada con la de autoridad y poder. Los artefactos que enaltecen una era en la que las tecnologías se imponen en la vida cotidiana como portadores de felicidad, son artefactos generadores de sonido. Los nuevos celulares que salen a la venta conforme una marca quiere sobresalir y apoderarse del mercado, instauran mecanismos para que cualquier función del artefacto genere un sonido particular, desde un mensaje, una llamada, un juego o cualquier otra aplicación. Hasta los nuevos equipos de sonido que tratan de ir a la par con las formas de reproducir música de las computadoras y que cada vez se hacen más grandes en cuanto a tamaño y potencia. Sin embargo, el sujeto resignifica el término de sociedades de consumo, tan estigmatizado, para darle la vuelta al término, y ahí donde se designa consumo sin sentido, se ve el poder adquisitivo de cada persona, mejoras en su calidad de vida, (aunque esta no sea así), llenar vacíos y carencias, muestras de prestigio; que trabajar por largas jornadas en un momento que quiere ser dominado por el *out sourcing*, que violenta todo derecho laboral, tiene sentido a la hora de ir al centro comercial o tienda para comprar el nuevo estéreo, celular, televisión de plasma, consola de juegos, artículo para el hogar, etc.

El encender la televisión o la radio rompe con el silencio, como si fuera un obstáculo o una barrera, pero también con la soledad. Entonces se hace un encuentro con el otro, con el conductor de radio, que de igual manera que el escucha, el auditorio, el público, generan un vínculo. Los medios de comunicación masivos como la televisión o el radio son más que entretenimiento o que opio de masas y poder fáctico. Ese saber que alguien nos escucha o que alguien nos habla y nos quita de encima ese estar con uno mismo, que hace más pesada la jornada del transportista, el ama de casa, de la oficina, es un saber que nos libera del silencio, la soledad y la carga. En una sociedad postmoderna, donde las personas pasan por un proceso de anonimato debido a la gran explosión demográfica, el hecho de estar con uno mismo es casi como estar con un desconocido, borrado de ese mundo que nos espera con sus extensos brazos a que nos decidamos a

movernos, a experimentar esos artefactos que inundan el mercado, generadores de efímeras felicidades que se agotan cuando ya el nuevo modelo se ofrece a la venta. Que la vida sea una fiesta, una orgía de sonidos y de imágenes, que sólo las personas bien, *cool*, con estilo, que saben vivir, se atreven a realizar.

Las tácticas que utilizan tanto la radio, televisión, incluso el internet, son sus mecanismos para observar cuanto rating, publicidad, tienen sus diferentes espacios y con ello traducirlo a cantidades de dinero, para luego ponerlo como ganancia o pérdida, todo alrededor de números que no son sino abstracciones, la vida moderna gira alrededor de ellas, bolsa de valores, estadísticas, trabajo, accidentes, coordenadas, pronósticos del clima, de juegos de azar, etc. Pero también sirven para darse cuenta de que no se está hablando al vacío, que la palabra no sólo es eco. Entonces están los concursos en los que se pone al público números de teléfono de las radiodifusoras o canales televisivos o spam, para que la gente gane dinero en efectivo por hacer cierta cosa, decir algún chiste, hacer alguna broma, contar alguna historia. Estas tácticas ponen de manifiesto la situación precaria por la que atraviesa el país, al margen del discurso político en el que la patria no está en crisis y cada vez existen más empleo. Los medios lo saben y lo explotan, se ofrece llenar los tanques de gasolina a quienes respondan ciertas preguntas o se dirijan a determinado lugar en el que el “radio móvil” les entregará su premio. Incluso pasteles de cumpleaños, lavadoras, computadoras, regalan por radio. Con los regalos nos imaginamos quien es ese público- auditorio, que ha rechazado el silencio para escuchar la voz del otro, transformado en recuerdo, en ganancia de un premio, en evitación del aburrimiento.

A la vida ya no se le puede ni explicar ni imaginar sin sonido. En este contexto explicaremos cómo es que cuando no se da en la interacción la comunicación verbal y reina el silencio de la palabra hablada, la glosa corporal y en sí la mirada juegan un papel importante que refleja el interés de determinado actor por determinado detalle, elemento u otro actor del medio en que se encuentra. Así como para dar línea de la actuación que desarrollará a lo largo de su travesía en el transporte público.

La mirada

Lo ojos miran fijamente a los otros ojos, los espejos. La mirada se pierde en un paisaje que se hace cotidiano, aprendido a través de los recorridos, una parte de nosotros se ha quedado impregnada en el espacio. La calle luce sus paredes rayadas y desgastadas. Desde sus edificios que han sido oficina, escuela, centro comercial. La distancia se acorta con la mirada y no con el avance de los neumáticos que chocan contra los topes cada

minuto. La escenografía que se va quedando atrás nos revela lo cinematográfica que es la vida cotidiana. A manera de cámara, el ojo proyecta en el afuera la película de nuestra vida. El ojo retoma del oído el recuerdo, del olfato lo agradable o desagradable de la situación, del tacto lo carnal que hubo del acto, con buen sabor o desabrido, amargo, quizá. Sentido con mayor jerarquía, es el de los más ritualizados, su manejo es casi un arte. La mirada seduce, la mirada atrapa, hace contacto, forma vínculo, engaña, asesina, golpea, acaricia, miente, deduce, hechiza, embruja. Las identidades están formadas en su mayoría por rasgos visibles: la forma de vestir, los gestos que se expresan, el color de la piel, la manera en arreglar el cuerpo, adornar el escenario. La diferencia con lo otro se da a través de lo que se “ve” y se percibe diferente. La ceguera se vuelve una debilidad.

El silencio de la palabra hace de la mirada la mejor forma de comunicarnos, de relacionarnos con el espacio y los ocupantes que se encuentran en el momento. La modernidad hace de los trayectos y desplazamientos un encuentro con personas desconocidas (aparentemente). Lazos efímeros que se disuelven al instante de entablarse, pero que bien pueden perdurar como el aroma en el aire o la marca en el espacio.

El contexto social nos deja la imagen del otro de la que no se puede confiar, un sospechoso. La violencia, la delincuencia, los crímenes y asaltos que tienen a los espacios públicos en un estado constante de alarma, se ven reflejados en el trato con los demás compañeros de viaje. Las palabras son escuetas. El principio de reserva se puede estirar al máximo, en tanto fundador de límite con el otro. La información que se despliega está llena de etcéteras, para que el otro no sepa eso que hay de vulnerable en el sujeto. ¿Y adónde vas? A pasear. ¿Y cuánto ganas? Más o menos, ni mucho ni poco. Entonces la mirada se despliega como un instrumento para conocer el entorno, para conocer al pasajero que va junto a nosotros, clasificarlo, ver si es digno para romper el hielo o por el contrario hacerse el indiferente.

En la vida cotidiana la mirada le ayuda a la memoria a calcular el tiempo que le llevará al transeúnte desplazarse de un lugar a otro dependiendo del tráfico que observe, luego se decidirá por la mejor ruta, si es que existe alguna otra, para llegar a su destino. Estará atento en observar los textos, que vienen a manera de cartel, sobre los lugares que va a recorrer determinada combi, microbús o camión. Sabrá de antemano cual debe de elegir porque ha identificado de qué color vienen pintados los de la línea que a él le dejan cerca, ya después si tiene dudas preguntará si se subió en el adecuado: “¿va para Cuautitlán?” ¡Súbale!, (el ojeo viene incluido). Esos primeros vistazos para encontrar las partes de ese espacio, que va tomando forma, son instantáneos. Si los lugares cómodos están vacíos ni lo pensará dos veces. Tomará asiento y se encontrará con caras apenas conocidas, por lo que hará de su viaje un eterno observar, dejará las palabras sólo para los momentos indicados. Luego sus gestos darán la apariencia de la indiferencia. Empieza el ritual de la mirada.

Cada ventanilla es una especie de escape de la mirada, un refugio de los ojos ante lo vulnerable que son los cuerpos en su presencia inmediata. La mirada tiene un peso, la

mirada toca, y tocar un cuerpo desconocido es violar su territorio, contaminarlo sagrado que hay en cada persona. Así cada pasajero puede ocupar no sólo el espacio, sino parte del fuselaje del automóvil para protegerse y proteger a los demás de una mirada incisiva, insidiosa. La ventana hace de puerta a la vista para que se pierda en el paisaje, mientras el cuerpo queda sin mácula esperando el momento indicado para salir del escenario o entrar en él. De ahí las incomodidades de que las ventanillas lleven cortina. Es sumamente raro verlas en las combis, no así en camiones; y es que la manera en cómo se ha estructurado el espacio para que lo ocupen los pasajeros hace inminente el contacto visual, el choque de miradas. A diferencia de los microbuses o camiones, donde van sentadas las personas en parejas y uno se encuentra ante una nuca o el perfil de alguien, casi nunca de frente; la combi coloca a la mayoría en dimensión cara a cara. Entonces el juego de la mirada hace lo que el cuerpo ante el abarrotamiento: tocar a los demás lo menos posible. La mirada, como tacto, abraza el espacio externo para no invadir el interno. La mirada salta por la ventana y se interna en los automóviles que van y vienen, como una especie de coreografía urbana. Pregunta en silencio a los vendedores el precio de las cosas. De a diez de a diez, lléveselo de a diez. Descubre una escuela que antes no había visto, un puesto de jugos que se ha transformado en cocina económica, una cocina económica que ya es taller mecánico. Lee las marcas de los coches: Nissan, Chevrolet, Ford, Honda, incluso hay un juego que han desarrollado los pasajeros que tiene como objetivo nombrar el color, modelo o marca de algún coche y si ven pasar el que han elegido dan un golpe al otro jugador.

Pero hay pasajeros que no corren con la misma suerte, los trozos de ventana están siendo ocupados por otras miradas. Sus ojos se pierden entonces sobre sí mismos. En el piso de la combi, que parece nunca estar limpio, funge como pantalla, como un trozo de ventana a su mirada. Pero aún aquí debe de ser cuidadosa la vista, porque puede tocar los pies y sobre todo los zapatos de los otros. Se puede sospechar que está calificando el grado de limpieza del calzado, lo boleado que van los zapatos, la marca (que también es motivo de prestigio), y el gusto con el que el portador los ha elegido. Unos guaraches o sandalias que exponen los dedos ponen en evidencia el cuidado que se tiene sobre los pies, demuestran los itinerarios que ha llevado en su vida. Los callos demuestran un calzado ajustado, el calzado ajustado que no se tuvo el dinero para comprar o no se sabe elegir unos zapatos cómodos; que nunca ha tenido automóvil propio y por lo tanto ha tenido que caminar lo que se dice la legua. Así las mujeres que tienden a adornarse las uñas de los pies tal vez para cubrir ciertos defectos, y embellecerlos, lo que generan es la atracción de la mirada y resaltar su buen o mal cuidado y el tiempo que va dejando su huella sobre el cuerpo, que se aferra a esas venas que se hacen cordilleras de una corteza epidérmica. Mirar los zapatos o los pies a los demás es como descubrirles el alma, son el lado más vulnerable a la crítica del ojo por ser uno de los menos cuidados.

Quienes no pueden usar ni el piso ni las ventanas dirigen su mirada sobre alguna revista que ya traen con anterioridad, así como los clientes que esperan su turno en las

peluquerías, para matar el tiempo y evitar la intromisión de su mirada. Así como la zona de revistas de los *Sanborns*, donde todos las leen y las revisan pero nadie las compra. Se hace cada vez más evidente observar a un pasajero con libro en mano (aquí se incluye el vaquero, para que luego no digan que México es uno de los países en los que menos se lee)⁹⁴. Y ahí está Harry Potter que aun con su magia de adolescente no impide que el pasajero mire de reojo a ver qué está pasando en la combi, quién subió. Y el *Código Da Vinci* pone alerta al pasajero que ya siente que lo anda persiguiendo el Papa, y mira a su alrededor para ver si todo anda bien. Y un par de jóvenes van repasando el apunte de la clase pasada entre beso y beso, no le aunque que sigan sin entender. Y *El perfume* de Süskind se maltrata porque el chofer siempre se pasa los topes. Y ya ni nos enteramos que le pasó a Luis Miguel porque el Tv notas salió volando hasta el otro asiento. “Y usted disculpe”. Ya la sopa de letras nos salió espagueti porque alguien se le cerró al chofer, y vienen las mentadas de madre; y uno piensa: ¿cómo le hará la gente para concentrarse? Por lo menos le ha ayudado a la mirada esa lectura de camión.

Los ojos tienen un peso muy grande en la interacción día a día, como lo muestra Simmel, es generador de vínculo cuando se mira cara a cara a otros ojos y este lazo efímero se disipa cuando las miradas se separan: “todo el trato con los hombres, sus acuerdos y sus repulsiones, su intimidad y su indiferencia, cambiarían de un modo incalculable si no existiese la mirada cara a cara, que engendra una relación completamente nueva e incomprensible, a diferencia de la mera visión u observación del otro”⁹⁵.

De esta manera las miradas que se llegan a encontrar de forma fortuita pueden dar pie a que la relación efímera del pasajero se convierta en una duradera, al menos aparece esto en el orden de la ficción; ejemplo de esto lo tenemos en la literatura. En el cuento *El avión de la bella durmiente* incluido en los *Doce cuentos peregrinos* de García Márquez. El pasajero que sube al avión ve a una bella mujer, de la cual se siente cautivado y fantasea con la compañera de viaje que parece no percibir cómo la va moldeando su deseo y se la va apropiando con la mirada y la re-crea en su pensamiento. La mujer cubre sus ojos, y por lo tanto bloquea todo gesto generador de vínculo, para dormir hasta que el vuelo termine y desaparezca de la vista, que bien podría decirse de la vida, para convertirse en recuerdo. Otro ejemplo lo tenemos en la *Novela del tranvía* de Gutiérrez Nájera, esta historia, más antigua, es similar. Un hombre que es pasajero y es narrador del espacio y sus habitantes, observa a un hombre sentado en el tranvía y empieza a imaginar su vida, su familia, a sus hijas (que él ha inventado) su condición social, pobre, expuesta por sus ropas; lo bueno que puede ser al casarse con una de esas hijas de la imaginación, hasta que éste deja el asiento y desaparece; pero el lugar lo ocupa una mujer:

⁹⁴ De acuerdo a la Encuesta nacional de lectura 2012 realizada por Conaculta, sólo el 56% de mexicanos lee, y de ese 56% se lee al año 2.95 libros.

⁹⁵ Simmel, George, “Digresión sobre la sociología de los sentidos” ..., *op. cit.*, p. 678.

¿Quién será? Ya la he visto en el mismo lugar y a la misma hora dos... cuatro... cinco... siete veces. Siempre baja del vagón en la plazuela de Loreto y entra a la iglesia. Sin embargo, no tiene cara de mujer devota. No lleva libro ni rosario. Además, cuando llueve a cántaros, como está lloviendo ahora, nadie va a novenarios ni sermones... Tiene una mirada que, si hablara, sería un grito pidiendo bomberos. Viene cubierta con un velo negro. De esa manera libra su rostro de la lluvia⁹⁶.

Más allá de que si estas fuentes son informales, relatos profanos, ficción, no surgen de la nada son retomados de la vida y luego novelados. Con estos ejemplos podemos observar cómo es que a través de la mirada se empieza a conocer el mundo circundante, se les agregan características e historias a las personas que nos encontramos día a día, si éstas le han llamado la atención a nuestra mirada. El otro que se aproxima a nuestros ojos se vuelve objeto de la fantasía. La proximidad de los cuerpos revela la inquietud ante una cercanía no pedida, pero en ocasiones, deseada. La mirada le lleva a la mente los fragmentos que va recogiendo la pupila para que ésta compare, sopesa, clasifique, recree, evoque, ese otro que se le ha puesto enfrente, que le ha caído en la mirada. Acá la indiferencia que hacía notar Simmel en su *Metrópoli y vida mental* del hombre que vive en las grandes urbes ante la relación entre extraños generada por los medios de transporte, queda en entre dicho, a sabiendas que el análisis que él hace es del hombre citadino, y este trabajo de uno suburbano. Esto se debe a que el juego de la mirada, a que la forma en cómo ha sido ritualizada, se da sobre el silencio. Serpiente que se desliza con cautela para que la presa no perciba su presencia, mimetizada sobre un rostro que parece no decir nada, que se pierde entre una escena cotidiana de hastío y aburrimiento por las largas jornadas que tiene que atravesar dentro de una cabina que lo lleva cual sardina enlatada. La máscara de la indiferencia juega su papel. El otro no sospecha que está siendo pensado, que se le ha seguido con la mirada otras veces, tal vez en otros espacios, que se le está conociendo, que se le va a conocer, y aun así se prepara para éstas miradas, véase el trabajo de Goffman que muestra en toda su obra lo dramático de la vida y al sujeto como actor. El inconveniente para las miradas en el espacio público es que uno puede ser también objeto de ser observado y poner en evidencia esa atracción que ha cautivado su atención. Entonces se empieza una clasificación de las miradas y de las formas en cómo se mira.

Una mujer sube a la combi con un bebé en brazos, el estereotipo de infancia nos dará el signo de la pureza, de la inocencia. Baste con que el niño haga un gesto con las manos, llene sus ojos de mundo, para que un pasajero despliegue la mirada de encanto con el bebé, que es el espejo de la ternura. Los ojos brillan ante la escena tierna y cálida de un ser que se está inscribiendo en el mundo. La imagen materna se desdobra sobre las demás mujeres que van acompañando a la madre en su viaje cotidiano.

⁹⁶ Gutiérrez Nájera, Manuel, *La novela del tranvía*, México, FCE, 1984, p. 162.

Pero la mirada no siempre se posa sobre un objeto completo, sino sobre un cuerpo hecho de fragmentos que socialmente se muestran agradables. Se recrea la pupila. La mirada en ciertas ocasiones no puede contenerse, excepto la de las mujeres, que debe ser recatada. Por el contrario, la del hombre, que mira por la ventana un contoneo que es danza para su vista, se despliega con la libertad que le permite su rostro, educado o morboso. La vista desnuda. La ropa, más que cubrir, le da forma a la carne. Una minifalda despierta al deseo aletargado por el sol de mediodía. Unas piernas van caminando y hacen la señal para que se detenga la combi. Se abre la puerta y la falda se desliza un poco más ante el salto hacia el escenario que siempre es bastidor, siempre preparación para el verdadero lugar. Las miradas no han perdido un segundo la atención. Las piernas vienen acompañadas de perfume, de esencia de mujer. El rostro viene cubierto con un cubreboca, unos ojos oscuros y grandes se dan cuenta de lo que ha desatado su presencia. El cabello largo y oscuro, peinado y brillante, se hace a un lado para dejar libre el oído para que el celular se pueda recostar. Una voz ronca es emitida como un signo erróneo. El sonido no concuerda con el cuerpo ¿Qué pasa? Una risa se dibuja en el ambiente. ¿Será? Dice la mirada. El cubreboca queda en la barbilla, el rostro es descubierto. Cara, que aunque maquillada, deja ver rasgos masculinos. ¡Qué chasco! Exclama la glosa corporal que, antes furibunda, ahora quieren ser indiferente. Pero la mirada no se ha equivocado, ha dado con la información que se le ha mostrado como estereotipo de mujer: piernas, nalgas, senos, falda, adornado con perfume y ya está. Arme usted el rompecabezas. El orden de los factores no altera el producto.

Las cirugías más socorridas son: lipoescultura, nariz, busto y cadera⁹⁷. El cine hollywoodense (y sus imitaciones) ratifican el estereotipo. Las telenovelas, que sea han vuelto el ideal de grandes sectores de la población, no muestran más que esto. Pocos son los que se atreven a mostrar cuerpos no estéticos, o al menos no en los patrones comerciales. Cineastas como Carlos Reygadas o Amat Escalante, utilizan actores no profesionales sin cuerpos esculturales, para mostrar que los cuerpos tipo Marilyn Monroe en la vida cotidiana, son una fantasía que ratifica: masculino-macho-poseedor y femenino-hembra-objeto de posesión. El engaño del ojo demuestra los patrones dibujados por la publicidad sobre nuestros cuerpos, el tipo de belleza ideal de una sociedad occidental. Entonces, la mirada que desnuda, quiere ir al encuentro de esa imagen en una eterna búsqueda que siempre se termina por acomodar a lo que encuentra. Ya cuando la mirada no contiene ese impulso aparece el chiflido, la invocación en el espacio del paso del erotismo, que habla a la manada para no quedar acorralado en esa especie de seducción que es acoso. Compartida la culpa de no poder reprimirse es menos. “Uno que es hombre, ¿a poco no? ¿A quién le dan pan que llore?” Si hasta el chofer le tiene su lugar reservado a la dama.

⁹⁷ México es el segundo país con más cirugías plásticas en el mundo de acuerdo a la Asociación Mexicana de cirugía plástica, estética y reconstructiva. (AMCPER). En tanto a las lipoesculturas hay que recordar que México es número uno en obesidad.

El ojo que mira constantemente, el ojo intranquilo que no puede contener la mirada, es un elemento que perturba la situación. ¿Qué tanto mira? El poder de la mirada que se despliega debe de encontrar un recato. Así en el transporte público la mirada que se mueve de un lugar a otro sin control entorpece la circulación de las demás miradas, entonces el ojo se convierte en todo el ser, metonimia que molesta a los cuerpos que quieren desaparecer. Exigencia de acción sobre la reserva, el ojo hace la orden para que los actores no se aparten del escenario, derrumba las paredes de las bambalinas. Los demás se sienten vigilados, investigados, desnudos de indiferencia, el ojo hace de espejo incansable empeñado en retener una imagen. ¿Qué me ves? La mirada puede desatar la cólera del otro cuando ésta es insistente, inquisidora, se convierte en un texto en blanco que el otro no puede interpretar más que con temor ya que la vista parece muda, navega en el silencio que es incertidumbre, casi como la vista de un moribundo que no revela cuál de los mundos es el que está mirando y si esa mirada se llevará algo de nosotros cuando ésta desaparezca.

La mirada sobrecarga de sentido a la situación cuando se desborda, pone en evidencia una atención exagerada de la que debe estar exento cualquier compañero de viaje. Así el niño que aún no termina de socializar sus sentidos es llamado al orden por la voz de la madre que le da la señal para que recate su mirada, si es un bebé llamará su atención con el “agugu tata” o “a ver esos ojitos”, para que no se fije la mirada sobre un objeto durante tanto tiempo.

El movimiento de la mirada, cuando es controlado, relaja el lazo con el objeto que mira, de lo contrario lo puede romper y desencadenar un caos. Así las películas realizadas con cámara fija tienden a encontrarse con un problema: el agotamiento de lo que es observado. El cansancio del objeto que luego se hace del ojo, demuestra el pesado lastre que hay que cargar cuando la vista se centra en un solo punto. El parpadeo simboliza lo dicho. El ojo se cansa, se contrae y se expande, libera al objeto y se libera así mismo. Quien quiere mantener el control sobre los cuerpos nunca podrá descansar la mirada.

El ojo en el transporte público hace una demanda de espacio. La mirada busca el trozo que le corresponde y por el cual va a pagar una cantidad en relación a la distancia de su desplazamiento. La mirada hace la función del “esto me corresponde”, como quien descubre tierra virgen ante una expansión de cuerpos que quieren ocultar, para su mayor comodidad, terreno demás. Si los pasajeros persisten en su actitud de “no darse cuenta”, entonces la mirada tendrá que ser reforzada con la voz: “¡me da permiso!” (Ya el “por favor” dependerá del estado de ánimo y del vecino). Si a la persona no le gustó la forma del reparto del espacio, porque siente que le debiera corresponder más de lo que ha obtenido, intentará buscar una mirada que refuerce su punto de vista y con ella hará un gesto de desaprobación ante unos vecinos aprovechados, inequitativos. Moverá su cabeza haciendo el signo de “no”, sobre el aire, para no dejar pasar esa incomodidad que sufre el cuerpo, pero que es ante todo psicológica. Su presencia no ha sido bien recibida; su presencia es estorbo para otros cuerpos; su incomodidad es la incomodidad de los demás.

Ya el cuerpo nada más representa lo que el alma padece. La compresión de su espacio anímico. La falla del ojo que no pudo discernir entre una combi semivacía y una abarrotada es responsable de no lograr un trayecto cómodo.

En ocasiones es la mirada del chofer quien descubre estas islas de espacio cubiertas por mares de cuerpos: “¡ahí caben cuatro!” La vista trata de evidenciar el engaño. El ojo del conductor hace la cuenta de las personas que se han subido a su unidad, el lugar en donde le hicieron la parada, ya nada más pregunta, no para saber, sino para ratificar: ¿dónde subió? Su vista se distribuye por todo el vehículo utilizando los espejos, para que nada se le escape de su control, para que el pasajero no se quiera “pasar de vivo” y pague de menos. Para que no se desperdicie ni un solo asiento. A él que le importa la incomodidad de sus pasajeros si ya hasta le puso felpa a los asientos, lo que importa es llenar ese espacio para sacar la cuenta, para sacar lo de la “chuleta”, que el espacio de su cartera es similar al del vehículo, unas veces va lleno y otras se vacía. Diariamente tiene que seguir la rutina, se vive al día, no hay mayor futuro que el que representa la autopista, la carretera, la calle que pone obstáculos. Seguir el trayecto día y noche, seguir corriendo por el espacio que se llena, se sobrecarga y se vacía, de pasajeros, y de sentido.

¿Cuál es el verdadero trayecto del chofer? La ruta que mira cotidianamente, el tráfico que hace sentir el hastío de la vista llena de carros. La familia. El oficio que va reafirmando al grupo, el grupo que reafirma el oficio. Su lugar en el espacio no está seguro. Viajero que sigue hasta que se le descompone la nave, se pone a corretear al destino en un universo que nunca se está quieto. Mira por los cristales cómo se desenvuelve la vida, va conectando los lugares, los itinerarios, las rutinas, las citas que denotan nerviosismo, los pasajeros impacientes que ponen de manifiesto el siempre andar con el tiempo a cuestas. Observa en cada persona un futuro pasajero, una futura conquista de su mirada, un futuro asiento que se ocupa. La vista del chofer nos guía por su terreno, el que conoce como la palma de la mano, porque de él vive, en él se desarrolla su existir, de lo contrario denota su novatez e inseguridad. Es chofer nuevo. Amar el oficio que se realiza es integrarse a un grupo, encontrar un sentido. Depositamos nuestra confianza en sus ojos, como el esquimal que depende de sus perros para no perderse en la inmensidad blanca de la nieve. El piloto es responsable de lo que observa, de evadir estorbos, franquear calles. El espacio público está hecho para su mirada. Si no está atento viene el accidente: “no se dio cuenta”, “no vio bien”, “iba distraído”.

La configuración del espacio se va acomodando en la memoria. Cada pestañeo es la toma de una foto para el álbum de la vida cotidiana. El ojo hace de ancla para aferrarse al territorio que va en movimiento. Busca en el exterior una señal, alguna marca que haya dejado otro pasajero, un objeto que pueda percibir no sólo su mirada, sino también la del chofer. “Me baja en la esquina”. “En el edificio amarillo”. “En el tope por favor”. “En el puente”. Ya el chofer se vuelve extensión de nuestra mirada cuando se detiene en el lugar

indicado. Se le agradece esa sincronía de miradas o se le recrimina: ¡le dije en la esquina!, ¡aquí bajan, pinche ciego!”.

La mirada, como parte de la comunicación no verbal, viene a completar el libreto de unos actores que se les ha entregado un guion sin palabras. Una obra en la que los demás actores, por más que se hayan visto muchas veces y sus itinerarios se han parecidos, deben de ser tratados como desconocidos. La puesta en escena es la del invitado en casa ajena que se debe acomodar a la situación. Una especie de reunión con familiares de los cuales sólo se tiene escasa información. La historia se va escribiendo a medida que se va experimentando y cada vez que uno baja borra el boceto para empezarlo de nuevo, desde el principio, sólo queda un borrador que sirve de instructivo. No hay escuela para pasajeros, porque el pasajero es su propia escuela. Las lecciones son pragmáticas. El resultado de ellas es su teoría que se pone a prueba cada vez que transita por el espacio público. El cuerpo se acomoda a las repeticiones, al ritual. La mirada busca lo que hay de variable en el escenario, al público que a su vez es actor. El pasajero que se somete a las dimensiones físicas de la combi deja en cierta libertad a su mirada. En esa quietud de cuerpos, lo que se mueve es el ojo. El tránsito ocular hace lo que el cuerpo no puede: expandirse en el horizonte, encontrar comodidad en el afuera. Hace de su doble al percibirse ahí donde no está, del otro lado de la ventana. La vigilancia de la situación se la deja a los demás sentidos, que el oído es un velador que nunca duerme, porque aun cuando se sueña se perciben los sonidos. La vista goza de su jerarquía y se despliega hasta donde el otro pone su límite, hasta donde las otras miradas le dicen que debe de retroceder, que es un impertinente. Le recuerdan que la mirada está cargada de un carácter esotérico, de una magia que no termina por ser dominada por la razón. Miradas de envidia, hacen del listón rojo lo que el collar de ajos o las balas de plata. Mirada que tiene dientes y es boca, se come a las mujeres en una degustación silenciosa. Si alguien se percata de esta mirada y la pone en evidencia se vuelve una cachetada, por profanar el territorio del otro.

La mirada puede poner el dedo en la llaga sobre cuerpos que parecen extraños. Un pasajero toma asiento y de inmediato salta a la vista un *hándicap*, trae en su mano una prótesis. Imposible no ver esa parte plástica que no hace juego con lo demás, así un muñeco del mismo material llamaría la atención si algo de él fuera de carne. Entonces se hace lo que describe Goffman en su *Estigma: la identidad deteriorada*, el otro nos da la impresión de que todo en su cuerpo es normal y nosotros le regresamos el mismo reflejo, aun cuando ambos sabemos que tiene una discapacidad. Es el juego del borramiento ritual del cuerpo, del que nos habla Le Breton, que asume la persona para no convertirse en un obstáculo y librar al sujeto de todo carácter negativo de los órganos, de su peso. “El cuerpo debe de ser borrado, diluido en la formalidad de los signos. Pero el discapacitado o el loco perturban esta regulación fluida de la comunicación con su propia presencia”.

En defensa propia, provocan un alejamiento que es revelador de la actitud de nuestras sociedades frente a la corporeidad”⁹⁸.

Estos cuerpo extraños no pueden cumplir con este borramiento, de inmediato se hacen visibles, saltan a la vista. Un pasajero que tiene tics nerviosos, se le ve en una tremenda lucha con su cuerpo para controlarlo. La quietud a la que se acostumbra el pasajero hace que el cuerpo se vea fuera de situación, si esto fuera una fiesta, donde lo común es el cuerpo en movimiento, no se apreciaría este defecto motriz como algo fuera de lo común, pero en un sitio donde la norma es el control del cuerpo, el sujeto no se puede perder de la vista de los demás. Entonces se desata un juego entre los otros pasajeros, que consiste en verlo sin que los demás se den cuenta que se le está viendo. La mirada no sólo se protege de que el objeto perciba su atención, sino de los demás sujetos para quien él se puede volver objeto.

Este recato de la mirada es una forma de mostrarle el respeto al otro, que uno no se meterá en sus asuntos, salvo si éste afecta a los de los demás. Así una mujer que sufre de convulsiones en la combi se ve observada sin que nadie haga algo por ayudarla en primer término, hasta que ésta sale de una especie de trance. Pues el terreno es del dominio del chofer y si él decide detenerse para ver qué está pasando entonces la situación se vuelve otra, se redefine, si no pues ni modo: “¡Con su permiso señora que voy a bajar!”. Además al ser un hecho inédito no hay registro de cómo actuar en semejante situación, por lo que no queda más que mirar a la espera de que alguien o algo nos saque de esa situación, a la que nos han comprometido y de la cual no se sabe ni cómo ni porqué, como en el caso del *Ángel exterminador* de Buñuel.

No es de extrañarse que en los accidentes que tienen como escenario el espacio público antes de que llegue la ambulancia o alguna patrulla, ya hay un círculo de observadores admirando el espectáculo ¿Y de dónde salieron las veladoras si el centro comercial está más lejos que el hospital? Ese no saber qué hacer ante un cuerpo que ha dejado de cuidarse así mismo se transforma en un eterno mirar, a la espera que la angustia movilice o aparezca alguien y nos salve de la situación. Lo único que tiene el otro para ofrecer es la caridad de su mirada.

⁹⁸ Le Breton, David, *La sociología del cuerpo*, Buenos Aires, Nueva visión, 2002, p. 52.

3.5. El tacto: la piel en contacto con el otro

El día nublado y frío se percibe en la piel. Se soban los brazos para encontrar un poco de calor mientras aparece en la llanura gris ese vehículo que nos acercará al lugar donde hemos de dirigirnos. El pasajero espera a que algunas personas desciendan, espera su turno y sube. El asiento está caliente, otro ha dejado parte de su existencia que en esos momentos de frío ni quién le encuentre incomodidad, pero, en otras situaciones, que desagradable sensación, residuos de cuerpos extraños contaminan nuestro espacio. El clima del interior del vehículo reconforta el ánimo del sujeto que encuentra en el hacinamiento, tan vilipendiado y estigmatizado, un carácter positivo. El calor del grupo cobija su cuerpo que se estaba congelando. De su boca sale un hilo de un humo blanquecino que empaña los cristales. Frota su mano contra el vidrio para aclarar la pantalla que le muestra la escena de la vida que corre sin detenerse aun con el mal tiempo. La ventana limpia le quita esa sensación de angustia ante la imposibilidad de ver en qué parte del camino se está atravesando por esa cortina sobre las ventanas que ha dejado el vaho de los pasajeros. ¿Así han de sentir las personas con debilidad visual, con esas cataratas que empañan el cristal de sus ojos? El movimiento del automóvil hace el choque de los cuerpos inevitable. El pasajero trata de controlar lo más que se pueda el contacto con el compañero que viene a su lado agarrándose del pasamanos. Los brazos se empujan mutuamente sin que ninguno se sienta ofendido. Conforme avanza la combi los cuerpos se van quedando casi sin espacio para el movimiento. Se compacta el grupo. En la combi codo a codo, somos mucho más que dos, tres, ¡vamos quince! ¡Ya no hay lugar!

El cuerpo, que es la parte material del ser a través del cual percibimos el mundo que nos rodea. El vehículo a través del cual desdoblamos una serie de mensajes para que el otro intérprete nuestro estado anímico y nuestra posición en el espacio. Es el cuerpo separado del universo del cual se tiene que hacer cargo el hombre que ha dejado atrás ya las sociedades tradicionales donde una comunidad compartía el mismo cuerpo y no existía división entre éste y el ser. Superficie en la que se refleja la profundidad de nuestra alma, debe ser manejada con cautela, ante el tabú del contacto con desconocidos, con cuerpos extraños.

El transporte público genera una relación precisamente entre un público que se ha observado, que se sabe algo de ese alguien, pero que mantiene su estado de desconocido. Ajeno a nuestra atención, aun cuando éste pueda ser objeto de miradas, que intenten darle forma a ese otro que comparte, durante un lapso de nuestras horas, parte de nuestra vida. Se le asigna el papel de “extraño” y por lo tanto cerramos la coraza y nos protegemos en el ritual. El caparazón es la reserva, que puede ser a veces mal interpretada por indiferencia o deferencia cortés. Pero bien sabemos que la piel no puede dejar de sentir, salvo que exista una atrofia en el sistema nervioso.

El tacto, como el puro acto de tocar, no puede mantener la distancia sino hasta el momento en que el otro hace con-tacto, hasta que se enfrenta con la piel de los demás. Mientras que, como lo hace notar Edward Hall en su *Dimensión oculta*, el oído, la vista y el olfato son receptores de distancia, el tacto es receptor de la inmediatez, de la contigüidad. Ya no puede hacer más que alejar del otro las partes intocables de su ser para que éstas no se vean contaminadas y a su vez éste no viole el territorio ajeno.

El cuidado del cuerpo ante el toque del otro se debe a que el sentido del tacto está reservado para el trato íntimo. Las manos son el espejo que refleja la unicidad de las parejas, muestra el vínculo que se ha generado, que afectivamente están ligadas, ya nada más el cuerpo representa para los demás lo que su alma siente. De ahí que el anillo represente el nuevo estatus de la pareja que se casa o a la que se le ha prometido casarse (anillo de compromiso). Que el objeto que sella el pacto vaya en la mano no es casualidad, la mano aprehende al otro y el anillo ata para que nadie pueda disolver la relación. Símbolo de la unión son las manos entrelazadas, imagen que hace de todos uno solo, pero un todos que algo tienen de conocidos, sino de qué otra manera pudieron haber generado un vínculo de grupo. La mano acaricia el cuerpo del amante, la manifestación del amor es una manifestación táctil, de las presencias, de ahí la frase que “amor de lejos es de pen...sarse”.

La mano que acaricia conoce y se reconoce a sí misma en el cuerpo del otro. La mano cierra los pactos entre caballeros, el contubernio, que evita todo rastro escrito confiados en la palabra del otro. La mano refuerza las relaciones entre conocidos, el saludo lo ratifica. Estrechar la mano a alguien es dejarlo entrar en el espacio inmediato, de lo contrario es gesto de exclusión para los demás. Dar la mano es sinónimo de ayudar a alguien, “me ha echado la mano”, no ser recíproco ante este gesto es como “morder la mano que te da de comer”. Ya los brazos expresan el afecto que el tamaño de la mano no pudo manifestar. Las felicitaciones vienen acompañadas de abrazos. Los amorosos desean estar en los brazos del amante. Estar en los brazos de alguien es darse por completo, como el niño que se aferra al cuerpo de la madre. Sin embargo, en el transporte público el contacto con el brazo no es un evento que necesite de un intercambio corrector, esa parte del cuerpo funge como la barda de una casa, en la que contadas ocasiones se exige una retractación. A diferencia de la mano que hace del contacto con el cuerpo desconocido una profanación.

Esto nos demuestra la idea general de que el actuar de la mano es volitivo y que cualquier movimiento fue pensado y por lo tanto, deseado. Así cuando se encuentran dos manos desconocidas el desconcierto es tal que hay un alejamiento involuntario instantáneo como si hubiésemos metido la mano al fuego o al agua hirviendo. Esto pone de manifiesto el hecho de que en la superficie del rostro se encuentra la profundidad del ser, como lo hace ver Simmel en su *Sociología de los sentidos* (no el rostro físico, sino

más bien la cara en términos goffmanianos⁹⁹). De ahí que, por ejemplo, al pasar el dinero como suele decirse de mano en mano en el rol de la cadena, el contacto que se da es con la moneda dejando sólo un ligero toque de los dedos.

Tocar la piel es hacer contacto con toda una vida que se ha inscrito en el cuerpo, dibujados sus contornos. Cuando el sujeto se siente desdibujado es necesaria una ratificación del yo a través del cuerpo. Tatuajes, perforaciones, formas de vestir (que se vuelven extensiones epidérmicas), lo ejemplifican.

Las cicatrices de nacimiento, de accidentes, moretones, que nos reflejan alguna riña, o si son en el cuello, la efusividad de un mordisco amoroso. Lo quemado por estar tanto tiempo en el sol nos arroja luz sobre las posibles actividades que se realizan. El acné como signo de inicio y transición de una fase fisiológica. Lo social se expande en la piel y se funde en el cuerpo dándonos la imagen de una persona. La piel es el papiro donde se escribe la historia de cada sujeto, el recinto del pasado, la que percibe el mundo de la vida cotidiana y se va amoldando a las normas y códigos de interacción.

De esta manera el manejo del cuerpo en el transporte público se torna diferente, está ritualizado, en tanto que las dimensiones espaciales se suelen abarrotar y dejan una mínima parte para reivindicar por cada usuario, siendo el cuerpo el propio límite. Es de suponerse que partes del cuerpo están provistas para balizar su territorio y por lo tanto no están exentas al contacto, al choque, al tocamiento, sin que se desate un conflicto, y por el contrario, habrá partes que serán intocables.

Cuando una persona siente que su espacio se está reduciendo y su comodidad está en juego, intentará resistir ante la expansión de sus vecinos manteniendo firme los brazos a los costados, como hace un jugador de fútbol para que no lo saquen de la cancha. Cada movimiento se vuelve imperceptible, su prudencia radica en el hecho de no mostrar gran hostilidad ante el contacto inminente. Todos juntos a la vuelta del apretujón van sorteando los movimientos bruscos del tope que se acaba de pasar el chofer, de la persona que le hizo la parada de último minuto y ya se enfrenó el conductor y el que no se agarró bien, sale volando; del acelere para ganarle al otro chofer el pasaje y uno se convierte en copiloto de carreritas entre rivales de oficio, que sienten que la calle llena de baches es la pista de la Fórmula 1.

En este hacinamiento espacial el cuerpo es caparazón, traje espacial hecho de piel que impide la contaminación del navegante. Pero el atavío tiene sus fallas. El malestar en la interacción se hace presente cuando se ponen en contacto con ciertas partes que están prohibidas para ese compañero de viaje. Ya se ha dicho cómo la palma de la mano debe de alejarse lo más posible del vecino porque ella enmarca el acto de agarrar, tomar, y sobre todo, poseer. Los codos nos ayudan a librarnos de la irrupción de algún pasajero que ha tenido a bien, de él, recargarse o ampliarse. El codo mantiene bien resguardado

⁹⁹ La cara como valor social positivo que una persona reclama efectivamente para sí por medio de la línea que los otros suponen que ha seguido durante determinado contacto". Goffman Erving, *Ritual de la interacción...*, op. cit., p. 13.

nuestro espacio personal. Puede ser usado como arma debido a su puntiaguda anatomía. También es usado como llamada de atención ante un cuerpo durmiente que se bambolea cabeceando el aire y que utiliza el hombro del otro de almohada. Es usado para decirle al acompañante sin emitir una palabra que es hora de bajarse, o que debe de prestar atención ha determinado acto.

De esta manera podemos ver como partes del cuerpo están más valoradas afectivamente que otras. Las piernas encuentran partes que pueden ser profanadas con el mínimo roce y otras que soportan el contacto con cuerpos desconocidos sin que por esto se desate una cadena de ofrecimiento y aceptación de disculpas ante el agravio. Los pies, parte última de nuestro cuerpo, regularmente son olvidados, relegados. No es de extrañar que en el sistema de castas hindú los sudras, que representan a las clases trabajadoras, campesinos y obreros, según el mito, provengan de los pies del dios Brahma. En la vida cotidiana la jerarquía anatómica es precisamente de forma vertical, de los pies al rostro, que es lo más sagrado del sujeto. De ahí que los niños sean tratados como no personas, sino como parte de otra, como una extensión de los padres o del adulto con quien se está. La dimensión a ras de piso es reservada para la cosa pisada, para el objeto estorboso, de poco valor, para el ser que aún no termina por socializarse. Para algunos el hecho de que las mujeres pongan su bolsa de mano en el suelo es de mala suerte ya que es como tirar el dinero, tirar la pertenencia.

En este orden esotérico, lo infra es el sitio de lo demoniaco, las cosas que se caen las chupa el diablo. En el discurso higienista se llenan de gérmenes. En el moral es para las clases marginadas, mendigos que sentados en el suelo piden “una monedita por el amor de dios”. El mal odorífero casi siempre es identificado con el “olor a pies”.

En el transporte público se hace inevitable el choque de pies. Cuando una persona asciende o decide bajar, ojea el espacio, mientras va pidiendo de antemano disculpas por los pies que va magullando a su paso: “¡con permiso, con permiso!” Esto nos demuestra que aun cuando el pie no esté tan valorado como la pierna, es necesaria una acción correctora: “perdón”, “disculpe”, “no me di cuenta”, “no me fije”. Cosa que tiene que ver más que con resarcir el dolor físico, con limpiar la mancha simbólica. Pisar a alguien es hacerlo uno con la nada, haber pasado por desapercibida su existencia. Aun cuando Le Bretón nos hable del borramiento y el escamoteo ritual del cuerpo que usa la persona en la vida cotidiana como una forma de protección ante el hacinamiento. El sujeto siempre busca un lugar en la estructura. Que lo pisoteen a uno es igual a someterlo, a sobajarlo, a no darle el lugar que siente debe de tener. No sólo se pisa parte del cuerpo sino al ser entero; por eso podemos entender que la sensación que deja en la víctima sea desagradable aun cuando las consecuencias físicas no vayan más allá de un pequeño dolor.

La parte de la pierna, que va del regazo hasta las rodillas y que incluye la zona genital, se convierte en lugar prohibido. El manoseo del que pueden ser víctimas las mujeres ante la promiscuidad a la que nos arroja compartir el espacio del transporte

público hacen de justificación el recargarse, estrujar, palpar, y “usted perdone pero yo que tengo la culpa, el chofer que no sabe manejar”. Y el chofer que se excusa porque pues tiene que mover la palanca de velocidades, sino: “para que se subió adelante”.

Casi en toda la filmografía de Buñuel hay un *close up* sobre esta parte del cuerpo femenino: las piernas. El mercado de cosméticos está lleno de productos para depilar esas zonas erógenas de las que el folículo piloso se vuelve un intruso, como la hierba en el campo, y si fisiológicamente servían para algo la estética los destierra de ese terreno santo. Las minifaldas hacen de la vista una extensión de la mano, ante lo descubierta que se encuentran las piernas. No es de extrañar que en ciertas partes del país se haya prohibido el uso de la minifalda. Poniendo en evidencia que la infracción viene a ser alentada por la forma de vestir de la mujer. Visión netamente misógina que viene reforzada con el estigma: quien viste de esa manera es una mujer que le gusta que la anden observando. Así se observa un elemento que se le atribuye al género femenino: el recato.

El bloqueo se levanta ante la persona cercana, ante la pareja que toma de la pierna al acompañante para demostrarle que ambos forman un mismo equipo, que son en el transporte un mismo grupo y que por lo tanto ocupan el mismo espacio. A su vez deja libre los brazos, ante lo problemático que luego se vuelve ir agarrados de las manos, para no salir volando, sostenerse del pasamanos y no invadir el terreno ajeno. El sentido háptico se vuelve herramienta de apoyo.

Otra forma en la que la piel sensible de las piernas es tocada, es cuando se lleva a un niño, y por el cual no se quiere pagar un asiento extra, ya sea porque es muy pequeño o porque el dinero no alcanza. Entonces la zona del regazo se convierte en un asiento extra. El niño se vuelve parte del cuerpo de la persona que lo carga; que bien puede ser otro objeto, como bolsas de supermercado, paquetes, ropa extra, comida, el pastel de un cumpleaños de último momento, la mascota que olfatea el medio, etc. Esto lo han observado los choferes del transporte y de inmediato despliegan un texto que, disfrazado de humor, no le quita la carga erótica: “Mujeres sentadas en las piernas del chofer no pagan pasaje.”

El abdomen se vuelve la parte más oculta, debemos recordar que en la combi sólo en determinadas ocasiones se encuentra personas de pie, por lo que cada asiento es balizado por el contorno del cuerpo. Así la anatomía del hombre crea su propia butaca. El cuerpo a la vez que toma asiento recrea la forma de una silla. Su perímetro acepta el contacto, no hay infracción salvo que la fuerza con la que se dé el choque sea tal que vulnere la coraza, como quien toca la puerta con un ademán excesivo. Toda intromisión a este cuerpo-silla se convierte en una falta. Las partes cercanas al centro del cuerpo son intocables. Quien rebasa estas barreas está allanando el territorio ajeno. Excede la cesión de parte del cuerpo que el otro le entrega para poder fundar un límite: cedo parte de mi espacio para no contaminar a los demás, esperando que los otros hagan lo mismo.

De esta manera el sentido háptico se ve restringido. Impedido en extender la totalidad de su alcance, debe de someterse a la mínima acción sobre una membrana que está siempre amenazada con romperse. Con deshilar esa madeja de cuerpos que tejen una realidad en movimiento, ante una mano torpe, que más que ayudar en muchas ocasiones obstruye.

Economía cinésica, un pequeño gesto fuera del marco del transporte puede generar malestar. Baste con que una persona haga un gesto de desagrado, retire el cuerpo de manera precipitada ante el contacto del otro, para que se le tache de “payaso” o “delicado”. La reducción espacial se vuelve una reducción sensorial. Nuestros sentidos se experimentan entonces como una carga.

Un aspecto se le debe de reconocer al análisis de Marc Augé con respecto a las sociedades sobre o postmodernas, en su obra *Los no lugares*, es que nos precipitan ante un cúmulo de relaciones efímeras, impiden un vínculo sólido con una persona que tal vez jamás volveremos a ver, y por lo tanto nos deja en un estado de atracción y repulsión, ante el posible con-tacto, ante el posible lazo que se puede generar a la velocidad que deja mover el tráfico. Las relaciones interpersonales cada vez van olvidando el cuerpo físico. El conocimiento a través del tacto se va desplazando al de la pura mirada. No es de extrañar que cada vez sea mayor el conocimiento de personas a través del internet. La elección de pareja a través de un perfil de alguna red social. La identidad social de la persona se transforma en un avatar. La persona en el personaje que siempre quiso ser pero el otro nunca pudo ratificar. Ya la piel va quedando relegada por la tecnología, sustituida por la ropa inteligente y por el contacto virtual. Los nuevos videojuegos hacen del cuerpo un control remoto para mover el personaje de la pantalla, que se transforma en el verdadero cuerpo.

El mundo ya no se deja aprehender con la experiencia táctil. La efusividad de un saludo o un abrazo se van abandonando por el trato sutil. Las manifestaciones que tocan monumentos, edificios, parques, se vuelven insoportables, independientemente de la razón que tengan para expresarse de esa manera. El tacto le debe dejar su lugar al discurso. El arte, envuelto en una especie de manto sagrado, no deja que se le toque. Los museos separan, a través de listones o urnas de cristal, el espacio de la obra y el del cuerpo, para que sólo se contemple a la distancia, el cuadro, la escultura. Con la incursión de los libros digitales ya la obra es intangible para el lector, ya no se sostiene con las manos, sino con la mirada que palpa el monitor de la computadora. La producción de objetos de consumo deja relegada la mano del hombre por el cuerpo mecánico de la máquina. Entre menos esté inmiscuida la mano del hombre mayor es la pureza y la calidad de un producto; como se puede observar en el agua embotellada de la marca *Fiji*¹⁰⁰, la cual se asegura que el hombre no ha tenido que ver en ninguna parte de su proceso, con esto se justifica lo excesivo de su precio. El trabajo artesanal que tenía como

¹⁰⁰ Ya las islas del pacífico dejaron su lugar exclusivo del quehacer antropológico para pasar al del poderío de las trasnacionales americanas.

mejor instrumento a la mano para medir la cantidad de ingredientes, la consistencia de determinado material, la estructura de algún objeto, es estigmatizado por el discurso higienista, que encuentra como centro de agentes contaminantes, al cuerpo. Así en los centros comerciales es obligatorio, para los trabajadores, que las manos estén cubiertas con guantes (o bolsas que hacen de guante) y una red plástica en la cabeza para que no manchen los alimentos. El que toca los alimentos no puede recibir el dinero, que, como va de mano en mano, está indudablemente lleno de gérmenes. Las mercancías que se ofrecen en tiendas departamentales ponen el aviso al consumidor que su mano puede profanar los objetos con la leyenda: “favor de no tocar”. Lo que en los mercados sería un texto menos formal y más folclórico: “si no compra no magulle”. Así el ejercicio del sentido táctil se hace exclusivo de determinadas profesiones. Como es el caso de la medicina, donde la mano médica está liberada de todo acto carnal, obstruido el deseo por el látex. No se toca a personas, sino a órganos a los que se les administra la enfermedad. Por otro lado existen oficios en los cuales está prohibido el tacto. Como es el caso de las cajeras en los bancos, que muestran el rostro de la amabilidad obligatoria, pero en la que el acto de la mano representa una posible complicidad, que pone en juego los intereses del banco. En el caso de policías de tránsito el acto de “estirar la mano” se ha vuelto sinónimo de corrupción, de dar la mordida para librar al conductor de una infracción. El tacto se deja para el trasfondo del escenario. La cocina en un restaurante regularmente ocupa un lugar lejos de la vista del cliente para que no vea que sus alimentos están siendo manipulados con la mano. El mesero evita a toda costa no meter el dedo en la sopa cuando lleva el tazón con la mano; usará el cuerpo de manera coreográfica para no tocar a nadie ya que el cliente representa un obstáculo a esquivar. Cuando falla, los platos caen de la charola, junto a su rostro de buen mozo.

En el caso del transporte el tacto de forma negativa es el centro de los rituales de evitación. Las manos se llevan sobre las piernas, o se entrelazan; se colocan en el interior de las bolsas. Se evita el roce piel con piel que manifieste un uso excesivo del tacto no legítimo para un desconocido. El cuerpo en su incomoda presencia quiere desaparecer como lo explica Le Breton:

El lugar del cuerpo en los rituales de la vida cotidiana es el del claroscuro, de la presencia-ausencia. Como el hombre no podría distinguirse del cuerpo que le da forma y rostro, éste está infinitamente presente en el origen de todas las acciones humanas, pero como los rituales tienden a escamotear el sentimiento de la presencia, como una pizarra mágica en la que el cuerpo se muestra mientras desaparece, el cuerpo está infinitamente ausente¹⁰¹.

Nuestro cuerpo encuentra su mayor fragilidad en la vida cotidiana cuando se observa la configuración del espacio público: cada vez hay menos espacio para el peatón. El olvido

¹⁰¹ Le Bretón, David, *El sabor del mundo...*, op. cit., p. 97.

de la persona por la supremacía del automóvil hace de la experiencia táctil un arte de esquivar. El transeúnte se convierte en un cono anaranjado que bordea, como puede, las calles y las avenidas. Las entradas a los centros comerciales no toman en cuenta que muchos de los consumidores no tienen auto y estos tienen que sortear, a veces sin que un puente peatonal se haya construido, el pase de la avenida. En los días lluviosos es de observar cómo es que los automóviles a toda velocidad salpican de agua, que queda estancada, a las personas que caminan por la calle. El brazo en forma de “mentada” es un gesto que viene a demostrar el disgusto que le ha generado semejante acción. La persona se convierte de pronto en un obstáculo para el automóvil. Como le explica André Gorz:

Hoy, el auto es o se ha transformado en un artículo imprescindible para viajar. Se ha convertido como ha dicho el canadiense, Marshall McLuhan, en una extensión de los pies del hombre. Pero no sólo eso. Su masificación obligó a los urbanistas y diseñadores a estructurar la ciudad en función del automóvil, pensando en esta unidad mecánica, más que en el hombre, en su creador. Entonces se construyeron carreteras, autopistas que de pronto dividieron comunidades, pueblos, barrios, colonias. Ejes viales, supercarreteras, freeways, avenidas, fueron pensadas en las necesidades de los carros y sus conductores y sólo hasta muy tarde se dieron cuenta que el peatón fue ignorado en sus proyectos.

En un principio los pueblos se edificaban en torno a una iglesia y un parque y alrededor la escuela, la cárcel municipal, luego las casas de los principales y después las vecinales. Hoy todo se construye en función del auto. Se da prioridad a su vialidad, al desahogo y a sus cajones de estacionamiento. Para muchos conductores el peatón o en su defecto el ciclista es un estorbo. Si uno va a cruzar una calle y viene un auto, es preferible pararse antes de que el chofer lo atropelle; ponen más atención en observar si viene un carro en los cruceros, que en un peatón.¹⁰²

No es raro observar, cada vez con mayor frecuencia, que los lugares que se eligen para alguna manifestación son los que obstruyen las zonas viales de mayor tránsito. Las personas retoman un lugar que sienten se les ha quitado, que se les ha negado con la indiferencia de servidores públicos que sólo representan sus intereses personales. El espacio público se transforma en un terreno de lucha política. Donde se representan las insatisfacciones de un sector y la forma que tiene de responder las autoridades. La violencia o la inacción, que es retardar la respuesta, el diálogo, para que mine la paciencia de los automovilistas, a los que poco les importa las razones de quienes hacen una marcha, lo único que tiene sentido para ellos es avanzar, llegar a ese lugar de siempre, a

¹⁰² Gorz, André, *La ideología social del automóvil* (en línea), Letras libres, obtenido de: <http://www.letraslibres.com/revista/convivio/la-ideologia-social-del-automovil> (diciembre de 2012)

ese trabajo de siempre, a esa cita a la que siempre llegan tarde y ponen de justificación el tráfico. Siempre el tráfico que demora las reuniones. La estancia del conductor en su automóvil, varado en medio de otros miles de carros, se hace insoportable en tanto que su cuerpo se hace tan pesado como las dos toneladas del coche que lo aprisionan.

El cinturón de seguridad ata, amarra, retiene a ese cuerpo que no se quiere dejar de mover. A ese tacto aprisionado que debe dejar de guiarse por la mirada. Y todo este rencor acumulado se vuelve justificación para las medidas tomadas contra aquellos que tomen las vías públicas. Autos-tanque rociando agua con mangueras a presión, granaderos marchando como falange romana. Tratan de encuadrar esos cuerpos que han abandonado los lugares reservados para ellos. El espacio público ya nada más es para contemplarse, pero no para palpase. Tocar ese espacio puede provocar cometer un delito del orden federal por dañar las vías de comunicación o ser acusado de terrorista.

De esta manera el peatón es el que debe de acomodarse al espacio que se ha estructurado de manera que el automóvil se privilegia por encima del transeúnte. El lugar de trabajo ya no tiene ninguna relación con la zona de residencia, aspecto que hace del desplazamiento una necesidad básica. Entonces las personas son obligadas a realizar trayectorias largas en las que bien puede caber una vida entera. De acuerdo a un estudio realizado por la ONG El Poder del Consumidor, diariamente se pierden 3.3 millones de horas- hombre debido a los viajes de traslado del transeúnte¹⁰³. Diariamente la gente pone en juego la relación efímera del encuentro con el otro que es tratado como desconocido, ante la imposibilidad de conocerlo del todo, pero al que se le irán asignando una serie de atributos creando una identidad virtual de la persona.

En este sentido el juego del tacto en el transporte público es una economía de su uso. No es de extrañar que Goffman en su *Ritual de la interacción* use el término para designar el hecho de actuar con cautela para salvar la cara del otro, para no desatar un conflicto y perder el control de la situación. Que la percepción cinésica también tiene sus fallas. El malestar viene acompañado con el estado de hacinamiento al que se le arroja al pasajero del transporte público al compartir un espacio diminuto en un constante estado de abarrotamiento. La promiscuidad espacial hace que se adopte una conducta tal que no dé entrada para que se viole el último límite que tiene la persona para salvar su territorio: el cuerpo. Pero precisamente esta estrechez, este contacto inminente e inmanente, hacen que se pierda en determinadas ocasiones todo límite. El acosador del transporte público, que gusta de estrujar su cuerpo con el del compañero de viaje, en su mayoría mujeres, no contiene su deseo ante la proximidad. Su deseo se desborda. La transgresión lo alienta. Le es imposible controlarse ante ese cuerpo tan cercano, señal que nos refleja el hecho de que la posmodernidad a su vez que nos acerca, de manera muy estrecha físicamente, nos aleja unos de otros para mantener lo que hay de respetable en cada uno de nosotros

¹⁰³ El Poder del Consumidor, *Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana* (en línea), Obtenido de: <http://www.elpoderdelconsumidor.org> (21 de noviembre de 2012).

intacto, sin mácula. Ahora es más fácil conocer a una persona sin tener algún contacto físico.

Quien da muestra que tampoco puede mantener el control de su cuerpo es aquel que duerme mientras llega a su destino. Su cabeza danza sobre el aire como el boxeador que esquiva los golpes de su adversario y en un movimiento brusco encuentra el pesado puño de la ventana que lo golpea con tremendo *knock out* que lo despierta por algunos segundos, para después seguir con el sueño. El acto se hace incómodo para quien va sentado junto a él. No queda más que la risa para quitar la gravedad del asunto y uno que otro codazo como llamado al orden.

Pero el hacinamiento no sólo es de cuerpos, sino de los objetos que acompañan al pasajero y que hacen de extensiones egocéntricas. Que va desde la ropa extra que lleva el sujeto hasta la caja de huevo, las bolsas de chicharrones para vender al menudeo, los rollos de manguera de jardín, la mascota que se coló en el viaje, el pescado que nada en su pecera, el carrito de mandado (y ya se le cayeron los jitomates, y todos buscándose debajo de los pies), la silla de ruedas que se dobla con la misma rapidez que se sube a la persona inválida. La cubeta y la escoba de la ama de casa que va hacer el aseo a la escuela de sus niños porque es mucho trabajo para el conserje. La pala y los botes del albañil, que nada más no subieron la mezcladora porque ya la llevan en el otro carro. Una bicicleta, ¿una bicicleta?, se preguntan las miradas. Una canasta con dulces y golosinas. Cajas de sopas *Maruchan* (¿quién dijo que hacían daño?), de focos, cartones de leche. Y el niño ya se mareó y ya le dieron ganas de vomitar. El pasajero que frecuenta el uso del transporte se vuelve experto en sortear objetos, pasar el pasaje y descender. Quien torpemente se maneja en la combi es apenas un aprendiz.

Esta incomodidad ante la falta de espacio para desplegar nuestros sentidos y la contracción del cuerpo son generadores de estrés y actitudes agresivas. Desde el análisis etológico Edward Hall muestra las consecuencias del hacinamiento y la sobrepoblación de los lemmings (especie de suicidio ante la explosión demográfica de sus congéneres), los turones (caen en un “sumidero” que perturba todo control de su comportamiento desde el alimenticio al sexual) y los ciervos de la isla de James, excesiva actividad de las glándulas suprarrenales y trastornos metabólicos¹⁰⁴.

La falta de intimidad, la apatía, el estado “desesperanzado” que lleva a convertirse en musulmán, como muestra Víctor Frankl. La zona gris que describe Primo Levi. El incesto en *El castillo de la pureza*, de Ripstein. Las mortificaciones del yo que muestra Goffman en *Internados*. Dan muestra de lo endeble del sujeto cuando se le modifica su forma de percepción sensorial del medio y de sí mismo. Un pasajero completamente estresado puede llegar a los golpes con el conductor por no dejarlo en el sitio deseado, por pasarse un tope o por mirar a su mujer, como lo muestra Alejandro Galindo en su film *Esquina bajan*. Es decir no sólo las condiciones del transporte y el hacinamiento son para tomar en cuenta en las respuestas agresivas que puedan llegar a presentar los

¹⁰⁴ Hall, Edward, *La dimensión oculta*, México, Editorial Siglo XXI, 2003, pp. 34-45.

pasajeros sino también su estado anímico previo al uso del transporte. El chofer de igual manera responde de manera violenta ante un auto que se le cierra o un claxon que le recuerde el día de las madres. Y el pasajero se vuelve espectador de una pelea de box por la cual el único pago que tuvo que hacer es la de su tiempo perdido. El mercado ha venido ofreciendo una serie de productos que mitigan el estrés, especie de drogas adormecedoras para un yo que se siente amenazado, hostigado, hostilizado, por un mundo que lo desborda y lo encierra, lo libera pero a su vez lo retiene.

Así el cuerpo se va moldeando al espacio que habita por unos momentos y éste a su vez se va reconfigurado por los sujetos que le dan forma mientras se llena de pasajeros, de significado, de normas, de roles, de gestos a interpretar. El contacto con extraños se ha convertido en algo inmanente de la vida cotidiana. Las personas apretadas una contra otra en sus asientos o en ocasiones de pie, pueden sentir gran incomodidad pero todos han interiorizado, racionalizado, como normal, cotidiana, rutinaria, incluso aceptable la situación a la que la modernidad nos ha arrojado, al hacer de los desplazamientos una travesía obligatoria si se quiere mantener un trabajo, ir a una escuela, a una zona de recreación que nuestro entorno inmediato no nos da.

De esta manera cuando alguna persona desconoce este marco, puede sentirse ofendido, como las personas que no están acostumbradas a tomar el transporte colectivo o el extranjero que no tiene el recurso teórico para leer el medio. Por lo que el contacto con el otro se hace inevitable, y sin embargo, partes del cuerpo quedan protegidas ante la invasión que representa el cuerpo desconocido.

3.6.- El gusto en el no lugar

Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar¹⁰⁵. Nos dice Marc Augé, para definirnos estos espacios de transición, los modelos de desplazamiento que se prestan a los usuarios para deambular por las zonas metropolitanas, urbanas o suburbanas, municipios conurbados que depende de los medios de transporte para recorrer la geografía de sus itinerarios, para encontrarse con el verdadero lugar. Con la escuela, con el trabajo, con el templo, con la familia, con el lugar del ocio. Transeúnte que se halla con las limitaciones de su cuerpo se ve inmerso en una red de no lugares que conectan los hilos de su rutina.

Ante la inminente demanda de movilidad el sujeto va quedando fuera de las prioridades espaciales, que lo reducen a un espectador, que habita por momentos esos grandes edificios, esas zonas de recreo. Si se detiene puede morir. Puede ser atropellado por una sociedad que exige de sus integrantes un estado de acción continua, un ir hacia todos lados con tal de no estar en ninguno. Las autopistas, las carreteras, las grandes avenidas, los segundos pisos; hechos para los neumáticos, ponen en evidencia la poca protección para el peatón ante un contexto que demanda la aceleración continua de la vida. Y sin embargo: todo avanza a vuelta de rueda.

La ciudad hace de centro conector para la zona metropolitana, que aún escucha su canto de sirena. La terrible tragedia del 19 de septiembre de 1985, el temblor, tuvo como consecuencias la expulsión a la periferia, para evitar una nueva catástrofe, de un gran número de habitantes que luego fueron conformando colonias populares y más tarde la zona más poblada del país: el Valle de México. Después de Tokio, la Ciudad de México tiene la mayor densidad de población. El deseo descentralizador fue sólo eso, un deseo que se disipó con el tiempo. La zona metropolitana, entonces, abrazó con extremidades gigantes y caóticas a la ciudad. Centro de sus actividades laborales, de sus insatisfacciones, de sus quebrantos, de sus evocaciones, de su transformación anímica que es inherente de la espacial, aún existe el deseo de habitarla. Y por este mismo deseo de habitarla la ciudad se muestra inhabitable. Transitada por millones de personas diariamente, se vuelve intransitable.

La zona metropolitana se convierte en un enorme dormitorio y receptáculo¹⁰⁶ de grandes cantidades de personas que llegan de provincia para instalarse más cerca del centro, más cerca de una vida mejor, de una mejora económica. Pero con el cambio del uso de suelo y la especulación inmobiliaria, el hogar se vuelve un obstáculo ante un

¹⁰⁵ Augé, Marc, *Los no-lugares...*, *op. cit.*, p. 83.

¹⁰⁶ De acuerdo a datos del INEGI (2010) el 36.68%, de los 15 millones de habitantes en el Estado de México, son pobladores no nativos de la entidad, provenientes de otros estados.

desarrollo inminente de consorcios, oficinas, edificios, etc. El sujeto es obligado a vivir en esas nuevas zonas habitacionales donde la homogeneidad de las casas es la regla. Habitantes de una zona de cartón son enviados a unidades habitacionales en la periferia y que, ante lo problemático de lejanía, se intenta resolver el problema con nombres deseables: Alborada, Unidad Paraíso, Paseos, Villas del campo, Provenzal del Bosque, Hacienda, Álamos. Ya de antemano con el nombre se está indicando que se va saliendo de la ciudad y, en algunos casos, al lugar más lejano de la zona metropolitana. Acentuando el golpe con lo bellas que suelen ser las metáforas campiranas. La vida se aleja del ajeteo constante, del tráfico que exaspera, para que se desenvuelva en un ambiente tranquilo.

Pero el hombre se muda de casa, pero no de vida. Se muda más a fuerzas que por voluntad, el terreno de la ciudad es el doble de caro que en cualquier otra parte del país, y provincia, salvo contadas zonas, ofrece pocas oportunidades para el mejoramiento económico. El hombre es obligado a abandonar su residencia, pero lanza el ancla que lo mantendrá ligado. El trabajo, los amigos, la familia, los centros de recreación. Aún el corazón de la ciudad o su tierra natal late para sus oídos. El lugar de origen lo lleva en el acta de nacimiento. La existencia hará de la distancia un mal necesario. Se encontrará con miles de personas que han sido expulsadas igual que él. Gran parte de sus vidas la compartirán con rostros desconocidos, aprehendidos, percibidos por sus sentidos, hasta que descienda del automóvil y un lazo, hecho de hilo de seda, se rompa para crearse de nuevo, con un nuevo rostro y un mismo semblante. Ante este necesario viaje de la vida cotidiana, encontrará sus copilotos, sus compañeros que le harán la travesía menos aburrida, más soportable o por el contrario, más incómoda o bochornosa. Desempeñará varios roles como quien se cambia de máscara y asumirá diferentes actitudes que van a ir en relación al estado de ánimo en el que se encuentre la persona: indiferencia, amabilidad, seducción, torpeza. Sin darse cuenta se van creando una glosa corporal, diferente a la del trabajo o la de la familia. Modos de ver y modos de sentir. Aprende nombres, aprende caras, aprende a comportarse y a asumir o romper reglas, sin que nadie se moleste, para hacer de su viaje un paseo cómodo. Se va creando una “identidad compartida” del pasajero a la par que el conductor refuerza su vínculo con el oficio, todos son usuarios. Un círculo de relaciones se va creando alrededor del transporte público. La anécdota fija en el tiempo al sujeto que se ve envuelto en una serie de historias en movimiento: “te acuerdas de aquella vez”, “del chofer que casi choca”. Como de las festividades que celebra el chofer con sus demás compañeros de oficio.

Algo de la vida se va quedando en los no lugares para convertirse, en ocasiones, en un verdadero lugar. Aquí el concepto de Augé en el que “el espacio del no lugar no crea ni identidad singular ni relación, sino soledad y similitud”¹⁰⁷, es evidente, en el no lugar existen elementos para la identificación del chofer, no tanto así del pasajero. Genera relaciones no sólo entre quienes comparten el oficio, sino también entre quienes

¹⁰⁷ Augé, Marc, *Los no lugares...*, op. cit., p. 107.

comparten el espacio del transporte, en un principio efímeras y con extraños, en medida de que se encuentre con un viajero que no suele usar el transporte, mientras que con la repetición del viaje las relaciones se pueden estrechar y el otro dejar de concebirse como alguien verdaderamente extraño. En medida que las relaciones tienden a ser efímeras, se cae en el error de considerar que el sujeto posmoderno usuario de transporte público, vive en un constante sí mismo. Inmerso en su existencia no le concede más que la indiferencia y una reserva cortés a ese otro que lo empuja con el hombro, que lo observa por segundos y finge perderse en otras cosas, en otro objeto digno de su mirar. Sin embargo, no se abandona el concepto, debido a lo práctico que puede ser para designar esos emplazamientos que funcionan como conectores, enlazan, nos llevan a los verdaderos lugares. El sujeto de manera consciente se prepara para otro sitio, es la antesala, el camerino, el actuar tras bambalinas, la zona posterior que narra Goffman en la *Presentación de la persona en la vida cotidiana*. Pero que, de manera no consciente, ya hay una preparación en estas relaciones en público. El no lugar funciona como una antesala del lugar.

La combi como un no lugar puede dar la imagen de concentrar en sí misma una serie de lugares, es la casa para el conductor, el dormitorio para el pasajero que duerme, el restaurante para esas manos llenas de salsa picante que devoran una papa frita, pero que hemos de aclarar, sólo funciona de esta manera en medida que es un espacio en el que se pueden realizar una serie de tareas previas al destino al que se dirige para aprovechar ese tiempo que parece desperdiciarse o poder ser utilizado. Por lo que también puede aparecer el sentido del gusto. Lejano en la medida que parece ser el sentido más egoísta. Sólo la lengua puede percibir a partir de las papilas gustativas a qué saben esos antojitos mexicanos que se venden en los paraderos del transporte. El ojo imagina el sabor de ese elote con chile piquín, luego se vienen a la mente las sensaciones del limón y la mayonesa. Pero todas esas sensaciones fueron aprendidas. El sabor está netamente vinculado con la socialización del gusto. Lo que aprendimos a degustar con placer. La forma en cómo aprendimos a comer. El acto se convierte de un puro egoísmo de la ingesta a un estar juntos, como lo muestra en su *Sociología de la comida* George Simmel. Liga a los participantes a través de compartir la mesa. Ingesta mítica, comer la carne del dios creador es comulgar y ser parte del grupo, asegurarse de la protección que le da la uniformidad con el otro. Se genera entonces una serie de reglas y normas, así como prohibiciones al comer en grupo. Regularidades de la comida, se exige del otro un recato del cuerpo, que debe de satisfacer antes las necesidades sociales, que las fisiológicas. Temporalidad, jerarquía y turno, deben de ser respetados por los comensales que se reúnen para luego comer¹⁰⁸.

De esta manera, el acto de comer demuestra cuánto pesa lo social sobre lo biológico. La pura necesidad a veces sucumbe ante la demanda y a veces la necesidad

¹⁰⁸ Simmel, George, “Sociología de la comida”, en *El individuo y la libertad*, Barcelona, Ediciones Península, 2001, pp. 399-410.

deja a un lado todo modal alimenticio con el riesgo de poner la cara en riesgo y con ello su desprestigio. Todo un saber sobre la alimentación recorre nuestro cuerpo, la tolerancia al picante (enchiladas, chilaquiles, aguachile, salsas), la ingesta de grandes cantidades de azúcar (pan dulce, buñuelos, merengues, dulces típicos) de grasas (toda la gama de antojitos), la temperatura a la que exponemos nuestros órganos para que degusten el pozole, la birria, el caldo Tlalpeño, el atole, la pancita.

La comida no deja de tener su carácter esotérico, mágico. Comer aguacate cuando se pasa por un estado de enojo puede causar la muerte. Comer ajos ahuyenta a vampiros y las malas vibras. Comer pan es bueno para aquel que ha sufrido un susto. Dar de tomar toloache al hombre que se desea amarrar efectiva y afectivamente. En el caso de los Arapesh, Margaret Mead narra una serie de medidas alimentarias que debe de evitar la madre para que el niño nazca sin problemas:

Ahora, como guardián del niño en gestación debe de observar ciertas precauciones: no debe de comer pandi-cokku (pequeño insectívoro perteneciente a los mamíferos marsupiales) para no morir en los dolores de parto, porque este animal horada profundamente el terreno; no ingerirá rana, porque el niño nacerá repentinamente, o anguila, pues el niño nacerá antes de tiempo. No deberá comer sagú, que viene del lugar del marsalai, ni cocos de un árbol declarado tabú por el tamberan, patrono sobrenatural al que lo hombres rinden culto.¹⁰⁹

La comida cargada de sentido puede dar la vida o la muerte. A través de la comida se conquista a los hombres, exponiendo de antemano que la glotonería encuentra su mayor representante al sexo masculino, de acuerdo al acervo popular, y al femenino le deja el arte de la seducción. La comida tiene su ingrediente erótico, se desprende de su aroma cierta atracción ligada al deseo, como lo muestra Laura Esquivel en *Como agua para chocolate*, y mejor aún, en la obra del cineasta Bigas Luna, al comparar el sabor de los senos con el sabor del jamón, en su película de igual nombre: “Jamón, jamón”.

Los alimentos pueden ser fríos o calientes no importando su temperatura. Lo social designa que comidas son apetecibles y aceptables así como las prohibidas. Las sociedades occidentales tienden a alejarse de lo físicamente desagradable. Una estética de los alimentos se impone a una calidad de los nutrientes, donde la alta cocina prepara más que platillos, artesanías. Los insectos vistos como plagas sólo forman parte del menú de lo exótico, de lo diferente. Se comen por curiosidad, pertenecientes de otros pueblos o de otros tiempos. Los chapulines forman parte de una comida ancestral; pero los alacranes, las cucarachas, las arañas, se convierten en un deporte de riesgo. El hombre se hace uno con lo que ingiere: “tú eres lo que comes”.

¹⁰⁹ Mead, Margaret, *Sexo y temperamento en tres sociedades primitivas*, Barcelona, Paidós, Colección surcos 32, 2006, pp. 48-49.

Diferentes grupos sociales nos van enseñando qué sí y qué no comer, qué sensación debe uno tener, qué tolerar y, por el contrario, qué rechazar. El cristianismo prohíbe comer carne roja en Cuaresma, ya que simboliza la carne del crucificado. Los hindúes no comen carne de vaca y los judíos carne de cerdo, como lo demuestra Marvin Harris en su libro *Bueno para comer. Enigmas de la alimentación y la cultura*. Las sociedades occidentales tienden a repudiar la ingesta de aquellos animales que tienen como mascotas, ya que estos, en palabras de Baudrillard, se invisten de lo que no pudo lograrse en la relación humana. Es el objeto-espejo, fiel como un perro, que exalta las cualidades del dueño¹¹⁰. Nadie se come lo que nombra. Y por el contrario, pocos son los que se preguntan y se ocupan de la manera en cómo matan a los pollos, cerdos, vacas, avestruces, patos, borregos, etc.; o cómo es que fabrican los alimentos enlatados, embutidos. El velo en los ojos del procesamiento de dichos alimentos hace que el gusto se complazca con lo que sabe rico. Las manos del hombre están cada vez más lejos de la preparación de sus alimentos. Del trabajo artesanal se pasa a la producción en serie. La comida congelada de los supermercados mantiene hasta el último segundo de caducidad su mercancía que se transforma en pérdida o ganancia. La publicidad se encarga de enunciar el sabor. Luego nuestra lengua degusta esa imagen.

En la vida cotidiana del transporte público ese estar juntos a través de la comida, del que habla Simmel, se empieza a disolver. Es de observarse que la mayoría come solo, aun cuando se vea acompañado. El estar constantemente a las carreras, siempre llevar prisa, hace que ciertas tareas y acciones se vayan desarrollando mientras se llevan a cabo otras tantas. El tiempo que una persona pasa en el transporte debe ser aprovechado de la mejor manera. Da la oportunidad de terminar ese café que no se pudo consumir y que el termo lo mantendrá caliente y en su recipiente. La fruta es un alimento que aparte de su dotación de nutrientes se vuelve un objeto práctico de llevar en la mano o en una bolsa. Excepto si éste ha sido manipulado y transformado en coctel, entonces se vuelve en una bomba que mancha las pertenencias y que se lleva con gran pesar: a un usuario se le ha caído la comida en la mochila. La clásica torta se empieza a ser emparedado ante el constreñimiento espacial que hace de prensa. El sándwich se vuelve quesadilla. El silencio se va rompiendo ante el crujido de una mandíbula que devora chicharrón de cerdo en una bolsa de plástico.

La alimentación pasa de una reunión grupal a una simple ingesta de calorías y carbohidratos que mantengan a raya el hambre que no se puede ocultar ante una música anatómica de tripas que anhelan comer. La mesa ha sido reemplazada por el asiento del transporte. El espacio público se vuelve territorio del *picnic* obligado. La ropa se vuelve mantel y de pronto migas de pan van saltando por nuestro espacio personal hasta que nuestra ropa se llena de partículas de queso, restos de frituras, alguna palomita voladora, refrescados los pies de agua que se le cayó a la señora que hace malabares para no desatar un diluvio de tamarindo. Y ya se detuvo la combi porque al ayudante del chofer se le

¹¹⁰ Baudrillard, Jean, *El sistema de los objetos*, México, Siglo XXI, 1969, p. 109.

antojó un pan dulce. La combi se transforma en un comedor ambulante. El espacio y el tiempo reservado para la alimentación se vuelve secundario: donde se pueda comer, adonde le agarre uno el hambre. El *tupper* plástico con arroz y huevo hervido, figura folclórica del paseo a la mexicana, es la previsión ante lo inminente del apetito. Ya la hora de la comida pasa de ser una regularidad temporal, donde se comentaba las acciones del día, a un oasis en el desierto de nuestras rutinas.

De esta manera el sentido del gusto cada vez empieza a ver reducido su mundo. El universo de lo uniforme llega al colmo con lo insípido. La comida deshidratada de los astronautas es su grado cero. Entonces viene el sabor artificial a colmar la lengua de sustancias químicas que alegran en la boca los productos chatarra, sustituyendo los nutrientes por un colorido que embelesa las miradas. La comida sin color suele ser poco apetecible. Un pollo que no tiene la piel amarilla parece que está descompuesto, no atrae al gusto, aun cuando su sabor no sea diferente. La estética y la rapidez vencen a la alimentación sana y balanceada. No es de sorprender que México sea el país número uno en obesidad y una de las principales causas de muerte sea las enfermedades cardíacas y la diabetes.

Esto pone en evidencia la transformación de los hábitos alimenticios, de las formas de socialización que se van modificando. La vida cotidiana nos muestra lo dicho. Es el dato que se deja observar para quien no ha sido devorado por la naturalización al lugar o al tedio. Antes de cualquier estudio o encuesta, la persona que halla en los cruceros, en el tráfico que hace que todo movimiento se reduzca a su mínima velocidad, una forma de trabajo, ya observó y de manera práctica decidió qué vender. Sabe que las papas fritas, los chicharrones, el refresco, la congelada, la paleta, son productos de una practicidad a prueba de cualquier carrera o apuro, para mantener a raya el hambre o el antojo. Encuentra en la venta de comida chatarra una forma de ganarse la vida, que de otro modo no lograría. La venta de ensaladas no es tan buena como la de golosinas. El vendedor ambulante aprovecha la publicidad que tienen estos productos para ofrecer el alimento de moda, el chocolate, la pastilla, el chicle. La comida chatarra y la producción en masa de alimentos vinieron a derrumbar las ideas malthusianas en las que el alimento se reproducía de manera aritmética y la población geoméricamente, pero de igual manera trajeron consigo una catástrofe: la de la salud pública.

La dinámica de la alimentación ha sido modificada por la del trabajo. Los horarios del transporte se van acomodando a los de la fábrica y escuela. El trabajo de ocho horas expuesto en el artículo 123° de la constitución se queda en el olvido por las nuevas formas de contratación, el *out sourcing*, en el que se sabe a qué hora se entra al trabajo, pero no a qué hora se sale. Todo derecho laboral queda entre dicho, a la deriva. La mayoría de centros comerciales hacen que sus trabajadores laboren de lunes a domingo con descanso entre semana. Ya el estómago se va adaptando a los horarios del lugar del trabajo, que, lejos de su residencia, le obligan a alimentarse fuera del hogar, más por necesidad que por gusto. Como lo demuestra una encuesta sobre los hábitos

alimenticios en México. Donde 3 de cada diez personas en el país comen fuera de casa. 32% acude a comer tacos, 19% tortas, 10% comida corrida. 1 de cada 4 dice comer de pie. 55% come con rapidez y un 48% dice que comer sano es caro. Y el tiempo en promedio para alimentarse (desayuno, comida y cena) es de 85 minutos¹¹¹. Si cruzamos el dato con la otra cifra que nos da un estudio realizado por la ONG El Poder del consumidor en el que un 49% en el D.F. y un 43.3% en el Estado de México tardan dos horas o más en su traslado, nos damos cuenta el efecto sobre la salud, los hábitos, las formas en cómo se adapta el sujeto para aprovechar el tiempo del traslado en el transporte, ya que probablemente pase más tiempo en el transporte que en la mesa para comer. Y que lo que ingiere sea cada vez menos nutritivo pero más “llenador”. Comida rápida para una rutina rápida en la que el tiempo nos muerde los talones. Las sopas instantáneas se han encumbrado gracias a este apuro del comer, a pesar de la información que pone en evidencia el carácter dañino de este tipo de productos, su consumo no se ve reducido y nuevas presentaciones salen al mercado: arroz, salsas, frijoles. Listas para pasar de la lata a la boca.

El sabor de la vida cotidiana se encuentra en el paradero que es centro de dinámicas entre conductores, vendedores ambulantes y transeúntes. El sabor cambia conforme las horas y el día de la semana. Por la mañana el carrito de “tamales calentitos” disipa, como la nube de vapor que sale expulsada de la olla, el sueño de miles de personas que comienzan su rutina. El puesto de tortas y sándwiches para el padre que no pudo preparar un “lunch” para el hijo que carga a cuestas una mochila digna del Pípila. El brazo sirve de soporte para el té, el café o el atole, que mitigará ese frío que se empeña en apoderarse de los cuerpos que caminan de prisa, se cruzan con otros, evaden choques mientras sorben de un vaso de unicel, miran el reloj o el celular (o el celular que ha desplazado al reloj) y caminan más a prisa. Pasada la hora del trabajo y de la entrada a las escuelas, el transeúnte le da tregua a la calle, que respira tranquila el humo negro del escape de un auto, que quién sabe cómo pasó la verificación, avienta más humo que el Popocatépetl. Entonces los puestos de antojitos se van preparando. Una persona con escoba en mano va aventando la basura debajo de la banqueta, luego con un bote de agua hace una especie de trapeado rápido y un pequeño río desborda la basura que se queda atorada en los neumáticos de las combis. Listo. Más higiénico no se puede. El sonido del aceite hirviendo en un comal va haciendo el llamado al comensal que no puede llegar a casa para comer y se sienta en bancos de plástico o de pie, y pide dos de suadero, tres campechanos, una gordita de chicharrón, dos sopes o un huarache, y una coca light. El trajín de personas que van de un lugar a otro mirando los letreros de las combis para ver si una de esas es en la que se va; el charco de agua que ya se estancó y una nube de moscas zumbando, mientras el chofer escupe por la ventanilla; un olor a orines que se evapora con el peso del sol sobre las cosas; un perro de nadie que se pasea como si fuera

¹¹¹ Consulta Motofsky, *México: hábitos alimenticios y conceptos de comida chatarra* (en línea), Obtenido de: www.consulta.com.mx (el 23 de enero de 2011).

de todos, olfatea la comida y alguien ya le dio una patada. El plato de comida cubierto con una bolsa de plástico para que no se ensucie y así no gastar en agua y jabón. Todo esto se vuelve símbolo del compañerismo gastronómico (y tal vez de tifoidea). Quien logra comer y sobrevivir en un ambiente similar es como si se vacunara contra cualquier mal estomacal. El estómago del mexicano es una bomba de tiempo.

Por las noches el alimento suele ser un poco más ligero. Elotes, esquites, (las papas fritas vienen en cualquier horario y misma presentación), donas, pan dulce. Desaparecen del panorama los vendedores de chicles, muéganos, pistaches. El aroma etílico deja impregnado en el ambiente un olor a alcohol y cigarro. Ya los puestos de comida se llevan sobre una carretilla o coche, el esqueleto de fierro de su puesto ambulante. Solitario, en medio de la noche, aparece un “changarro” de hamburguesas. Ya nada más quedan las tiendas de autoservicio que atienden, a través de una reja metálica, las veinticuatro horas del día los trescientos sesenta y cinco días de la semana. Uno entiende porque esas tiendas siempre andan en busca de personal.

Los días del mítico tianguis, martes del legendario tianguis de Cuautitlán, que se dice vienen comerciantes desde Tepito, hacen de la combi un carrito del mandado. Frutas y legumbres que surtirán la alimentación desbalanceada de un país con problemas de nutrición.

El fin de semana la alimentación se convierte en el signo del paseo, del día en el que los trabajadores salen temprano de sus trabajos o para quienes el fin de semana es libre, ya sea porque trabajan semana inglesa o porque no trabajan, el caso de estudiantes o jóvenes. El vaso grande de palomitas inunda las fosas nasales de mantequilla. Y el niño no puede evitar mirar esa golosina que degusta con sus ojos, la madre hace que se recate, porque si no expondrá que ella no tiene para comprarle el dulce a su hijo. Pero el buen samaritano de un joven que quiere dar el rostro de amabilidad para su acompañante femenina, y para todos los demás que nos hemos convertido en su público, ofrece palomitas para todos los de la combi. Los únicos que aceptan son los niños. Esta ingesta no tiene nada que ver con la necesidad fisiológica. Es demanda social. Las plazas comerciales, los malls, intentan monopolizar este “estar-juntos”. Cine, centro comercial y restaurante, es la maqueta que nos pretenden vender como centro de la interacción interpersonal. Es casi imposible librarse de esta imagen de uniformidad que hacen del espacio público una serie de textos que hay que seguir si se quiere divertirse o despejar de una semana de trabajo. Un laberinto que borra de la entrada la palabra “capitalismo” y cuelga el rótulo de “felicidad”. No hay críticas por parte de quienes hacen uso de estos centros recreativos porque se convierte en ese “estar juntos”, del que nos habla Simmel. El capitalismo explota esta necesidad que ha creado.

El sentido del gusto regularmente viene acompañado de la concepción de buen o mal gusto, donde ya las papilas gustativas quedan olvidadas por la mirada o el oído. Baste señalar trabajos en los que poco se habla sobre la comida, desde el *Ensayo sobre el gusto* de Montesquieu hasta *El sentido social del gusto* de Pierre Bourdieu, éste último

acuñando el término de *habitus* para definir una “estructura estructurante interiorizada para percibir, actuar, valorar, sentir y pensar de una forma determinada, desde donde se constituye el mundo social representado, es decir, el espacio de los estilos de vida¹¹²”. Ya no pasamos solamente desde lo que es apetecible, sino de lo que es agradable y cómo es que hemos aprendido una manera de sentir el mundo.

No es de extrañar que en datos del INEGI, sobre la clase media¹¹³, las clases bajas designen mayor número de sus ingresos a los alimentos mientras que la clase media y alta disminuye su gasto en este rubro y aumenta el alimentarse fuera de casa. Donde el comer se vuelve un símbolo de estatus, de prestigio. Y para las clases bajas un mero signo de lucha por sobrevivir, de una inquietud por no quedarse sin comer y perecer. Viene a la mente la escena de la *Quimera del oro* donde Charlot, personaje emblemático de Charles Chaplin, saca de una olla un zapato para comerlo ante la falta de alimentos. Ahora se hace menos extraño que un platillo se llame “ropa vieja”, que es carne de res deshebrada o la feijoadá, que deviene de restos de comida mezclados con frijol, se haga platillo nacional de Brasil, fundado por esclavos africanos traídos por el reino de Portugal. Dime qué es lo que comes y te diré de donde vienes.

Los alimentos se vuelven una radiografía del sujeto, del grupo, del tiempo y el contexto. De lo social que ha impuesto su sello en lo que comemos. Una vez que probaron en Europa las especias traídas de la India en el siglo primero después de Cristo, y para el siglo XIII con los viajes de Marco Polo, no se pudieron abstener de la canela, de la pimienta, una vez que los turcos Otomanos, en el siglo XV, cerraron la ruta de la seda. Fue menester de las grandes potencias hallar una nueva vía para reabrir el comercio, y para recibir de nuevo esos sabores exóticos que le daban sabor a su vida. El tropiezo por parte de Cristóbal Colón con las “nuevas tierras”, luego llamadas América, generó la entrada de nuevos sabores, de nuevas formas de percibir las cosas. Del cacao al chocolate. Del jitomate al espagueti a la Boloñesa. El picante su fue haciendo símbolo de todo un pueblo, no es de extrañar que en un principio fuera llamado por los europeos “pimienta de Indias”¹¹⁴. La mezcla de etnias, estigmatizada y repudiada en un principio, se fue haciendo mezcla de gastronomías, de modos de alimentarse que iban a la par de los modos de ver el mundo. El hombre está hecho de maíz para varios pueblos de América, como es el caso de los Mayas-Quichés, de lo cual da cuenta el Popol vuh. La transformación del hombre nómada al del sedentario, y por lo tanto del principio de la civilización, se debe al surgimiento de la agricultura, del alimento, y su excedente de producción. “La palabra cultura es de origen agrario: cultivar la tierra significa labrarla, trabajarla para que dé frutos. Cultivar el espíritu o cultivar un pueblo significa labrarlos

¹¹² Bourdieu, Pierre, “El sentido práctico”, en Cervio, Ana Lucía (comp.), *Las tramas del sentir. Ensayo desde una sociología de los cuerpos y las emociones*, Buenos Aires, Estudios sociológicos Editora, 2012, p. 222.

¹¹³ INEGI, *Cuantificando la clase media en México: un ejercicio exploratorio* (en línea), Obtenido de: <http://www.inegi.org.mx> (el 5 noviembre 2010)

¹¹⁴ Cfr. Flores Escalante, Jesús, *Breve historia de la comida mexicana*, México, Ediciones de Bolsillo, 2004.

para que den frutos...Cultura es una palabra ligada a la tierra, al suelo...¹¹⁵” Nos dice Octavio Paz.

El alimento, la naturaleza, surge como el hombre, y éste se debe a él, y a su vez si no es cuidado por el hombre éste desaparece y sucumbe el universo. El centro del signo del afecto simbolizado en el beso. La lengua enlaza, a través de la palabra, el vínculo con el otro. El gesto surge como vehículo transmisor del pensamiento cuando los idiomas son diferentes. Al invitado se le agasaja con buenas viandas, aun cuando éste puede ser un enemigo, como es el caso de los árabes o los mexicas. Saladino da de comer a Ricardo Corazón de León, contrincante en las Cruzadas por Tierra Santa. Moctezuma Xocoyotzin halaga con viandas la llegada de Hernán Cortés, como intercambio para, en lo posible, evitar la guerra.

Uno de los siete pecados capitales judeo-cristianos está en relación con la comida y el gusto: la gula. El cristianismo intenta alejar del cuerpo el deseo que corrompe las almas. El exceso en el alimento deja en segundo término el principal objetivo de la comida que es nutrir, dar energías. En las sociedades modernas el culto al cuerpo hace del alimento un objeto de culpa, que ya no se expía con rezos, sino con no ingerir o con devolver lo que se ha comido. El caso de la anorexia o la bulimia. El discurso sobre la buena alimentación es dominado por nutriólogos y organizaciones internacionales que tienen en sus índices de desarrollo la cantidad de calorías que se deben ingerir diariamente, como es el caso de la OTAN o la ONU.

Aquel viejo recetario de gastronomía mestiza, en el caso de México, se le han venido añadiendo una serie de productos “americanos” que se han expandido en el mercado internacional. McDonald’s hay hasta China. Las cadenas comerciales aprovechan el terreno que se ha venido allanando gracias a la alta corrupción imperante en el país y han inundado el espacio de sus tiendas de comida rápida y centros comerciales, como es el caso de Wal-Mart y demás franquicias, siendo objeto de una investigación hecha por autoridades de los Estados Unidos y que tomó fuerza al salir una nota en el periódico *The New York Times*, involucrando no sólo a autoridades y gobierno, sino también al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), quien otorgó permisos que daban luz verde a la construcción de una tienda Aurrera en el pueblo de San Juan Teotihuacán.

Hamburguesa, hotdog, hotcake, entran ya en el vocabulario de la alimentación diaria, aunados a un combo de papas fritas y refresco. Reproduciendo el modo de alimentarse americano, siendo el centro el *fast-food*, los hemos superado en la ingesta de grasas y calorías. México, el país número uno en consumo de refresco, se ha acostumbrado a lo azucarado en las bebidas. El agua simple no es reflejo de pureza en sí (como se exalta en la publicidad) sino de cierto grado de ausencia. Se puede observar esto en una novela de Honoré de Balzac, *Eugenia Grandet*, en la que para hacer menos

¹¹⁵ Paz, Octavio, “El pacto verbal. Televisión: cultura y diversidad”, en *El laberinto de la soledad y otros ensayos*, México, Siglo XXI, 2008, p. 259.

evidente la tacañería del señor Grandet, Eugenia le pide a su madre que no le de tomar al invitado, su primo, agua simple, que le ponga por lo menos algunos terrones de azúcar¹¹⁶.

Lo insípido del agua viene a ser reforzado por la marca, a mayor precio mayor prestigio. O en su defecto al discurso al que se recurra. Así, el cuerpo que se quiere librar de las grasas y entrar en una especie de purificación, recurre a la información, que ha brindado la publicidad, tomar dos litros de agua diariamente, para entrar en una especie de purificación mediada por la mercadotécnica. Otro ejemplo lo tenemos en conferencias o ponencias, donde se ofrece agua como subministro ante el desgaste de saliva al hablar por un rato, ya no tanto por la hidratación, sino por el empeño de que las palabras fluyan como el agua. El mexicano no tiene sed de agua, sino sed de refresco. Es de observarse como en cada paradero existe algún puesto ambulante con una hielera llena de refrescos o tiendas bien establecidas. Vendedores cerca de un paradero o un tope que hacen una parada obligada, ofrecen botellas de agua de sabor, desde la verde de alfalfa hasta la de tamarindo. El chofer llega en determinadas ocasiones a detenerse para pasar por su CocaCola.

De aquel viejo envase de vidrio llamado de tamaño familiar, que contenía un litro y medio de refresco hemos pasado al de tres litros y medio. Se consumen al día 600 ml. Si por cada 355 ml se encuentra una cantidad de 10 cucharadas de azúcar, se están consumiendo casi 20 cucharadas diarias, sólo en el consumo de bebidas endulzadas. Trescientos dieciocho personas por cada millón mueren por causas de tomar bebidas azucaradas. 180 mil personas mueren al año en el mundo por esta misma razón, la mayoría provenientes de países de extracción media y baja de acuerdo a un artículo de CNN¹¹⁷. Si a esto le sumamos el incremento de la vida sedentaria en la que después del trabajo se pasa al sillón para mirar el televisor o la computadora, dan como resultado que las principales causas de muerte sean la diabetes mellitus y las enfermedades cardíacas (hipertensión arterial). Y si estas dos no son bien tratadas pueden provocar enfermedades renales, que a partir de 1993 se han incrementado los casos en un 11% anual. Cerca de 129 mil personas padecen de enfermedad renal crónica, de las cuales 60 mil no reciben tratamientos sustitutivos (ya que no cuentan con los recursos o con un seguro de salud), y para el 2025 existirán 212 mil casos y 160 mil muertes. En esta lista de los número uno, México es el país con más diálisis peritoneales en el mundo, siendo la décima causa de muerte las enfermedades del riñón¹¹⁸.

Los conductores de transporte público, que la mayoría del tiempo la pasan sentados manejando, tienden a presentar estos problemas, observados de varias formas: el sobre peso, su rutina, el consumo de alimentos que regularmente se dan fuera de casa, el consumo de bebidas tanto azucaradas como alcohólicas, puesto en evidencia por el

¹¹⁶ Balzac, Honoré, *Eugenia Grandet*, México, Espasa Calipse S.A., 1973, p. 50.

¹¹⁷ Wade, Leslie, *México, el país con más muertes relacionadas al consumo de refresco*, CNN digital (en línea), Obtenido de: <http://mexico.cnn.com> (Marzo 19 de 2013).

¹¹⁸ López Cervantes, Malaquías, (Coord.) *Enfermedad renal crónica y su atención mediante tratamiento sustitutivo en México*, México, UNAM, 2010.

número de productos que se venden en su día a día, desde comida chatarra, altos grados de grasas y azúcares, y al final bolsitas con pingüica y palo azul, de a diez pesos, que ofrecen ciertos vendedores ambulantes a conductores para los males del riñón. Y si recordamos los que nos dice Edward Hall en su *Dimensión Oculta*, como es que la sobrepoblación genera tensión y estrés, y este a su vez hace que aumenten las glándulas suprarrenales, nos da un cuadro de la vida cotidiana en el que personas en un embotellamiento van tocando el claxon incansablemente, saturando las vías públicas de ruido y su presencia, por el afán del uso del automóvil en lugar de buscar otras formas de movilidad; con problemas renales que probablemente no descubran hasta que la enfermedad manifieste un grado de avance del 50%, debido a que en un estudio hecho a 149 médicos, el 70% respondió equivocadamente a la pregunta clave para realizar un diagnóstico de enfermedad renal crónica¹¹⁹.

Las dimensiones de este no lugar llamado combi se hacen más pequeñas debido al aumento de talla de sus usuarios, ya se han expresado las cusas a lo largo del tema. Los alimentos que se consumen y los cuerpos que los consumen, la higiene que se supedita por el antojo o por “no haber de otra”, nos están llevando a un grave problema de salud pública, la cual es combatida de manera precaria por el Estado que ve como única solución el aumento de impuestos a estos productos, y pocos son los casos de una educación alimentaria. México se está convirtiendo en un cuadro de Botero, no como crítica ante los cuerpos esculturales de patrones occidentales, sino como resultado de la dinámica de la vida diaria y el consumo de alimentos con grandes cantidades de grasas saturadas y azúcar.

¹¹⁹ *Ibid.*, p. 17.

Capítulo 4. Aproximaciones al perfil del conductor a través de la entrevista.

4.1.- Imágenes, objetos e identificación: la combi como extensión del cuerpo del conductor.

En *Los Territorios del Yo*, Goffman nos muestra que nuestras pertenencias pueden funcionar como extensiones egocéntricas, a través de las cuales se puede reivindicar parte del espacio, del cual se cree merecedor de su posesión, momentánea o permanente.¹²⁰ Para el chofer de transporte público la combi será una extensión de su cuerpo, su *territorio de posesión*, en medida que organiza el espacio y los objetos entorno a su yo. Sin importar que la combi no sea de su propiedad, con el simple hecho de ir al volante, de habérsela dejado a su cuidado para “trabajarla”, la hace suya de manera simbólica, al adaptarla a su cuerpo, modificarla, limpiarla, y agregarle adornos.

El principal motivo que lleva a estos hombres a dedicarse al oficio del chofer es económico, debido a su falta de preparación académica que les permita obtener un mejor trabajo, ya que para ser chofer no implica demostrar más que el saber manejar, en ciertos casos ni si quiera ser mayor de edad importa. De ahí que los choferes sientan que su trabajo les otorga ciertas recompensas que no podrían lograr en otros empleos, por la exigencia de certificados escolares y por las restricciones que conlleva un empleo formal. El oficio poco a poco se vuelve el centro de sus relaciones interpersonales. La combi le otorga un lugar en el espacio social al tiempo que transita por el espacio público. En medida que recibe recompensas económicas y afectivas al tener un empleo, va obteniendo un estatus, tanto como proveedor de su familia, como integrante de un grupo de trabajo; a través de los cuales girará su vida, que parece eternizarse en el movimiento. Su vida la contempla en el “estar arriba”, manejando, o “el estar abajo”, como otro peatón que utiliza el transporte público para trasladarse a su trabajo. Poco a poco esa armadura que lo protege y le otorga sentido se convierte en su prisión, al no poder pensarse fuera de ella. Cuando les preguntaba si veían en el futuro dedicarse a otra cosa la mayoría aceptaban que no o que ni siquiera lo habían pensado.

El transporte va llenando los vacíos que ha dejado la carencia, tanto material, económica, de sentido. Si para Marc Augé el transporte colectivo es un *no lugar*, para el chofer es un verdadero lugar; de encuentro, de sentido, de obtención de bienes.

El chofer navega con un aire de omnipotencia al hallarse en un súper cuerpo, que potencia su anatomía. Su visión se ve ampliada a través de las ventanas y espejos. Sus piernas logran deslizarse a lo largo de cientos de kilómetros a una velocidad inaudita para

¹²⁰ Erving, Goffman, *Relaciones en público...*, op. cit., pp. 46-77.

cualquier otro humano. La energía hace de combustible para que su marcha no se vea estancada. El claxon hace que su voz resuene en el espacio público como reclamo, exigencia de espacio, y orden, llamado a su autoridad; que se despliega al ser él, el dueño del volante. Los usuarios no son más que invitados que se deben de atener a lo que su anfitrión les designe. El fuselaje del automóvil se convierte en extensión de su piel, por lo que se convertirá en lugar para inscribir en él, la visión que tiene de sí mismo el conductor y el peso de lo social y la cultura de los cuales no puede escapar la máquina.

Las estampillas que les colocan, los *stickers*, hacen lo que el tatuaje en la piel humana, revisten e invisten el cuerpo, lo adorna, florecen sus deseos conscientes e inconscientes, revelan los lazos afectivos con algún ser amado. Es interesante que las plantillas que sirven de catálogo para colocarle una “rótulo”, como suele llamársele a estas estampillas, al automóvil, sean idénticas a las que se utiliza en locales donde se realizan tatuajes. Las imágenes no difieren mucho, ya que, como analiza el sociólogo Alejandro Payá, al ser estos un producto más del capitalismo que ofrece sus mercancías con atractivas presentaciones, no son más que préstamos del cosmos social.¹²¹

La lectura de estas imágenes se dificulta en medida que la combi no tiene un único chofer a lo largo de su “vida”. Quienes regularmente no le colocan ningún “rótulo”, son los choferes postureros, ya que al no ser el chofer de planta, sólo tiene la combi por unos días, y no vale la pena para ellos gastar en un adorno que él no podrá lucir, y que sin embargo, le generaría un gasto.¹²² La mayoría de las veces son los dueños quienes les colocan las imágenes, quienes en su mayoría dan a trabajarlas a otras personas. Otras tantas los choferes de planta, ya que al tener el mayor tiempo la combi, incluso más que el dueño, le colocan las imágenes con las cuales se identifican, como una forma de proyectar su personalidad y de apropiarse simbólicamente del vehículo.

Por lo que se tiene una lectura fragmentada, pero que devela estos rasgos de identificación y que también muestran parte de la biografía del sujeto, como el tatuaje en la piel. Tal es el caso de la imagen que lo colocó el chofer apodado Mochilón, a la combi con la que trabaja de planta: un grillo. Luce la imagen sobre el parabrisas trasero, del animal de un color verde. Debido a que el dueño de la combi lleva el mismo apodo. Entonces la imagen funciona como una proyección del lazo de amistad que une al chofer con su “patrón”, al ser el “rótulo” una forma de retribuirle el haberle dado el trabajo y la oportunidad de manejar su combi.

Otro caso es el de Benito, chofer joven que le ha colocado un *sticker* de un personaje de película de terror, luego parodiado, de nombre *Scream*, “Grita antes de morir”, encima de una calcomanía que insta a los usuarios a pagar con cambio. Lo interesante de la imagen y la calcomanía es que mientras ésta última funciona como llamado a la ley, la imagen al hacer una señal obscena, engarruñando los dedos

¹²¹ Payá Porres, Alejandro, *Vida y muerte en la cárcel*, México, Plaza y Valdés, 2006, pp. 269-283.

¹²² El costo de la imagen depende del tamaño y los colores que lleve, siendo los más pequeños, y a una sola tinta, los más baratos, cuyo costo oscila entre los veinte y treinta pesos, con una dimensión de cinco centímetros, hasta los cuatrocientos pesos.

mostrando los nudillos y la palma de la mano, llega como castigo anticipado a quienes no cumplan con el aviso; y también como reflejo del malestar del chofer.

Se proyecta la personalidad y la relación con su entorno ejemplificado en el caso del chofer Noé, cuya combi se ve austera en sus adornos. Lleva un crucifijo formado con espinas, que provienen del árbol de la Cruz de Querétaro, que tiene espinas con dicha forma. Por el contrario lo que sí abundan son las calcomanías en las que reglamentan el uso del espacio, como es el caso de: *pagan asiento niños mayores de tres años, aún sentados en las piernas. No tirar basura y mantener limpia la unidad. Pedir la parada anticipadamente.* Como una necesidad de controlar la interacción, el espacio; y de autocontrol, es uno de los pocos choferes que visten arreglados, por lo que le han apodado El Ejecutivo.

De igual manera reflejan cierto carácter infantil de los choferes, que se complacen con colocar en su segunda piel, imágenes de caricaturas, de antiguas películas animadas, muñecos de peluche y zapatos de bebé colgando del retrovisor.¹²³

También aparecen las imágenes que hacen alusión a la pareja amada. Nombres de mujer adornan la parte frontal del parabrisas; la más visible, la que se observa de frente. Como carro alegórico que enfatiza los gustos del chofer, pone de manifiesto el lazo sentimental hacia la persona a la cual va dirigido.



Víctor Hugo, 2014. Combi con imágenes de dibujos animados y personajes de videojuegos, a la izquierda, y a la derecha dibujos animados con la camiseta del equipo de futbol de Pumas de la UNAM.

El adorno en la combi es arreglo que sitúa a un puro objeto mecánico en el orden de lo social. La calcomanía en la combi es como la tinta en el cuerpo que permite diferenciarse

¹²³ Cuya razón de ser de éstos afirma un conductor es porque dan suerte, aunque desconoce por qué estos objetos pueden brindar dicho apoyo mágico.

de otro vehículo. Cada ruta tiene una manera en cómo debe ser pintada la “unidad”, el automóvil. Diferencia que separa al coche particular al de transporte público y luego a cada uno de los subgrupos que conforman la red de transporte colectivo, que conforman una especie de clanes: Las México, las Estrellas del Valle, Las Auroras, Las Ammosa, etc. De manera que, permite saber, al territorializar el espacio, si una combi o microbús ha salido o está dentro de los límites aprobados. Permite identificarla.

Algunas de estas imágenes muestran la forma en cómo se representa al género, en términos sencillos, de mujer y hombre, y conductas relacionadas a estos como lo muestra Goffman en las imágenes de la publicidad, tal es el caso de calcomanías en el transporte que dicen: “Mujeres sentadas en las piernas del chofer no pagan pasaje”. “Cuidado: paradas continuas”. “No hay amor más tierno y sincero que el de un microbusero”. “¡¡Ay nanita qué curvas y yo sin frenos!!”. “En ti me vengo pensando”. “Qué sientes cuando me voy”. “Lloras cuando me voy pero te alegras cuando me dilato”. Otras que son pura imagen, muestran a mujeres voluptuosas, con minifalda; otras mezcladas con personajes fantásticos, como un hada en bikini sobre una hoja de marihuana. Ponen en evidencia el ideal de mujer forjado por el cine y medios de comunicación al cual aspiran tener por amante.



Foto: Víctor Hugo Cortés, 2014. Imágenes de un local comercial donde se colocan los rótulos, calcomanías, a los vehículos, que muestran la cantidad, diseño y dibujo que se puede colocar, que van desde los veinte pesos hasta los cuatrocientos, dependiendo la cantidad de colores y el tamaño.

Existen otras imágenes que van hacia la irreverencia ya la regresión infantil de las cuales incluso son encarnadas por el propio chofer, tal es el caso de una calcomanía que muestra a un niño orinando. En ciertos casos los choferes utilizan la combi como baño, al abrir la puerta y orinar sobre los neumáticos. Otras que hacen señas obscenas o un personaje

bajándose los pantalones y mostrando el trasero. Despliegue de la agresividad, por la cual en muchas ocasiones son estigmatizados los choferes por parte de los usuarios del transporte, al recriminarles sus malos tratos y su servicio poco amable. Ya que, si bien el chofer se encuentra en una posición dominante, donde ve incrementada su figura al poseer el automóvil y lo que le representa, se ve menguada al estar al servicio de los demás. Al ofrecer sus servicios depende de aquellos a los que alquila, y que reivindican legítimamente por ese hecho, parte de su territorio de posesión. A tal grado en el que la relación con el usuario se llega a invertir y de estar en una posición dominante pasa a la de dominado. Y aparece el lado negativo del oficio para el conductor y los usuarios. Una lucha en la que ambas partes creen tener la razón. Una lucha de dominio.

Para muchos conductores la parte difícil del oficio es el tener que tratar con el pasajero, ya que desde su perspectiva no entienden que al igual que ellos, el chofer realiza su trabajo, y que éste se debe a la cantidad de personas que aborden la combi, entre más sean las personas que suban mejor para él, por ende se toma su tiempo. Aspecto que según ellos no toman en cuenta, sólo les importa llegar rápido a su destino. Aunque pareciera ser que la verdadera molestia viene en relación al llamado que le hace el usuario y que interpreta como una orden. El reclamo del pasajero regresa al chofer al papel de empleado a su servicio, aspecto que observa como una falta de respeto a su autoridad. Por lo que adopta medidas que refuercen su figura como única autoridad sobre el espacio. Coloca letreros en el fuselaje de la combi en el que reglamenta el uso del terreno; enciende el autoestéreo para que su sonido se desborde sobre los usuarios; controla el ritmo de la velocidad, si alguien le dice que se apure irá más lento, porque él no hace caso más que a sus propios designios; él decide en qué lugar se detiene, no importando que se le haga la petición, que el supone orden, de bajar o de subir: “¡aquí no se puede hacer parada!”

El fluir de la situación tiene sus sobresaltos, sus fallas, sus fracturas, que hacen una constante reconfiguración de ésta; cuyo camino es su metáfora. Los baches, los topes, la terracería, el tráfico, son otro obstáculo para la libre circulación del vehículo que moviliza sus mensajes con pitidos, mentadas de madre, letreros, luces. El destino del chofer es el movimiento. Por eso le parece placentero, porque no está encerrado en una fábrica. Que su fluir se obstaculice le genera displacer, encono, bronca, tedio.

Con el tiempo el oficio se percibe como otro trabajo más, “no hay de otra”. Su súper cuerpo de pronto se convierte en su mayor obstáculo: en medio de un mar de coches, él se vuelve pesado. *¡Qué ganas de poder volar sobre los demás automóviles y abandonar el embotellamiento! Para que correr si puedo volar*, aparece en un sticker. Entre tantas voces que reclaman con el claxon, la suya ni se escucha, se pierde entre el ruido del tráfico, de los vendedores ambulantes que anuncian sus mercancías, de los policías de tránsito que le dicen que avance, aunque no haya espacio para avanzar.

Físicamente el conducir por doce horas diarias va minando sus energías, aunado a su dieta a base de galletas, papas fritas y refresco. Parece sumirse en un atolladero en el

que sólo el vértigo o el sacrificio lo renovarán, lo redimirán. Y empiezan las carreritas contra otros choferes que se le presentan como rivales por el pasaje, vuela por la chuleta: “de que coman en mi casa a que coman en la de él”, dice un chofer. La adrenalina de subir la velocidad viene acompañado de un deseo mortífero al hallarse poseedor y triunfante en un camino que se le muestra excitante y tedioso. Al querer mostrar quién puede más, quién corre más, quién acelera más, el riesgo es sólo un efecto; y el pasajero se convierte en un objeto más de su posesión que se tiene que agarrar como pueda y de donde sea para no salir volando. El pretexto es el ganarle el pasaje a su otro compañero, no bien justificado, ya que entre más rápido va, menos tiene oportunidad de frenar y detenerse para recoger pasajeros: regularmente quienes aceleran más se quedan sin pasaje.

Este acelere por parte del chofer es una forma de recuperar el equilibrio ante el estancamiento que le venía suponiendo el oficio, hallando el punto más alto en el accidente, en la muerte.

Cerca de 17 mil personas mueren por accidentes de tránsito en el Distrito Federal, 5 mil en la zona metropolitana. El 60% son atribuidos a combi o microbús, el 28% ocurren por exceso de velocidad, y el 70% de quienes los sufren son hombres. En el mundo 1.2 millones de personas mueren al año por mismas causas, siendo la mayoría de países de ingresos bajos y medios. 42% de las muertes son los ocupantes del auto, 50% peatones, ciclistas y motociclistas, de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud.¹²⁴

La velocidad no es el único elemento compensador, también lo son las drogas y el alcohol. No por nada el 60% de accidentes son por manejar en estado de ebriedad. En el Programa Toxicológico y Detección de Alcohol implementado por la Secretaría del Transporte del gobierno del Estado de México, en Tlalnepantla dieron positivo por drogas 71 conductores, 29 en el valle de Toluca, y 42 más en el resto del Valle de México¹²⁵.

Para entender tantos accidentes tenemos que tomar en cuenta las sensaciones contradictorias que sufre el chofer. Por un lado se percibe como poseedor de una fuerza extraña al estar al volante y al aumentar la velocidad; al estar libre de las ataduras que suponen otras actividades. El movimiento es su constante. Se desplaza por el espacio público, adueñándose. En este ir y venir pocos son los asideros. No tiene fijo el sueldo. No hay derecho laboral más que la palabra de su patrón. No tiene seguro social, por lo tanto no cotiza para su jubilación. El reglamento de tránsito puede ser prescindible siempre y cuando se tenga dinero para pagar la “mordida”. Los límites vienen impuestos por la ruta que le restringe la circulación por otras vías del espacio público, pero siempre

¹²⁴ Cfr., *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción*, Organización Mundial de la Salud digital (en línea) Obtenido de: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009. (Marzo de 2010)

Además, Asociación México Previene, *Accidentes en números* (en línea), Obtenido de: <http://mexicoprevieneac.org/pages/accidentes-en-numeros> (octubre de 2014)

¹²⁵ *Suman 71 choferes sancionados por consumir drogas*, El Universal digital (en línea), Obtenido de: <http://www.eluniversaledomex.mx> (25 de septiembre 2012).

hay oportunidad del atajo. La familia pareciera ser este lugar en el cual puede encontrar un punto para orientarse a partir de él, un ancla. Pero es la misma familia la que gira alrededor del oficio. El chofer pasa más tiempo en la combi que en su casa. Entonces el automóvil se convierte en lugar de encuentro: las esposas llevan comida a los choferes o los esperan en un lugar determinado de la ruta. Para muchos el automóvil es como otro integrante de la familia, casi como un hermano o una mujer. El chofer parece tener dos esposas de las que cuidar, en las que gastar; y a través de las cuales la dinámica familiar se va a organizar, como revelan algunos conductores. El tiempo de la familia será regulado por el tiempo que pasa en la combi e incluso ésta logra perdurar al chofer, y otro integrante es quien se hace cargo.

Por otro lado hay un imperativo que lo mantiene atado, sirve al otro. Representado por el pasajero, por el dueño de la combi al que le tiene que dar cuenta, por el policía de tránsito, por el grupo que de igual manera lo presiona sobre la forma en cómo maneja, por la ruta que le restringe su comportamiento al obligarlo a portar un uniforme y a hacer vueltas obligatorias a determinadas horas, hacer la guardia. Aunado al tráfico, a los semáforos que en determinadas ocasiones no se puede pasar la luz roja, las horas muertas y el tedio de repetir el viaje mínimo siete veces al día. Necesidad de sentirse en movimiento y estancamiento que lo impide, se mezclan en el chofer. Sólo logra trascenderlos al sobrepasar los límites.

La intimidad del automóvil es la del metabolismo acelerado del tiempo y del espacio, y es, a la vez, el lugar siempre posible del accidente en el que culmina en un azar, una posibilidad jamás realizada tal vez, pero siempre imaginada, siempre involuntariamente asumida de antemano, de esa intimidad consigo mismo, de esa libertad formal que tal vez nunca es tan hermosa como en la muerte.¹²⁶

Encontrarle salidas al aburrimiento permite que el estancamiento del chofer entre en un remanso que impida lanzarse por la borda. El radio evita el golpe del silencio sobre su cuerpo; musicalizar la vida es ponerla en acción. Puestos de comida, vendedores ambulantes, miles de coches que transitan al igual que el suyo, van reconfigurando el espacio. Ponen en marcha sobre el escenario sus actuaciones que hacen que la obra parezca otra, a pesar de su repetición.¹²⁷

El grupo asume y libera parte de este angustiante aburrimiento. Hace que la rutina sea una carga menos pesada. A través de la broma, de la chanza, del juego que se

¹²⁶ Baudrillard, Jean, *El sistema de los objetos...*, *op. cit.*, p. 76.

¹²⁷ En un análisis sociológico sobre el buque mercante, el autor da cuenta de cómo es que el tedio y el aburrimiento es representado por el inmenso mar que parece siempre el mismo, sin modificaciones, tanto que parece que el buque no avanzara, y se incrementa en tanto que el viaje sea muy largo. Cfr. Rodríguez Martos Dauer, Ricard, *El buque mercante como institución total*, Barcelona, tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña, 1996.

desarrolla en la base de la ruta, el cuerpo que se constreñía en la cabina puede distenderse, se aflojan las amarras. Viene el “cotorreo” que hace llevadero el trabajo. Cuando las bases de los diferentes ramales a los que tiene que dirigirse están vacías o con choferes con los cuales “no se lleva”, le impiden el acto lúdico, que se convierte en tiempo de descanso. Algunos choferes llevan un radio en su coche para poder comunicarse con otros y avisarse sobre la circulación de la ruta, si deben de acelerar o irse despacio.¹²⁸ Es una forma de entablar una conversación que los libere de estar callados todo el tiempo, repitiendo las mismas preguntas a los pasajeros: ¿cuántos me cobro?, ¿dónde baja?, ¡súbale! Aunque la mayoría de las rutas no cuentan con estos equipos en sus combis, puede ser debido a su costo que ronda los dos mil pesos.

Al estar la mayoría del trayecto de una vuelta sin hablar se presta para que vaya saludando, conforme se van encontrando sobre la ruta, a sus conocidos o a compañeros del oficio. Con el simple presionar el claxon se lanza un mensaje de “hola”, cuando pasan cerca de su casa toca repetidamente desde unos metros antes para que salga algún familiar y no se pierda mucho tiempo.¹²⁹ En ocasiones la conversación se desarrolla como cualquier otra: a través de la ventana platican brevemente sobre algún asunto relacionado a la combi, venta de equipo, conseguir o recomendar un chofer posturero, hacer un reclamo debido a la forma de manejar del otro chofer; o comprar algún producto que ofrecen vendedores sobre las avenidas. Rituales que Goffman llama interpersonales.

La relación con el grupo, que logra liberarlo de parte del aburrimiento del trabajo, se va reforzando por eventos que congregan no sólo a choferes, sino a demás trabajadores de la ruta, como los checadores, los “chismosos”, los trabajadores de oficina, los líderes de la ruta y los dueños de las combis. En el caso de la ruta en la que se realizó trabajo de campo, la fecha es religiosa: el doce de diciembre, día de la Virgen de Guadalupe. Choferes acompañados de familiares y personas devotas cuyo único vínculo es tener la misma creencia religiosa, comulgan con sus congéneres, como hijos que se acercan a su madre, la Virgen, para agradecer otro año más en la ruta que es su vida, que marca el principio y fin. Festejo que intenta integrar a los elementos que componen el grupo a través de una fecha religiosa. Y que cada vez se van perdiendo, no todos los choferes se suman a la reunión en la que el sacerdote va hasta el lugar donde se encuentra la imagen de la Virgen para oficiar una misa conmemorativa y luego bendecir los vehículos que son herramienta de trabajo y parte del ser chofer. Una vez terminada la ceremonia, en agradecimiento, se le regala a la gente que ha asistido café y pan dulce. Alimentos que simbolizan la comunión, como la hostia. Son llevados por el chofer Gerardo que organiza el evento, apodado el Mochilón.

¹²⁸ Es el caso de las combis que tiene como destino el tren suburbano y las cuáles se identifican por estar pintadas de verde.

¹²⁹ En el caso de los camiones el claxon se toca con una cuerda y en ocasiones se usa como una forma de competencia con otros compañeros de oficios, a través de la forma en cómo se hace sonar, manteniendo una melodía larga, entre cortada y con remates; entre más elaborada se vuelve mayor el orgullo que siente el chofer al imponerse sonoramente ante el otro.

La creencia forma parte de un oficio que está en constante roce con la muerte, con el accidente. Tenemos una pata en el panteón y otra en la cárcel, comenta un chofer. Es por eso que la mayoría de combis llevan un objeto de índole religioso o esotérico. Del espejo retrovisor regularmente pende un rosario que deja colgando un crucifijo, una pata de venado o de conejo con un listón rojo. De las guanteras salen estampillas de algún santo. En el parabrisas se dibuja la imagen de San Judas Tadeo, la Virgen de Guadalupe, la Santa Muerte, un rostro de Jesucristo con corona de espinas y lágrimas. Reflejo del sufrimiento, a veces inconsciente, que padece el chofer.



Foto: Víctor Hugo Cortés, 2014. Choferes escuchando misa del 12 de diciembre, izquierda. Sacerdote que ofició misa junto a chofer de Autobuses Estrella del Valle de México, derecha

Estos objetos proyectan la incertidumbre que provoca el oficio donde el menor descuido puede provocar un choque. Al igual que los momentos violentos donde la delincuencia se recrudece y por un poco de dinero los asaltantes hacen de los transportistas a sus constantes víctimas y en ocasiones llegan a forzarlos a ser sus pares en el crimen. Se hace necesaria una protección debido a la indefensión que siente ante el entorno. “Si Dios conmigo quién contra mí”, se lee en una parabrisas que lleva la imagen de Jesucristo. Una defensa agresiva.

El carácter azaroso del oficio es representado por unos dados que cuelgan del espejo retrovisor, que parecen ser un adorno más para decorar el vehículo. Un buen día o mal día, una buena ruta o mala, depende de un componente extra, más allá del saber el oficio: la suerte. Independientemente de que la suerte quede marginada en el discurso racional. Para los choferes hay ocasiones en las que se tiene suerte y en las horas muertas o en las rutas donde hay poca gente se puede ir lleno. Si no se tiene suerte todo le sucede,

le roban, la gente no se sube, choca, no le entregan la cuenta completa al patrón o le desfalcan la combi. Por lo que se hace necesario llevar en la guantera alguna estampilla U objeto sagrado.



Foto: Víctor Hugo Cortés 2014. Imagen de la Santa Muerte, en color azul, dibujada en un elaborado y costoso diseño de equipo de sonido en tono negro, y en las bocinas decoraciones en forma de arañas.

Cuando las imágenes religiosas no parecen dar frutos, se apela a la magia. Existe personas que se encargan de hacerles “limpias” a las combis, para evitar las malas vibras, y sobre todo, las envidias, de las que está lleno el oficio, como me indicaban los choferes. Un hombre le comentaba la forma del ritual a un conductor que se quejaba que no le salía ni lo de la cuenta y que antes, cuando tenía un taxi, le iba muy bien. El trabajo era un poco caro, cerca de los quinientos pesos, pero iba incluido también una limpieza a su casa. El hombre debía de darle algunas monedas de diez pesos para que el las “curara” y luego el chofer las llevara en su “marimba” por cierto tiempo. Para demostrar su eficacia iba mostrándole los negocios a los cuales ya les había practicado dicho ritual, que se podían ver a lo largo de la ruta. De pronto una geografía esotérica, antes oculta, se nos mostraba como si antes fuésemos ciegos ante ella.



Víctor Hugo, 2014. Combi con imagen de la Virgen de Guadalupe, izquierda. Y otra con imágenes religiosas, como la de San Judas Tadeo, a la derecha.

Esta decoración que hace el chofer de transporte público refleja sus angustias, elementos con los cuales se identifica, los lazos afectivos que van formando en el oficio. Como las secretarías que adornan la oficina o el cubículo, los choferes se llevan consigo parte de su hogar. Las fotografías de sus hijos se observan en diferentes combis. Los nombres de seres queridos se inscriben en el fuselaje que es su segunda piel. Son formas de marcar el espacio, de territorializarlo y dotarlo de significado.



Foto: Víctor Hugo Cortés, 2013. Combi con equipo de sonido hecho de madera barnizada, con decorado en el centro de un sol azteca, y en medio el rostro de una mujer.

4.2.- Entrevistas.

La finalidad de presentar las siguientes entrevistas es la de dar voz a los choferes de transporte público, quienes cargan con el estigma de naco y de personas irresponsables a las que poco les importa el pasajero. En el tema anterior se ha hecho un análisis sobre las presiones anímicas, espaciales, físicas, cargas de sentido y búsqueda de éste que sufre la persona que se dedica al oficio del transporte, para desvelar su comportamiento, el uso del alcohol, las drogas. Así como la reafirmación de su masculinidad, que siempre está en juego ante sus demás compañeros. Y la manera en cómo se apropian simbólicamente del vehículo a través de la decoración del automóvil, y los letreros que colocan en el fuselaje a manera de regular el medio.

Con las entrevistas se busca que den su punto de vista en temas que sean creados casi como leyendas urbanas, tal es el caso de la frase: “más vale muerto que herido”. Las preguntas rondan alrededor de su percepción del oficio: si creen que tiene alguna cualidad especial para ser choferes o con el simple hecho de saber manejar basta.

No se pretende dar un perfil del conductor que parta del análisis de quien escribe, sino de los mismos conductores. Las respuestas tienen sus claros y oscuros. Sus contradicciones. Pero son estos claros y oscuros y contradicciones las que nos arrojan información y datos para conocer a estos actores sociales, a los que la mayoría de las veces se ofende, se vilipendia. Citando a Khaled Al Khamissi, en su libro sobre choferes de taxi: “Mi papel aquí, sin lugar a dudas, no es el de revisar la precisión de los datos que he recopilado y escrito. Aquí lo importante es lo que dice un individuo de la sociedad en un momento determinado de la historia acerca de un tema en particular, pues lo sociológico está por encima de lo cognitivo en la lista de prioridades de este trabajo”¹³⁰.

La información básica se observa a simple vista, y que ronda en eso que suele llamarse “el imaginario social”. Tienen poca escolaridad. Lo que provoca que se dediquen al oficio, en su mayoría, como lo narran varios transportistas: “porque no hay de otra”. Porque en otros trabajos no recibirían las recompensas económicas y anímicas que les entrega el estar manejando. Porque para ser chofer no importa saber quién fue Manuel Ávila Camacho, Gustavo Baz o López Portillo; con que se sepa manejar y la ruta que tiene que recorrer puede ser suficiente, que al cabo esos nombres suenan a alguna avenida importante que el chofer recorre diariamente.

De la misma manera se muestra la identificación con el grupo, cada vez más endeble, observado en la celebración del 12 de diciembre, en el que muchos choferes preguntan la hora de la misa y lo que vendrá después pero pocos los que quieren dar cooperación y ayudar a organizar el festejo. Y en la celebración que organiza la empresa en la misma fecha, muchos de ellos ni siquiera asisten y otros sólo van a misa y después

¹³⁰ Al Kamissi, Khaled, *Taxi...*, op. cit. p. 7.

se retiran, ya no se quedan al festejo. Como lo comenta el informante, uno de los choferes con mayor antigüedad en el municipio, apodado El Forastero: Ya no hay operadores, puro carpintero, peón de albañil, panaderos, fierreros. Que por no tener trabajo se dedican a manejar. Y así como entran, salen. Así como las relaciones de amistad que se van dando, que hacen que el cotorreo y el juego compensen el aburrimiento, el tedio, el aspecto negativo del oficio, y refuercen el vínculo con el grupo, como lo expresan el chofer Juan Hernández:

Entrevistador: ¿Cómo es el ambiente de trabajo?

Juan Hernández: Es bueno, tranquilo, puro cotorreo.

La imagen que se tiene del chofer ha cambiado, ya no es el David Silva de *Esquina Bajan*; sino el “Vítor” con su Nacaranda. Y algunos choferes lo aceptan: somos muy plebes, dice el chofer Abraham o el chofer Benito: la mayoría sí son mal hablados, se llevan entre ellos, más los chavos que son más desmadrosos. Por eso ya se les prohibió traer acompañante, porque luego traen chamacas o “weyes” y nada más van echando desmadre y por eso los accidentes. Y como lo expresa el chofer Noé y el chofer Gabriel a la pregunta directa:

Entrevistador: ¿Qué opina de la imagen que se tiene de los choferes, a los que se les compara con el personaje de televisión, el “Vítor”?

Noé: Pues lo reafirman la mayoría. Son pocos los choferes responsables que no se portan groseros con el pasaje y que nada más esperan sacar sus doscientos pesos diarios e irse a sus casas en lugar de seguir trabajando para superarse. Pocos somos los choferes educados. La mayoría son mediocres. Días buenos o días malos el chofer flojo se va temprano a su casa.

Entrevistador: ¿Qué opina de la imagen del personaje de televisión “el Vítor”, así son los choferes?

Gabriel: Pues la mayoría sí, más que por la forma de vestir por su forma de hablar.

Otro de los datos es que la mayoría que se dedican al oficio son hombres, y no sólo por la exclusión de ellos hacia las mujeres que manejan que se deja ver en la frase: ¡cuidado, mujer al volante! Por lo que se les encuentra regularmente en otras tareas, como toma tiempos, vendedoras, trabajadoras de oficina. Pero que también se da por la propia familia de las mujeres que se quieren dedicar a chofer de transporte público ya que, como se relata en la última entrevista, expresan que el oficio tiene sus riesgos no sólo en el accidente sino también en el asalto como lo manifiesta Alejandra a la pregunta de por qué hay pocas mujeres como transportistas: “Es por los horarios, se tiene que trabajar mucho tiempo y por las noches, y también por la familia, porque te dicen que es muy peligroso,

que si a los hombres cuando los asaltan a veces les pegan, ahora imagínate que le van a hacer a una mujer. Mi familia tenía miedo a que yo trabajara de chofer”.

De igual manera se anexan las entrevistas como sustento de las observaciones que hacen a lo largo de la investigación. Se optó por una entrevista semiestructurada, es decir, hubo una serie de preguntas que servían de guía para esclarecer asuntos que importaban mostrar pero que permitía a lo largo de la charla acotar y a su vez extraer información más allá de lo planteado para no recibir las respuestas que uno desea escuchar, sino hallar la forma en cómo construyen su mundo los choferes, la visión que tienen de sí mismos y la del pasajero, así como de esas leyendas urbanas que ronda en relación al accidente y a la muerte. Como lo plantea Hammersley y Atkinson “la entrevista debe ser más que como una encuesta como una conversación, sin restringir la respuesta para no recibir un no o un sí”¹³¹. Se decidió hacer las entrevistas a bordo de la combi debido a cuestiones prácticas, ya que la mayoría de choferes suelen pasar mayor parte del tiempo de su jornada en la combi, no obstante que esto implicara ciertos problemas, como lo fue en el caso de una entrevista a un chofer de combis que van al tren suburbano, ya que ellos usan radio para comunicarse con los demás choferes, lo que provocaba que la charla se cortara constantemente o en el caso de algunos asuntos que no podían hablarse abiertamente cuando había pasajeros a bordo o familiares del chofer. Sin embargo, al pasar tiempo con los choferes permitía adentrarme a su mundo, al del oficio de transportista y con ello ir observando qué parte de lo relatado por los choferes era cierto, a la vez que generaba mayor confianza con los demás choferes para que aceptaran darme una entrevista y en ocasiones ellos mismos me pasaban fotografías de las antiguas unidades y de las festividades que habían celebrado en el pasado. Regularmente la conversación duraba cerca de dos horas, pero en muchas ocasiones no fue un solo día el que le realice entrevista, sino varios, de manera que se han redactado cada una de éstas de la conversación más valiosa en cuanto a temas tratados. La elección de choferes se hizo abarcando los diferentes tipos e integrantes del oficio y su experiencia en el oficio, como es el caso de chofer posturero, chofer de planta, dueño y checador, y que en su mayoría son hombres por lo que se integra la entrevista de una de las dos mujeres que son choferes de estas líneas de combi.

Sin más aclaraciones. Bienvenidos a bordo.

¹³¹ Hammersley, Martyn y Atkinson, Paul, *Etnografía, op. cit.*, p. 167.

4.3.- No venimos a hacer amigos, venimos a hacer dinero.



Nombre: Miguel Ángel Maciel.

Lugar de Nacimiento: Distrito Federal.

Lugar de residencia: Colonia el Mirador, Tultepec Estado de México.

Edad: 23 AÑOS.

Escolaridad: Quinto semestre de Bachillerato.

Estado civil: Unión libre. Desde los 19 años. Es padre de un menor de 3 años de edad.

Años en el oficio: Indica ser chofer desde hace 3 años.

Miguel Ángel se inicia en el oficio de conductor de transporte público por medio de un amigo que se dedicaba al oficio de chofer, en el municipio de Tultepec, donde radica desde la edad de cinco años. Es ahí donde aprende a conducir automóvil, para después aprender el oficio y dedicarse a transportista. Una vez aprendido el oficio inicia como chofer de planta a la edad de veinte años, para ello tuvo que sacar licencia de manejo y tarjetón de conductor de transporte público en Atizapán, Estado de México. El cual tuvo un costo de dos mil quinientos pesos con una vigencia de dos años, y por el cual también obtuvo un curso de capacitación, señalamientos y forma de manejo, de 16 horas, ocho horas por dos días. De escolaridad de quinto semestre de bachillerato, abandona los estudios por cuestiones de inmadurez, como señala el entrevistado, no sabía lo que costaba la vida cuando todo le daban, sus padres, y por problemas con ellos decide dejar la escuela. A sus diecisiete años de edad empieza a tener diferentes trabajos en los que se desempeña por lapsos cortos de tiempo, siendo el último de estos, antes de decidirse por ser chofer, el del vendedor de ropa en puesto ambulante en el municipio de Cuautitlán. El inicio como conductor de transporte público concuerda con su relación de unión libre y el nacimiento de su hijo. Con esa nueva responsabilidad necesitó de un trabajo que le brindara estabilidad económica para hacer frente a sus gastos, ya que se había convertido en proveedor para el sustento de su familia.

Comenta haber elegido el oficio de chofer por el gusto que tiene por manejar, y no abandonar el oficio en el que ya lleva tres años por las dificultades en las que entraría al “bajarse de la combi”. Ya que su nivel de escolaridad como él lo narra, sólo le daría para buscar empleo como ayudante general en alguna empresa, y aun así se vería con problemas ya que en esos trabajos exigen como requisito experiencia comprobable de seis meses como mínimo. Ya la situación económica no da para abandonar una fuente de trabajo que le genera ingresos diarios. Dedicarse a otro trabajo no es opción. Miguel Ángel Maciel es chofer de planta, tiene que entregar cuenta al dueño de la combi, que asciende a seiscientos pesos diarios, que debe entregar obligatoriamente hasta el domicilio del patrón. El gasto de la gasolina debe de ser pagado por el propio conductor, un estimado de trescientos pesos diarios es lo que debe designar para este rubro, y el dinero que pueda ganar una vez cubiertos estos gastos fijos es lo que obtiene de sueldo. De esta manera su rutina diaria y las horas que debe de estar arriba de la combi van a ser moldeadas por el tiempo que le tome reunir lo de la cuenta, esa es la que presiona, comenta el conductor.

Su día inicia a las nueve o diez de la mañana. Se despierta y empieza su aseo personal, ponerse el uniforme, pantalón negro y camisa blanca con su nombre bordado. Sale de su hogar sin desayunar. Se dirige a la base de combis para su primera vuelta y le deja a eso de las tres de la tarde. Checa su tarjeta que le cuesta 350 pesos cada semana, para luego dirigirse a su casa a comer los primeros alimentos en el día. Regresa al paradero observando una fila de combis que han llegado antes que él. Espera su turno de salida, platicando con compañeros de viaje, yendo a la tienda a comprar algún refresco o

unas pastillas para tener cambio para el pasaje o para hacer una llamada a un teléfono público. Su turno llega. Le firma la tarjeta el checador y da inicio una nueva vuelta. Empieza a cargar pasaje, recorre las mismas calles que horas antes, los mismos baches que hacen que la combi se balancee, pero todo parece distinto. El espacio se reconfigura con cada vuelta que da el chofer hasta ajustar la cuenta. Su jornada laboral es de doce horas los siete días de la semana, no hay descanso, en el transporte público los derechos laborales se alejan conforme el asfalto va quedando atrás. No hay seguro, lo único seguro es un accidente o un asalto, comenta el chofer con burla. Ser transportista tiene sus ventajas y sus desventajas. Su día termina a las diez y media de la noche. Llena el tanque de gasolina y se va a darle la cuenta al patrón para después llegar a su casa y descansar, hasta el siguiente día. La vida de chofer es muy rutinaria, declara Miguel.

Entrevistador: ¿Crees que cualquier persona puede ser chofer de transporte público?

Entrevistado: No, porque ser chofer de transporte público no es lo mismo que manejar un carro particular. No todo el mundo puede ser conductor. Existen personas que sólo duran una semana y después lo dejan porque no es tan fácil como lo parece.

Entrevistador: ¿Se debe de tener alguna cualidad especial?

Entrevistado: La principal cualidad que debe de tener una persona que se quiere dedicar a esto es la tolerancia. Tolerar las mentadas de madre que diariamente recibes de parte de otros choferes, de conductores de carros particulares porque te les cierras, porque el pasaje insiste en que lo bajen en “la esquina” o te dice el “por aquí está bien”. Tolerancia con los pasajeros que en ocasiones no te quieren pagar el pasaje por no haberlos bajado donde ellos deseaban o porque no te pagan lo que es justo. Tolerancia ante la presión de llevar todo el día trabajando sin poder cubrir lo de la cuenta, y luego lo de la gasolina, y ya del sueldo ni hablamos.

Para Miguel tolerancia y paciencia son requisitos que hay que cubrir para poder asegurar una carrera en esa otra carrera que es la del oficio del transportista. Aguantar los problemas con otros choferes por ganarle el pasaje. La mayoría de conflictos entre colegas de oficio es por el pasajero que se traduce en ganancia. Hay una frase que tenemos los choferes: “Aquí no venimos a hacer amigos, venimos a hacer dinero” (sic).

Y vienen las carreritas, corretearse para ganar el pasaje. Si el checador le indica que lleva un tiempo entre 2 a 5 minutos decide esperar, conducir sin prisa, dejar que el otro se vaya; pero si ya lleva mucho tiempo, más de cinco minutos, acelerará para darle alcance y llevarse el pasaje. “De que coman en mi casa a que coman en la de él” (sic).

Entre choferes de la misma compañía se suelen ayudar, comenta Miguel. Si se encuentran en el camino hacen un pequeño acuerdo para ver quien le mete, acelera, y quien se queda; pero si es conductor de la compañía rival, entonces sí: “fierro” (sic). Tratar de ganarle, sin piedad. Porque ellos tampoco se van a tentar el corazón, y él lo entiende, cada uno hace un intento por ganar dinero ante tanta competencia. Cada día hay más choferes y el pasajero prefiere las unidades nuevas y vacías. La gente no entiende que a mí no me conviene llevar un solo pasajero hasta Cuauti, no saco ni lo de lo de la gasolina (sic). Por eso debe de llevar una velocidad moderada para poder encontrar pasajeros. El usuario se queja del servicio de los choferes porque no entienden el oficio, asegura el chofer. Cuando llevan prisa no se quejan que el conductor vaya echando carreritas, que vaya a gran velocidad, porque hasta a ellos les conviene llegar rápido, pero cuando llevan tiempo de sobra se quejan porque no acelera el chofer y andan pegando en la ventana o en la lámina para que se dé prisa (sic). El pasajero que se molesta porque en ocasiones no se le baja donde él desea pero no toma en cuenta en que hay lugares prohibidos para detenerse, comenta Miguel. Situación que le generaría una infracción y pagar la multa o la mordida por un solo pasajero no le conviene. Ante los pasajeros delicados existe una frase, resume el chofer: “Mejor tome taxi”. Para sus ocho pesos que pagan se ponen demasiado exigentes, asegura el conductor.

Entrevistador: ¿Después de dar tantas vueltas todo el día no llega un momento en que te aburres, no se te hace pesado manejar todo el día?

Entrevistado: Lo pesado no es el aburrimiento, sino el estrés. Ser chofer no es aburrido porque no estás todo el día sentado como piensa la gente. Cuando llegas a la base te bajas de la combi y te pone a platicar con los demás choferes, con la persona que pone su puesto de comida en el paradero o con el bolero. (A lo largo de la entrevista se observa cómo se dan una serie de juegos de palabras y físicos, entre los conductores, algo de infantil tiene el ser chofer). El oficio te permite estar afuera y no todo el día encerrado en una fábrica. Te distraes al observar las calles y las avenidas, a la gente. Nadie te dice nada, ni qué hacer ni qué no, no tienes a una persona detrás de ti que te esté dando órdenes. No hay horarios. Tú decides a qué horas entras y a qué horas te vas, cuando ir a comer. Nadie te manda. En la combi hay dinero diario, viste como agarré y le di dinero a mi esposa, eso en otro trabajo no se puede, te tienes que esperar a la quincena, y aquí nada más agarras y ya. Es por eso que cada vez hay más choferes jóvenes, ya no es como antes que veías a gente mayor, tranquila, ahora puro chavo. Ellos son más groseros con el pasaje, si ven a una chavita ya le andan chiflando, traen a sus cuates, porque para ellos es un trabajo fácil, piensan que con saber manejar ya la hicieron, y en ocasiones no entregan la cuenta completa y no les importa que los bajen de la combi, son irresponsables, saben que se pueden subir a otra, pero quedan mal con los dueños, como no tienen responsabilidades no les importa perder el trabajo.

Para el aburrimiento está el radio, la plática, o darle su lavadita a la combi. Pero para el estrés lo único que se tiene es la paciencia y la tolerancia, comenta Miguel.

Ser chofer no es fácil hay una frase que dice: “tenemos una pata en el panteón y una en la cárcel”, porque si llegas a tener un accidente tal vez no salgas con vida, y se avientas a alguien pues vas a dar a la cárcel. A veces es por la irresponsabilidad del chofer, pero en muchas ocasiones no es culpa de uno, sino de la gente que no tiene cuidado al cruzar la calle o incluso hay gente que se quiere suicidar y se avienta a los carros, y pues el policía no sabe que esa persona se quería matar, al que culpan es al chofer que lo atropelló (sic).

Entrevistador: ¿Qué opinas de la frase del “mejor muerto que herido”?

Entrevistado: No pues si hasta te sientes mal cuando atropellas a un perro, porque yo puedo estar aquí arriba, pero mi familia está abajo, a nadie le gustaría que les pasara una cosa así a sus familiares. Cuando sucede un accidente lo que se hace es el “desaparécete”. El dueño baja al chofer y éste se encierra. Le cambian los *stickers* (de “mi lupita”), le quitan o le ponen polarizado a las ventanas, la transforman para que nadie pueda reconocer la combi que tuvo el accidente, hasta que las cosas se calman. Pero quien ya tiene experiencia y conoce las unidades aunque le quiten o le pongan sabes quién fue. Como chofer te enteras de muchas cosas.

Entrevistador: ¿Qué opinas de lo que se dice, que el asiento de adelante es para el pollo?

Entrevistado: Hay quienes utilizan la combi para ligar, porque en el oficio se conoce a mucha gente y nunca falta la chavita que te quiere cotorrear, porque si se quiere subir una mujer guapa adelante no le puedes decir que no. Hay choferes que han conocido a sus esposas en la combi. Ya es cuestión de cada quien. Otros choferes hacen viajes especiales a escuelas y pues ahí conocen muchachas de la secundaria, yo no hago esos viajes porque luego los chavos nada más van golpeando la combi y echando relajo.

Entrevistador: ¿Cuáles son las horas en que casi no hay pasajeros?

Entrevistado: Las horas en la que recoges menos gente, las llamadas horas muertas, son entre las diez de la mañana y las once y luego de las tres a las cinco de la tarde. Las horas en las que hay más gente son cuando entran o salen los chavos de la escuela o cuando la gente sale de trabajar.

Entrevistador: ¿No se te ha ocurrido comprarte una combi y ser dueño?

Entrevistado: Ser chofer de planta no está tan mal, antes era posturero. Porque hacerse de una combi está pelado. Tuve ganas de comprarme la mía antes de tener a mi hijo, pero ahora con los gastos es muy difícil. Porque no sólo basta con comprarse la combi, también se tiene que mandar a cromatizar, (pintarla de acuerdo a los colores de la ruta a la que se quiere ingresar); emplazarla, (sacarle las placas de servicios públicos para poder ser unidad de transporte público), pagar el tarjetón, comprar el seguro, pagar a la empresa para que pueda ingresar a la ruta, es todo un gasto.

Al estar al volante su personalidad cambia, se vuelve más serio porque no puede ser como es con su familia o con sus amigos, refiere Miguel. Se define como una persona extrovertida, muy sociable, le gusta ir a los “raves” o a los toquines, y no andar tomando y escuchando a Los Tigres del Norte. En el autoestéreo suenan los Rollingstones, la estación rector está sintonizada durante toda la entrevista, dedicada para un público joven o por lo menos a los que les gusta el rock. Él tiene veinte tres años y tres de ellos ha sido chofer y siente que ya lleva mucho tiempo en el oficio, y mira con asombro a los choferes antiguos que llevan más de quince años al volante. Pero a pesar que acepta ser más serio en su trabajo explica que si le toca un pasajero que le gusta hablar él está dispuesto a platicar.

No obstante que su mirada debe de estar libre de cualquier obstáculo para su mejor desempeño porta gafas oscuras, que nublan por un rato la vista que se va asoleando con un sol que choca incesante en las ventanas con medios cristales polarizados, porque en la nueva gaceta que les pasaron los de la compañía no está permitido cristales completamente polarizados ni *stickers* que ofendan al pasajero, como el de: “Favor de no tirar basura no seas puerco” o el de “No subo gordas”. Su combi lleva imágenes religiosas, refiere que él no fue quien se las puso, son del dueño de la combi. San Judas y la Virgen de Guadalupe adornan la guantera de la combi, a la que en su honor cada año se le hace una comida especial en las oficinas de la empresa, el doce de diciembre al medio día, a la que todos están invitados, pero en la que varios se ausentan, ya sea porque prefieren seguir en la ruta y trabajar o ir un rato a la misa a bendecir sus combis con las oraciones del padre que oficia la ceremonia en medio de automóviles para luego seguir dándole a la chamba.

Da gracias a dios que las dos veces que lo han asaltado sólo le hayan quitado su dinero, asevera Miguel. Se han subido al asiento de adelante y le han robado. Por eso le pone seguro a la puerta, no es que sea exclusivo para mujeres, es por su propia seguridad y la de los usuarios, asegura el chofer. Por eso sólo abre la puerta de adelante a mujeres mayores e incluso a ancianos, pero a jóvenes no, porque no sabe si lo van a asaltar o no, de ahí que para aceptar la entrevista me haya pedido mi credencial de la escuela. Incluso a las mujeres jóvenes refiere no aceptar subirlas por que luego son el gancho, para que su presencia distraiga al conductor y luego por detrás se suba el acompañante de la mujer y

lo asalten. Hay muchos peligros en el oficio del transportista, refiere Miguel. Lo bueno es que sus dos patrones lo han sabido comprender y lo han dejado trabajar sin que les pague la cuenta los días en los que lo han asaltado. No ha puesto denuncia, son gajes del oficio, no vale la pena, asegura el chofer.

Para Miguel Ángel Maciel la combi es su sustento, su fuente de trabajo, la forma de ganarse la vida. Sin ese empleo le sería muy difícil poder sobrellevar su situación como padre y proveedor. Debido a sus pocos estudios no ve una opción fuera de la combi. Se lleva el automóvil a su casa, si tiene algún apuro, para un traslado, puede solucionarlo gracias a que tiene la combi. Si en ocasiones quiere llevar a su familia a pasear o irse de fiesta con sus amigos los sube en el carro y a disfrutar esas pocas veces que puede. A pesar que manifiesta que la combi es sólo el motor de sus ingresos, se da uno cuenta que ya es parte de su vida, de su familia, pasa más tiempo en la combi que en su casa, doce horas diarias por los siete días de la semana, sin descanso, salvo cuando el patrón tiene día libre y Miguel le regresa la combi para que él la trabaje, y entonces si darse un día de asueto. No todos los choferes trabajan de esa manera, refiere Miguel, pero la necesidad es la que lo demanda.

4.4.- El posturero



Nombre: Pascasio Martínez Robles.

Lugar de Nacimiento: Chapa del Monte, Estado de México.

Lugar de Residencia: Colonia el Mirador, Tultepec Estado de México.

Edad: 48 años.

Escolaridad: Segundo año de Secundaria.

Estado civil: Casado. Padre de 2 hijos.

Años en el oficio: Indica ser chofer de transporte público desde hace 2 años.

Pascasio Martínez refiere haber comenzado a laborar como chofer de transportes público a la edad de 46 años por la falta de trabajo en su antiguo empleo. Dedicada la mayor parte de su vida a la albañilería, decide dejar el oficio de la construcción porque ya no podía cubrir los gastos por falta de trabajo. Ya no hay terrenos para la construcción (sic). Aprende a conducir en escuela de manejo en Teyahualco, municipio de Tultepec, Estado de México. Refiere haber entrado como chofer a través de anuncios que pone la empresa Autobuses Tultepec. Pidiendo información en las oficinas de la empresa es como inicia los trámites para sacar licencia y tarjetón de circulación.

Pascasio es chofer “posturero”, aquel que le ayuda al chofer de planta cuando este decide descansar o no puede en determinados días conducir, tomando en cuenta que pocas veces se deja la combi “parada”. Él trabaja en combis diferentes en una jornada de lunes a viernes, desde las cinco de la mañana hasta las ocho de la noche, y en ocasiones su jornada se extiende hasta las once de la noche ya que le toca hacer guardia de diez de la noche a once, que es la última vuelta del día.

Manifiesta estar más cómodo haciendo posturas que trabajar como chofer de planta, ya que estos deben de trabajar de lunes a domingo, sin descanso, debido a que deben de dar su cuenta diaria, que es de seis cientos pesos. De esta manera sólo trabaja semana inglesa, teniendo dos días para su descanso. Refiere dedicarse al oficio de chofer por necesidad, y dejar el empleo hasta que la vista se lo permita, ya que con problemas de visión no les es posible seguir en el negocio de transportista a los conductores.

Refiere haber abandonado los estudios por falta de recursos económicos. Sus padres ya no le pudieron apoyar en este rubro y por tal motivo abandona en el segundo grado de secundaria su instrucción escolar, teniendo que trabajar en el campo hasta la edad de veinte años, edad en la que deja su pueblo natal para mudarse al municipio conurbado de Tultepec, donde actualmente radica.

Entrevistador: ¿Cualquier persona puede ser chofer de combi?

Entrevistado: No cualquiera, lo más difícil es entrar al trabajo, por los requisitos que le pide a uno para poder entrar de chofer.

La documentación que les piden a las personas para ser chofer, asegura Pascasio, es sacar licencia de manejo, tarjetón de transporte público, asistir a un curso de manejo con duración de dos días y pagar una fianza de mil pesos a la empresa, como seguro al dueño de la combi por si el chofer no le entrega la cuenta completa o si el chofer se desaparece; esta fianza se le regresa al conductor cuando decide dejar el oficio y si no tiene ningún adeudo, sus mil pesos se les regresan íntegros. Si una persona busca trabajo por necesidad es difícil que llegue a cubrir una cantidad de dos mil quinientos a tres mil pesos, salvo que el dueño o la empresa les den permiso de trabajar sin papeles para sacar el dinero que requieren los documentos.

Dedicarse al oficio de transportista también acarrea molestias físicas, refiere el chofer. Dolores en los pies de tanto darle a los pedales del acelerador, del *clutch* y el freno, malestar en la espalda de estar tanto tiempo sentado, y sobre todo, el calor, el golpe del sol chocando sobre sus rostros y cuerpo mientras domina las calles con el volante, porque en la nueva gaceta de la empresa ya les prohibieron que los vidrios vayan polarizados, que ponga su franela en las ventanas para cubrirse del calor, y el cuello incómodo de la camisa blanca obligatoria hacen del bochorno un estado constante en el transportista. Sin contar las horas en las que les toca hacer guardia en las noches y tiene que pasar las desveladas, para luego iniciar por la mañana otra vez la rutina de la vuelta para sacar lo de la cuenta, la gasolina y su sueldo, asegura Pascasio.

Su combi no está muy adornada, el parabrisas tiene una cuarta parte polarizada, del espejo retrovisor cuelga un rosario con un pequeño crucifijo, él no ha puesto las imágenes religiosas, las ha colocado el chofer de planta o el dueño, si la combi no es de él para que gasta, manifiesta el chofer.

Entrevistador: ¿Prefiere no adornarla?

Entrevistado: Sí, porque cada adorno tiene un costo y la situación no está para hacer esos gastos, en ocasiones sólo saco lo de la cuenta y los cuatrocientos de la gasolina, para quedarme con un sueldo de cien pesos, son los días malos.

Su horario lo va definiendo la cuenta, su hora de comida se retrasa si el dinero que obtiene es poco en comparación a las vueltas/hora que ha pasado arriba de la combi, de lo contrario, si lleva lo de la cuenta temprano se puede ir confiado a comer. Cuando el destino le queda cerca de su casa, él vive en la colonia El Mirador donde está una base del ramal, entonces checa su tarjeta y se dirige a su casa, regularmente es a las tres de la tarde, manifiesta Pascasio.

Lo más valioso para un chofer es el tiempo, que luego se traduce en dinero, en ganancia, en la cuenta. Tiempo perdido es pérdida económica. Saber aprovechar el tiempo es saber el oficio. El tiempo muerto en que el pasaje es escaso la velocidad es moderada, lenta la vuelta para ver si consigue subir a algún pasajero, manifiesta el chofer.

Lo difícil es el principio, como en todo trabajo en el que se va aprendiendo (sic).

Con el tiempo ha ido aprendiendo a hacer las cuentas rápidas, y sobre todo a no perder la concentración. El conductor debe de estar mirando siempre al frente para no chocar con otro automóvil, para no atropellar a un transeúnte al que se le ha hecho fácil cruzar la calle; detenerse en lugares autorizados aunque al pasaje no le guste que lo bajen en un sitio distinto al que deseaba, porque de lo contrario aparece el policía de tránsito para infraccionarlo o para “morderlo”, y el pasajero no va a pagar la multa y con sus diez pesos no va a cubrir el costo. El chofer debe de ir concentrado para observar a los futuros

pasajeros, para esperar a que suban o bajen y él pueda jalar la cuerda para cerrar la puerta.

Entrevistador: ¿Por qué decide ser chofer de transporte público?

Entrevistado: Porque ya no hay de otra, ahora ya en cualquier empleo piden muchos papeles, estudios de secundaria para ser barrendero o bachillerato para alguna fábrica, y uno viene del rancho, y económicamente no hay de otra, más que trabajar.

Entrevistador: ¿Si hubiera podido seguir sus estudios que le hubiera gustado estudiar?

Entrevistado: Me hubiera gustado ser maestro. Pero no hubo recursos.

Lo único que le quedó a Pascasio es que su hija quisiera estudiar lo mismo que él quiso, pero lamentablemente no obtuvo los aciertos que le pedían en la Normal de Maestros, y de la decepción, mejor decidió casarse y ya no estudiar. Su otro hijo no le agradó la escuela y ahora se encuentra como él, siendo chofer posturero, aspecto que a él no le agrada porque sabe lo difícil que es ser conductor de transporte público, lo pesado y lo cansado que es manejar durante doce horas diarias. Él hubiera deseado que su hijo siguiera estudiando, ya que lo apoyaba económicamente para que se pudiera superar, pero no todos piensan igual y ya no pudo hacer nada, refiere Pascasio.

Su actitud es seria, casi no habla, tiene a responder con un sí o un no. Refiere que la relación con los de más choferes es sólo de compañeros de trabajo y no de amistad, se nota el trato con los checadores que le hablan de usted, no hay bromas como con otros choferes. La combi es la imagen del chofer y la simpleza caracteriza el vehículo. Él no pone adornos, hace la limpieza de manera superficial porque él no es el chofer de planta, si lo hiciera el otro conductor simplemente no haría nada esperando a que el posturero lo hiciera todo, casi agarrándolo como su chalán, manifiesta. El chofer de planta tiene más tiempo para la limpieza, el posturero no, si uno hace la limpieza el otro no (sic).

Expresa que él es creyente, no es católico que va a misa. Si la combi no se bendice el doce de diciembre o se le ponen imágenes pues no pasa nada, eso es una creencia. Pero a pesar de todo él refiere que se encomienda a las imágenes porque se lo enseñaron sus padres y por si las dudas, porque en el oficio de la combi existen muchos riesgos, como lo son los accidentes o los asaltos. “Gracias adiós no me ha pasado ninguno” (sic).

En relación de la frase del “más vale muerto que herido” manifiesta que nunca se ha enterado de algo parecido, pero sí que ha escuchado el comentario, ante el cual muestra no estar de acuerdo, porque sabe que algún día el también estará en la calle y no

le gustaría que le hicieran algo así a él o su familia. Y al respecto del asiento de adelante, el cual tiene fama de ser reservado para las mujeres, manifiesta que no es así, que él pone seguro a la puerta por seguridad, para que no lo vayan a asaltar, es por eso que no permite que se suban hombres, por eso sólo puras mujeres, pero no es para ligar o flirtear con ellas, sino por un tema de seguridad.

Para Pascasio los requisitos que se deben de tener para ser chofer de transporte público son en primer lugar los que exige la empresa, los papeles que lo acreditan para que pueda dar servicio, y en segunda instancia la amabilidad, el no andarse correteando con los demás choferes, pero eso es del diario, ya son gajes del oficio, refiere. El manejo debe de ser a una velocidad moderada, ir despacio, aspecto que la gente no entiende, asegura el chofer, ya que nadie se pone en los zapatos de los otros, el pasajero quiere llegar rápido a su destino porque trae el tiempo acuestas y no observa que el negocio del transportista es subir al mayor número de personas al vehículo para tener mejores ganancias. Llevar a una sola persona sale peor porque ni lo de la gasolina se saca (sic).

Entrevistador: ¿No ha pensado en dejar de ser chofer posturero para ser chofer de planta, para ganar más?

Entrevistado: No, porque ser chofer de planta es muy matado, hay que trabajar los siete días de la semana sin descanso, todo el año. La cuenta es diaria y trabaje o no el chofer de planta debe de entregar el dinero al dueño. Como posturero tienes la ventaja de no preocuparse de esto, ya que sólo entregas la cuenta de los días que trabajas y si decides no trabajar un día no hay problema, ya que tú eres el reemplazo del chofer de planta, tú vas a donde te necesitan y los días que consideras que se ajustan a tus gastos.

Entrevistador: ¿Nunca ha querido intentado comprarse una combi?

Entrevistado: No, es mucho dinero hacerse de una combi, nueva sale como en trescientos mil pesos y a crédito sale en unos quinientos mil, con treinta mil pesos de enganche, más las placas, el tarjetón, la licencia, cromatizarla, es un buen gasto. Ser chofer posturero no tiene tanto compromiso como ser de planta, hay menos presión.

En el día a día de Pascasio sale temprano de su casa para iniciar a las cinco de la mañana su primera vuelta, se persigna con sus imágenes para que todo salga bien y se detiene sólo hasta que tiene la oportunidad de llegar a su casa sin perder mucho tiempo, para comer, ya que afirma que casi no ingiere alimentos en la calle porque en ocasiones le hacen daño, sólo cuando son pechugas que él observa que las están cocinando en el momento es cuando decide comer fuera de casa, de lo contrario prefiere ir a su hogar. El uniforme expresa la sencillez de un hombre que es jefe de familia y que su principal objetivo es sacar el dinero para mantener los gastos del hogar. Camisa blanca, pantalón

negro y zapatos de vestir obligatorios, parecen aspirar a convertir a todos los choferes en el arquetipo de personaje de televisión, “El Vitor”, el cual no conoce Pascasio, ya que refiere que en su casa tiene una sola televisión, por lo que no puede elegir que programa ver, sus hijos le cambian de canal; aunado al hecho de que pasa la mayor parte del tiempo en la combi, fuera de casa.

4.5.- Los chochos



Nombre: Noé Zeferino Salgado.

Lugar de nacimiento: Distrito Federal.

Lugar de residencia: Tultepec Estado de México.

Edad: 45 años.

Escolaridad: Carrera Técnica.

Estado civil: Casado.

Años en el oficio: Indica se chofer desde hace 5 años.

Noé Zeferino indica haber iniciado en el oficio de chofer desde hace cinco años, siendo su anterior empleo el de gerente de ventas. Originario del Distrito Federal, a sus veinte seis años decide mudarse hacia el municipio de Naucalpan, donde vive por un lapso de

quince años para después radicar en el municipio de Tultepec, en el que luego de dos años de residencia deja su empleo en ventas para dedicarse a ser conductor de transporte público. Refiere haber iniciado en el oficio por el gusto de manejar y por una inquietud que tenía desde siempre: ser chofer.

Manifiesta haber aprendido a manejar observando a las demás personas y con unas cuantas clases que le dio uno de sus cuñados en un coche automático, a la edad de 22 años.

Para Noé existen sólo dos tipos de conductores: El que está porque le gusta y al que no le queda de otra. El refiere estar por gusto. Manifiesta que nunca se estresa, que tiene mucha paciencia y que prefiere no hacer corajes con el pasajero porque nunca le va a ganar a la gente.

Su jornada consta de un total de catorce horas diarias de lunes a domingo, Noé es chofer de planta. Lleva tres años trabajando para el mismo dueño, sólo ha estado en dos combis. Refiere haber empezado a trabajar desde los siete años de edad, debido a la falta de recursos de su familia y que gracias a eso aprendió a ser responsable.

Para Noé el ser chofer implica mucha responsabilidad, ya que lleva vidas que puede exponer ante la falta de atención o el mal manejo. Su personalidad da la apariencia de una persona que en todo momento disfruta de su trabajo y así lo expresa, en ningún momento se siente cansado, y le pregunta a su esposa, que sin darme cuenta, debido a que no la conocía, se encontraba a bordo de la combi, la cual ratificó las palabras de su esposo. De no ser porque no hay pasaje después de las once de la noche seguiría trabajando, sin parar, refiere el chofer. Los días en que se desarrolla la fiesta del pueblo, en los meses de marzo y de septiembre, manifiesta quedarse trabajando hasta las dos de la madrugada, ya que hay mucha gente y sólo dos combis dispuestas a trabajar. Si los días son malos y casi no hay pasaje le echo más ganas y si los días son buenos a un más (sic).

Entrevistador: ¿La persona que quiere dedicarse a chofer debe de tener alguna cualidad?

Entrevistado: Sí, debe de ser responsable, trabajador y sobre todo, que le guste el oficio, de lo contrario siempre andará de malas, engentándose, peleándose con los demás compañeros. El trabajo de chofer es bueno y noble. No se necesitan de mucho. Se tiene la herramienta que es la combi, es cuestión de la mentalidad de cada chofer si le va bien o mal. Saber trabajar es saber ganar bien. No importa los años que se tenga como chofer lo importante es lo bien que hayas aprendido, porque de nada sirve que lleves veinte años en el oficio si aprendiste mal, si aprendiste de alguien irresponsable, que tiene vicios, porque así serás tú.

El chofer refiere que desde que se inició el oficio comenzó a observar los errores de otros choferes, de la misma línea, y él decidió no ser así. Prefiere trabajar más horas que otros choferes con tal de ganar más dinero. Porque el que no gana bien siempre anda mal todo el tiempo, da mal servicio, tiene mal humor, la gente se da cuenta y luego ya no se quiere subir a su unidad, eso es ser un mal chofer (sic).

Comenta Noé que si alguno de sus hijos le pidiera dinero y no tuviera para darle, no se lo perdonaría, por eso decide ser de los pocos choferes que laboran más de doce horas diarias los siete días de la semana sin descanso, incluso sin vacaciones, refiere que hace ya tres años que no conoce de vacaciones, porque sus gastos cada día son mayores, para mantener a su familia y darles estudios. Manifiesta que sus tres hijos van a escuelas de paga. Lo dice con orgullo.

Entrevistador: ¿Qué diría si alguno de sus hijos quisiera seguir el oficio de usted?

Entrevistado: Yo deseo que se superen en la vida. No tendría problemas si alguno de mis hijos se decidiera por ser chofer igual que yo, pero preferiría que siguieran sus estudios. Porque aquí en la combi el chofer gana lo que quiere. En un día normal ganas quinientos pesos diarios con todo y lo de la cuneta y la gasolina, libres para ti, y en días buenos puede sacar cerca de dos mil cuatrocientos pesos en total, ¿Cuánto gana un profesionalista? Aquí al mes ganas más, más o menos unos quince mil pesos al mes. Si un día amanece sin un peso en la bolsa, agarras la combi y en una vuelta ya traes dinero. Esa es la nobleza del oficio, obtener un salario igual o mejor que un profesionalista, y sin haber tenido que estudiar mucho.

Entrevistador: ¿Cree que la combi es el reflejo del chofer?

Entrevistado: Claro, porque si traes bien tu camioneta le da confianza al pasajero. Una combi bien cuidada da mejor impresión.

El vehículo que él maneja no tiene calcomanías o distintivos llamativos, pero si tiene en abundancia las referentes al pago de niños mayores de tres años, al aseo de la unidad y el de indique donde subió y donde baja, en seis letreros, tres en cada costado de la combi. En el parabrisas no hay nombres de mujeres o algún dibujo. Para él: lo más sencillo es lo más elegante, entre menos cosas lleve la combi es mejor (sic). Se ve que hay un esmero por presentarse ante los demás como una persona que cuida de su aspecto, camisa bien fajada con su nombre bordado, peinado hacia atrás con el cabello engominado y unos lentes que delatan problemas de visión, da la impresión de una persona formal. Noé quiere mostrar que a pesar de la mala imagen que se tiene de los choferes no todos son iguales. Con una amabilidad que encubre su carácter estricto, se le puede escuchar decirle a la gente que le vaya bien o reclamar a una señora por no pagar el pasaje de su hijo.

Entrevistador: ¿Qué opina de la imagen que se tiene de los choferes, a los que se les compara con el personaje de televisión, el “Vítor”?

Entrevistado: Pues lo reafirman la mayoría. Son pocos los choferes responsables que no se portan groseros con el pasaje y que nada más esperan sacar sus doscientos pesos diarios e irse a sus casas en lugar de seguir trabajando para superarse. Pocos somos los choferes educados. La mayoría son mediocres. Días buenos o días malos el chofer flojo se va temprano a su casa.

Cuenta el caso del esposo de una de sus sobrinas que es dueño de una combi, que se enorgullece que con una sola vuelta que trabaje en el día ya sacó para la comida. Aspecto que para Noé es desaprovechar toda una oportunidad de hacerse de dinero. Aduce que su forma de ser trabajadora tal vez sea por las responsabilidades que tiene, por lo gastos que cada día son mayores. A diferencia de muchos otros que con sacar lo de la comida se conforman. Él pretende cada día elevar sus ganancias porque sabe que cuando le llegue la hora de jubilarse no tendrá más ingresos que lo que sus hijos le puedan dar, y lo que él pudo haber ahorrado, ya que los choferes no cotizan en el seguro, no tienen Afore, la mayoría va al día.

Con un ritmo tranquilo en ningún momento intenta rebasar a otro conductor, manifiesta que la ruta es muy tranquila, que ya sería mucha tener un accidente, ya que no considera que el ramal sea de alto riesgo a diferencia del periférico o la avenida López Portillo, donde diario se oye de accidentes. La ruta es corta y sin percances.

Entrevistador: ¿Qué opina de la gente que se impacienta?

Entrevistado: Yo manejo despacio, si la gente se impacienta ya no es mi problema, es del pasajero que no sale a tiempo, siempre anda con prisas, yo tengo un tiempo estipulado para llegar de base a base, entre treinta y cinco y cuarenta minutos. Pero mucha gente sale con el tiempo exacto y no toma en cuenta el tráfico, entonces ya te van apurando para que aceleres.

Entrevistador: ¿Qué opina de la frase “más vale muerto que herido”?

Entrevistado: Jamás he tenido algún accidente. La frase si la he escuchado, pero sólo el que ha vivido una experiencia así puede hablar si es cierto o no. Por eso para el ir al volante implica una gran responsabilidad.

Entrevistador: ¿Es cierto que el asiento de adelante se reserva para las mujeres, para el pollo?

Entrevistado: Pues el asiento de adelante se puede usar para tres cosas. Una es por seguridad, para evitar que se suban a asaltar. Entonces te fijas en la apariencia de los pasajeros, si son chavos de mal aspecto prefieres no abrirles la puerta, porque

uno nunca sabe. Es por eso que algunos choferes prefieren subir sólo mujeres. En segundo lugar se le pone el seguro a la puerta de adelante por estrategia. Porque cuando los asientos de adelante van ocupados la gente que observa de frente a la combi piensa que va llena, además como los cristales son opacos, aunque ya lo prohibieron, la gente piensa que ya va llena y luego ya no se quieren subir, deciden esperar a la otra, es por eso que cuando voy vacío no dejo a subir a nadie a delante, ya cuando los asientos de atrás se han ocupado entonces si quito el seguro y dejo entrar a cualquier persona, a niños, viejitos, mujeres, hombres. Y en última instancia hay quienes reservan el asiento para el pollo.

Entrevistador: ¿He visto que algunos conductores colocan una calcomanía con la leyenda “si vas a dormir pásale para atrás” porque no les agrada a los conductores los pasajeros que duermen?

Entrevistado: Esa se usa porque cuando una persona está dormida o bostezando te va pegando su sueño y luego tú ya vas bostezando, y en la combi con tantito que cabecees y pierdas la atención te estampas. Además hay ocasiones que traes a la persona a lado de ti y ya van cabeceando o recargándose en ti, eso es molesto.

Noé manifiesta que lo más difícil del oficio del chofer es el tiempo que pasa lejos de su familia. De una jornada de catorce horas diarias pasa más tiempo en la combi que en su casa.

Entrevistador: ¿Qué significado tiene para usted la combi?

Entrevistado: Pues es mi sustento, la mejor herramienta de trabajo, que hay que aprovechar hasta el límite. La combi es como mi oficina. Es un integrante más de la familia. Si tienes algún imprevisto, si necesitas trasladarte a algún otro lado una vez que ha terminado de trabajar, puedes ocuparla como coche particular.

Aun cuando no es dueño de ella, el patrón se la deja toda la semana, salvo los días en que el decide descansar, en esos momentos busca un posturero para que la combi no deje de chamber, el vehículo no descansa. Uno de esos postureros que tuvo fue Miguel Ángel Maciel, otro chofer entrevistado. Refiere que debido a la juventud del “Charal” se conformaba con trabajar unos cuantos días, hacer unas posturitas, ganar trescientos pesos y con eso sobrevivir uno o dos días. Yo hablé con él para que se pusiera las pilas (sic).

Tener esa mentalidad es mediocre para Noé, sacar lo suficiente para comer e irse temprano es de personas que no piensan en el futuro, los tiempos están cada vez más difíciles y con trescientos pesos no mantienes a una familia, ni pagas la renta, el agua, la luz. Antes el “Charal” no sabía trabajar, se iba correteando con los demás y no agarraba pasaje, comenta Noé. Para ganar hay que saber trabajar, porque muchos con los que se corretean son dueños y si ellos por corretearse se van vacíos no hay mucha bronca,

porque ellos no tienen que entregar cuenta, todo lo que sacan es ganancia, a diferencia del chofer de planta o el posturero que deben de entregar la cuenta y sacar lo de la gasolina (sic).

Regularmente el oficio de transportista es dominado por los hombres, pocas son las mujeres que se les ve como chofer.

Entrevistador: ¿A qué cree usted que se deba que hay pocas mujeres en el oficio?

Entrevistado: Yo pienso que se debe sobre todo por la confianza, porque no es lo mismo ver a un hombre conduciendo que a una mujer, no es la misma pericia. Yo creo que los hombres tenemos mayores reflejos y habilidades que las mujeres, y eso lo observa el pasaje, si ven a una mujer conduciendo probablemente no se quieran subir.

En cuanto a la relación con los demás choferes, manifiesta que la mayoría son compañeros de trabajo, que ha hecho algunos amigos pero que sólo los ve en el trabajo, fuera del ámbito laboral no se relaciona con ellos. Hay quienes se juntan en algún taller mecánico para beber cervezas o en el interior de una combi, pero a él eso no le agrada. La única vez en que se reúnen y él asiste son los días de la Virgen de Guadalupe. El doce de diciembre a mediodía la empresa organiza una comida, previa cooperación obligatoria a todos los choferes, en la que también se realiza una misa y se lleva el ritual de la bendición de las camionetas, adornadas con flores. Manifiesta que hay quienes llevan a su familia y se quedan más tiempo, pero él prefiere ir sin su esposa y sólo un rato, para después seguir trabajando. El ambiente llega a ser vulgar y no es idóneo para una mujer (sic). Muchos choferes no se miden, se ponen a decir vulgaridades, hay mujeres a las que les gusta el ambiente y son igual que sus esposos, pero a su mujer no le agrada, porque ella es como deben de ser las esposas, se da mucho a respetar, refiere Noé. Aspecto que pone de manifiesto el predominio de hombres en el oficio, espacio por antonomasia masculino, las mujeres que no entran en este juego de masculinidades se sienten incómodas, excluidas, con faltas de respeto hacia su persona, ya que el lenguaje regularmente es obsceno y siempre va en busca de lo sexual, el albur es su mejor herramienta, la parodia de una pelea, pequeña lucha lúdica, es una competencia por la hombría. Es por eso que la gente tiene una mala impresión del chofer, porque la mayoría les chifla a las mujeres que pasan por la calle, hablan con puras groserías, van mal vestidos, se la pasan echando relajo, los educados somos pocos, refiere Noé. Pero gracias a la nueva administración (Autotransportes Estrella del Valle de México), eso está cambiando, a todos se les obliga usar uniforme, camisa blanca, pantalón negro y zapatos de vestir; no decir groserías, no estar echando relajo, ser amables. Antes la gente tenía la idea de que los choferes de las amarillas eran borrachos y drogadictos. Se iban, de diez personas, ocho para las azules y dos para las amarillas, y ahora es al revés, comenta Noé. La rivalidad que hay entre choferes de las dos líneas para él es tonta, ya que todos se

dedican al mismo oficio. Tú no vas a saber cuándo vas a necesitar de ese que miras mal (sic).

Entrevistador: ¿Por qué la mayoría de choferes no llevan acompañante, como en los camiones o microbuses?

Entrevistado: Porque en lugar de ser una ayuda se convierte en un gasto. Si te vas a comer una torta deben de ser dos. Si vas por un refresco, con el ayudante deben de ser dos. Todo lo que compras debe de ser doble y luego al final del día le tienes que dar un sueldo, no deja. Además que ya nos prohibieron traer acompañante adelante

Las jornadas de Noé como las explica suenan bastante agotadoras. La entrevista ha tenido una duración cercana a las tres horas, en la cual recorrimos dos bases del ramal, en la última vuelta en la que lo acompañé, a pesar de que me refería una y otra vez que él no se cansaba, con el sol de las tres de la tarde mientras yo hacía unas últimas preguntas, su cabeza se fue recostando sobre su pecho y sus ojos se cerraron por unos segundos. Esperaba el turno para salir, habían cerca de tres combis antes que él, por lo que se podía dar el lujo de descansar un rato, un gritón del paradero observó por la ventana cómo se estaba quedando dormido el chofer y le gritó: “No se duerma tío, tómese sus chochos”, los demás gritones estallaron en risa. Despertando rápidamente encendió la combi y empezó a avanzar, su turno estaba por llegar.

4.6.- El sol sale para todos



Nombre: Benito Pérez Martínez

Lugar de Nacimiento: Ecatepec Estado de México.

Lugar de residencia: Lomas de Tultepec.

Edad: 25 años

Escolaridad: Tercer año de Secundaria

Estado civil: Unión Libre.

Años en el oficio: Indica tener 4 años como chofer.

El acercamiento hacia el conductor se da mientras platica con el checador de la base sobre la inconformidad con otro chofer. En un principio se muestra renuente ante la entrevista, pero el checador que me ha conocido debido a que en anteriores ocasiones he hecho entrevistas le dice que el de la 139 aceptó, a lo que el joven chofer asiente y mientras espera el turno de salir empiezo con las preguntas.

Benito Martínez de 25 años de edad manifiesta estar en unión libre y ser padre de tres menores, la mayor de sus hijas tiene seis años. Se ha casado muy joven, a su apenas diez y ocho años decidió “juntarse” (unión libre) y meses después su esposa quedó embarazada. Sus estudios son pocos, se quedó en tercer año de secundaria. Por falta de gusto deja el estudio y comienza a trabajar como ayudante de albañil, empleo en el que dura un año.

Comenta que desde pequeño le gustaba manejar. Observaba como lo hacía su padre y es él quien le enseña a la edad de nueve años a conducir en un carro automático. No puede explicar con palabras la emoción que experimenta cuando maneja, sólo sabe que es algo agradable que no podría dejar de hacer. Luego de ser ayudante de albañil se inicia como chofer de Torton. En ese trabajo su labor era transportar mercancías a diferentes destinos, lo que lo llevó a tener experiencia en el manejo cauteloso ya que refiere que si la mercancía llegaba dañada o con algún paquete en malas condiciones él lo tenía que pagar de su sueldo. Aprende a transportar objetos, luego de año y medio se iniciará transportando personas.

Con una experiencia de cuatro años de chofer de combi entra en el oficio gracias a que uno de sus tíos era chofer en la línea. Es él quien le enseña a manejar de otra forma, la del transportista. Porque una cosas es el carro particular en el que vas con la visión sólo hacia al frente y muy diferente es ser chofer de transporte público. Hay que mirar no sólo al frente sino a los lados, espejear para ver si ya bajó el pasajero y jalar la cuerda para cerrar la puerta, estar atento cuando el pasajero le paga y hacer las cuentas rápidas, detenerse en lugares permitidos para evitar mordidas (sic). Acompañando a su tío, éste le dejaba manejar en la última vuelta de la noche, y ahí es como empieza a formarse en el oficio.

Entrevistador: ¿Crees que cualquier persona pueda ser chofer de transporte público?

Entrevistado: Sí, cualquiera puede serlo, no hay que tener grandes cualidades para entrar en el oficio. Con que sepas manejar y tengas licencia y tarjetón, puedes ser chofer. Lo demás se va aprendiendo como en todos los trabajos.

Su jornada es de aproximadamente unas catorce horas diarias lo siete días de la semana, ya que es chofer de planta. Desde que inició y metió sus papales a la empresa le dieron la

planta, no tuvo que empezar a posturear. En los cuatro años que lleva como chofer refiere haber tenido cuatro diferentes patrones.

Entrevistador: ¿Por qué te has cambiado de patrón?

Entrevistado: Los cambios han sido porque el primer patrón metía a cada rato la combi al taller y esos días pues no tienes sueldo. Los otros dos porque la relación se había desgastado (dice tímidamente, como si yo fuese a hacer un juicio de valor al respecto de tener tantos patrones, dando la apariencia de chofer irresponsable que lo han bajado de la combi).

Su día da inicio a las cinco de la mañana, hora en que se despierta, se pone el uniforme que es obligatorio; sobre la camisa va bordado su nombre, no va fajado, la prenda la lleva de fuera, arrugada de una blancura casi amarillenta se desborda por un pantalón negro desgastado, los zapatos poco boleados van apretando los pedales del vehículo que sortea máquinas que intentan encarpetar la avenida con chapopote. A eso de las seis de la mañana empieza su guardia, la combi que trae es “tolerada”, son a las que les toca hacer guardia por fuerza. Se persigna por cualquier cosa que pudiera suceder, checa rápidamente la combi, le revisa los niveles de aceite y de agua, y se dirige al paradero que le han asignado el día anterior. Luego de una vuelta completa, a eso de las ocho de la mañana, empieza a probar el primer alimento del día, se desayuna en la calle. Sigue su rutina de ir y venir, buscar el pasaje con la vista y detenerse para subir lo que representa su ganancia. El horario de la comida no es fijo, va a su casa cuando lo mandan al destino que le queda más cerca, Tultepec Lomas o Xahuento. De lo contrario decide esperarse. Los tiempos no están para gastarse tanto dinero en comida, comer a fuera es más caro que ir hasta su casa. Todos los días hace un recorrido de siete u ocho vueltas. Si haces de menos la empresa te sanciona (sic).

Él hace lo justo para evitar el castigo, lo justo para sacar lo de la cuenta y la gasolina, aunque hay veces que no logra a completar, son los días malos, en los que le pide chance al patrón que lo aguante con la cuenta y al otro día temprano le va a dejar el dinero completo. Porque a él no le gusta quedar a deber. Regularmente a las ocho de la noche deja de trabajar, se enfila a la casa del patrón a dejarle el dinero, deja la combi con medio tanque de gasolina y se va a su casa a descansar. Cuando llega a su casa le da una lavadita a la combi para dejarla lista al siguiente día. Cena y se baña. Si sus hijas están viendo una película él las acompaña y a eso de las doce o una de la mañana se duerme para iniciar otro día más en su trabajo.

Benito manifiesta sentirse contento con su trabajo, ante la pregunta sobre qué es lo que hace para no aburrirse, contesta que a él le gusta mucho manejar y eso hace que evite sentirse aburrido o cansado. Él se ha bajado de la combi para trabajar en una fábrica

pero sólo duró un mes. Estar en la combi te da una especie de libertad, en una fábrica es como estar encerrado (sic).

No pretende abandonar otra vez el oficio porque piensa que cada día está más difícil la situación y con su nivel escolar no le alcanzaría para tener un buen puesto para cubrir todos sus gastos, sólo la combi le da esos beneficios.

Tenemos planeado en un tiempo comprar una combi, para empezar una usadita, ya si se puede después comprar una nueva, manifiesta Benito, que ve su futuro en la combi, ya como dueño, para trabajarla y que todas las ganancias sean para él y después conseguirse un chofer.

Del espejo retrovisor de la combi cuelga un rosario, la imagen de un san Judas Tadeo y la Virgen de Juquila. Benito es creyente. Todos los veintiocho de octubre va con su esposa hasta la iglesia de San Hipólito, por el metro Hidalgo, sin mandas y sin peticiones, sólo va a agradecerle al santo sus bendiciones, señala. Sobre el parabrisas, con medio vidrio polarizado, las letras de un nombre se van formando. Esas se las puso el patrón, al igual que los letreros de favor de pagar su pasaje completo y una figura que dice “huevos” haciendo la seña con los dedos engarruñados idénticos a la grosería. Esa es porque muchos de los pasajeros son mañosos y por las mañanas, sin avisar, quieren pagar su pasaje con un billete de a doscientos o de a quinientos (sic). A esa hora del día en el que está empezando a laborar sólo lleva cien pesos de cambio que se ha quedado del día anterior. Eso lo hacen para no pagar pasaje. Ya por la tarde cuando lleva más dinero es diferente, y si te avisan antes de subir pues no hay problema (sic). Pero esas son cosas que pasan diario es a lo que se acostumbra el chofer, manifiesta Benito.

La base de combis Autobuses Tultepec está llena, una fila larga de camionetas espera su turno para salir. Esta es la hora en que menos combis hay regularmente, refiere Benito, sólo que esta vez hizo una comida el checador de la base para todos los choferes, cada año la hace, en forma de agradecimiento.

Los checadores no tienen un sueldo y dependen de la “mochada” que le dan los choferes, que regularmente son cinco pesos, ellos pueden ganar más que un chofer y sin ninguna presión, no tienen cuenta que entregar, comenta. Benito. Mientras se forma esperando su turno para salir. Regularmente se baja de la combi para platicar con sus demás compañeros, son esas pequeñas formas de evitar el aburrimiento, aun cuando diga que nunca se aburre ni se cansa. Evita dormirse aun cuando tiene la oportunidad, su espera ronda la media hora. No lo hace porque si se duerme los otros choferes lo “brincan”. Como lo ven dormido en lugar de avisarle que sigue su turno se le adelantan, y no es una sola combi sino que a veces son hasta cuatro, y su tiempo de espera es mucho mayor. El checador que ha preparado la comida para los choferes le firma la tarjeta y le

dice el destino al cual se tiene que dirigir: Te toca San Miguel y “no la hagas de a pedo”. (San Miguel tiene la fama de ser un destino malo, donde casi no hay pasajeros).

Entrevistador: ¿Qué dirías si tu hijo te dijera que le gustaría seguir el oficio de chofer?

Entrevistado: Pues no lo vería mal que escogiera este trabajo, pero preferiría que siguiera estudiando, aunque hay veces que personas que tiene estudios no encuentran trabajo y se meten como choferes. Para algunas personas el ser chofer es un tanto negativo, dicen que somos unos hambreados, pero yo digo que todos somos hambreados, todos tenemos hambre.

Su modo de manejo es a gran velocidad, los primeros cinco minutos que le dan de intervalo entre camioneta y camioneta el paso es lento, pero conforme va avanzando, la velocidad va en aumento. Esquiva automóviles y baches sin bajar la velocidad. El chofer ante todo tiene una gran responsabilidad, me refiere Benito. Afirmo en silencio, sin hacerle preguntas para evitar distraerlo ya que suele voltear la mirada cuando responde a mis preguntas. Hace un par de meses que les han prohibido llevar acompañantes a los choferes para evitar distracciones y futuros accidentes.

Entrevistador: ¿Qué opinas del lugar del pollo?

Entrevistado: No es por eso, es por seguridad. La puerta por las mañanas se la abre a cualquier persona pero ya por la tardecilla le pongo el seguro y no le abro a cualquiera. Porque una vez se me subieron a la combi y yo llevaba a mí familia, pero gracias a dios sólo me pidieron para las cervezas y no me hicieron nada. Por eso no se le abre la puerta de a delante a cualquiera. (Desde que empezó la entrevista me ha dicho que le ponga el seguro). Porque ya no se puede confiar en nadie, incluso ya hay mujeres que asaltan, que tienen picahielos. En esta vida no se sabe quién te va a chingar y quién no.

En tanto a los accidentes refiere no haber sufrido de ninguno, al menos de gravedad, pequeños rosos.

Entrevistador: ¿Qué opinas de la frase más vale muerto que herido?

Entrevistado: Pues yo digo que tiene razón, porque herido pues vas a sufrir toda la vida y pues ya muerto no sufres. Aunque eso lo veo mal, porque a quién le gustaría que a sus familiares les pasara algo similar. Pero eso sólo lo sabe la persona que le pasa ese tipo de accidentes.

Se dirige a la gasolinera, detiene la combi y apaga el motor. Pide que le echen cien pesos. Benito descansa dos o tres días por quincena. Trabaja una semana completa de domingo a domingo y la que sigue se la entrega al patrón para que éste la trabaje y no haya pérdidas,

aun cuando en esos días Benito no tiene sueldo. Días antes de su descanso trabaja más vueltas para poder sufragar los gastos de sus descansos. El patrón no busca postureros porque no confía en los demás choferes, prefiere subirse él. El día anterior la combi la traía el patrón y le quemó el estéreo. Un bulto de cables se asoma por el tablero. También le tiró las placas. Las lleva ahora en el parabrisas.

Entrevistador: ¿La combi es el reflejo del chofer?

Entrevistado: Sí, nada más que como te digo la traía mi patrón, pero le doy su lavadita. Ahorita trae un poco de polvo (pasa su mano sobre el tablero) pero regularmente cuando llego a la base la limpio. Para no aburrirme escucho música de toda, porque una sola cansa.

Para el veinticuatro de diciembre trabajará medio día y al siguiente va a descansar, lo mismo pasará para año nuevo, me comenta. Debe de estar con su familia por todo el tiempo que pasa en la camioneta, casi como los demás choferes, trabaja cerca de catorce horas diarias. Cuando descansa se libera del oficio, no se reúne con otros choferes, la pasa con su familia. Él tiene automóvil propio, así que cuando entrega la combi tiene con que “moverse”. Se deslinda de las responsabilidades del oficio para asumir el rol de padre y de esposo. Rutina que repetirá hasta que se haga de su combi o hasta que la vista le permita manejar.

Benito llega a la base, le asignan un nuevo destino. En cada vuelta lo mandan a una parte diferente del ramal, eso hace que todo viaje parezca otro. Su vista se prepara para otras marcas, idénticos nombres: en la esquina, en el poste, en el tope. Esos pequeños detalles en cada destino evitan la monotonía. Sabe que bajarse de la combi no le augura grandes esperanzas. En una empresa le darían el sueldo mínimo, con eso no le alcanza para mantener a su familia. Por eso todo su futuro está en la combi. El sentido va sobre ruedas y él no lo quiere soltar. Es eso inexplicable para Benito. Eso que no me puede describir. Eso que tiene en la punta de la lengua pero no le sale.

Cuando inició la entrevista Benito estaba molesto con otro compañero de viaje. Son gajes del oficio las peleas por el pasaje, corretearse, rebasar al otro aunque ninguno de los dos logre subir pasaje. Pero hasta ahí. Porque todos tienen necesidad. “El sol sale para todos” (sic).

Me despido pidiéndole permiso para fotografiarlo junto a la combi, a lo que se niega:

Dirás que soy mamón pero ni a mi familia no le dejo que me tomen fotos, no es que sea payaso, pero es que no me gusta, me da pena (sic).

Le agradezco por haber contestado a mis preguntas y desciendo de la combi. Benito se pierde en una fila azul de camionetas esperando salir, todavía le quedan cinco horas más de trabajo.

4.7.- El checador



Nombre: Jorge Tinoco Ramírez.

Lugar de Nacimiento: Delegación Álvaro Obregón, Distrito Federal

Lugar de residencia: Cuautitlán, Estado de México.

Edad: 33 años.

Estado civil: Casado

Escolaridad: Secundaria

Años en el oficio: Indica se chofer desde hace 15 años y como checador lleva 5 meses.

Recorriendo la base de las combis de Autotransporte Tultepec en busca de una de las únicas mujeres choferes, sólo existen dos en la línea, pregunto al checador sobre la unidad número 301. Acaba de salir, regresa en dos horas y media. Me dicen que esa combi la maneja una mujer.

Jorge: Sí, es la hermana de ese chavo (me señala la camioneta 401), pero hoy no trabaja, sólo viene los sábados. Me pregunta para qué la busco, le respondo que hago un trabajo de investigación para la universidad sobre los choferes de transporte público.

Jorge: A pues yo también era chofer.

Un poco desanimado en un principio por tener que esperar dos horas y media, y después por tener que esperar toda una semana para poder encontrar a una de las únicas mujeres de la línea, no le pongo mucha atención al ímpetu del checador.

Jorge: Fui chofer por quince años. Sin darme cuenta la entrevista ya estaba en marcha.

Jorge Tinoco, oriundo del Distrito Federal, desde los cinco años se muda al Estado de México con sus padres. La mayor parte de su vida la vive en el municipio de Cuautitlán, lugar donde estudia hasta la secundaria. Por falta de gusto, y porque cuando uno es joven pues no le da importancia a muchas cosas, señala, dejó los estudios. Además que la economía de su familia tampoco estaba para sufragar el gasto, manifiesta. Por lo que inicia a trabajar en un taller de maquila de tenis. Luego se convertirá en repartidor de tortillas. A la edad de dieciocho años da inicio su travesía en el oficio de chofer de transporte público en la modalidad de combi. Refiere haber aprendido a manejar a la edad de quince años, tan sólo con mirar como manejaban las personas. No sé si es la mejor manera pero yo aprendí así, es fácil, (sic).

El oficio lo lleva en la sangre, su padre y sus tíos se dedicaban a lo mismo. Es su padre el que le comienza a enseñar cómo subir pasaje, cómo tener la mirada siempre alerta y no en una sola dirección. Porque cuando manejaba coche particular la vista siempre la llevaba al frente, y acá es diferente (sic).

Pero aun cuando su padre es quien le enseña a trabajar decide irse con sus tíos para laborar en sus combis. Apenas con un año de chofer, a sus diecinueve, decide casarse con su novia, a esa misma edad tiene al primero de sus tres hijos. Como chofer de planta de uno de sus tíos dura siete años para después comprarse, en el año de 2006, su propia combi, una nueva. A partir de esa fecha deja de trabajar para su patrón y se convierte en chofer dueño. Con ocho años más en el volante decide dejar de manejar. Ya se había fastidiado y se bajó de la combi. Físicamente a la cintura le va de la chingada, llevo quince años trabajando sentado (sic).

Aun cuando en cada base tiene la oportunidad de levantarse, la mayor parte del tiempo es ir en el asiento, lidiando con el pasaje y los demás choferes. Aburrido de la misma rutina abandona el oficio, le ofrecen en la empresa ser checador y él acepta. Lleva en el puesto cinco meses.

Como checador no percibe sueldo, su único ingreso son las “mochadas” que le dan los conductores. La cantidad mínima que le dan es de cinco pesos. En la línea trabajan aproximadamente ciento cincuenta combis, y él está en un punto de control, la base de Bolívar, en el que pasan un tercio de las combis. Con sello en mano y una tabla de anotaciones, que asemeja a un profesor de educación física, espera la llegada de las combis para tomarles el tiempo y darles luz verde para que salgan las camionetas, regularmente les da siete minutos de intervalo, pero cuando hay muchas combis el tiempo es menor. Él regula la circulación de los vehículos que tiene como destino Lomas de Tultepec y Tenopalco. Cuando algún gestor le habla al radio reportándole que determinado chofer no lleva el uniforme, se ha salido de la ruta o tiene problemas de indisciplina, él tiene que sancionar al chofer infractor. Los castigos son vueltas malas. Manda al chofer a un destino en el que hay poco pasaje, Alcanfores o Paseos. En otras ocasiones, cuando la falta es más grave, se les manda a las oficinas de la empresa y ahí se les retiene como sanción. Regularmente los choferes se muestran inconformes y renuentes a aceptar el castigo, por lo que Jorge tiene que lidiar con ellos. Es la parte pesada de su trabajo, tener que hacerse cargo de asumir el rostro de la disciplina y con ello convertirse en el objetivo del enfado de los choferes, que tienen como única arma el retraso de la mochada para el checador: ¡a la vuelta te doy!

El horario de Jorge, a diferencia de los choferes, es fijo. De las cinco de la mañana a las dos de la tarde. No tiene oportunidad de ir a su casa a comer. Tiene que hacerlo en la base. Ya sea que vaya a la tienda a comprar algo o ir a los puestos de comida ambulante. Ya nos conocen y nos traen la comida (sic).

También tiene la opción de mandar a su chalán. El gritón le hace compañía. Juntos tienen la función de llenarle la combi al chofer, anunciando el destino y avisándole al conductor que algún pasajero va a subir. De esa manera logra compensar las diferencias que puedan existir por ser el encargado de las sanciones, además que se vuelve una especie de retribución ante la mochada.

La entrevista constantemente se interrumpe. Cada vez que llega una combi Jorge tiene que firmarle la tarje y ponerle el sello. Si le falta éste a la tarjeta del chofer no le dan viaje cuando llegue a su destino, se tiene que regresar a que le pongan el sello y no puede cargar pasaje. Como checador también tiene que anotar el número de camioneta y la hora a la que llega en su tabla de anotaciones. De esta manera se tiene un control sobre el chofer, se puede saber a qué hora regresará por ese punto de control, y que camionetas

son las que están trabajando, para evitar que alguien piratee a otro chofer. ¿Qué más?, me pregunta.

Entrevistado: Mi día empieza a eso de las cuatro de la mañana en que me despierto. No desayuno, es muy temprano, eso ya es hasta acá, un café o un atole a eso de las ocho de la mañana. En éste trabajo no me aburro porque diario hay mucho movimiento, pasa gente, platico con los choferes. No hay una hora de comida, ahora sí que cuando agarra el hambre. A las dos de la tarde termina el trabajo, debo esperar al checador del segundo turno para entregarle el sello (sic).

Entrevistador: ¿Y si el otro checador no llega, te vas?

Entrevistado: No, debo de esperarlo, se le puede reclamar, pero casi siempre llega a su hora.

Jorge mira el reloj, elemento indispensable para su trabajo. Son cuarto para las dos, ya casi se va. Las preguntas se cortan porque debe de estar al pendiente de las camionetas. El cacharpo de una combi le hace burla al gritón. Ya mándalo a dormir, le dice Jorge al chofer, como si éste fuese su tutor, el encargado del ayudante.

Entrevistado: ¿Qué más?

Entrevistador: ¿Qué se necesita para ser chofer?

Entrevistador: Licencia y tarjetón son los únicos requisitos. Cualquiera que tenga eso puede serlo. Lo difícil es al principio, cuando no sabes bien cómo es el trabajo. Dar el cambio, bajar al pasaje, tener que trabajar para un patrón, soportar el estrés del tráfico y la presión de tener que entregar la cuenta diario. Pero ya después te acostumbras. Y cuando eres dueño es otra cosa.

Entrevistador: ¿Qué opinas de la imagen negativa que se tiene del chofer?

Entrevistado: Pues sí, la gente dice que son mujeriegos, mal hablados, mugrosos, nacos, pero yo no sé por qué.

Entrevistador: ¿La mayoría son respetuosos?

Entrevistado: Hay algunos que sí son muy respetuosos, pero la mayoría sí son mal hablados, se llevan entre ellos, más los chavos que son más desmadrosos. Por eso ya se les prohibió traer acompañante, porque luego traen chamacas o “weyes” y nada más van echando desmadre y por eso los accidentes.

El lugar de trabajo de Jorge es la banqueta. Junto a una tienda de artículos para el hogar, Coppel, dos bancos de plástico y un bote volteado que sirve de asiento, marca simbólicamente el territorio del checador. Un par de vasos con refresco se observan en el

piso. La corroboración de lo que me decía un chofer, en el transporte son bien refresqueros.

Entrevistador: ¿Qué opinas que el asiento de adelante es reservado por los choferes para el pollo?

Entrevistado: Pues es lo que dicen pero la mayoría es por seguridad, por eso no se le abre a cualquiera, y muchos también lo utilizan para el pollo. Es que traer a una damita haciéndole de compañía hace menos pesado el trabajo. Además quién sabe por qué pero los choferes tiene su pegue. Se les suben chavitas, señoras, de todo. Hay muchas mujeres que les gustan los choferes. Y ahora porque nos obligan lo del uniforme, pero antes muchos andaban con sus tenis, sus playeras, bien mal vestidos, y aun así les gustaban.

Jorge va y viene con su libreta de anotaciones y su sello, se queda un rato platicando con los choferes que llegan, siempre volteando la mirada a su muñeca donde lleva el reloj.

Entrevistador: ¿Te gustaría que tu hijo se dedicara a lo mismo que tú, que siguiera el oficio?

Entrevistado: Pues cuando uno es chavo quieres hacer lo que hace tu padre, pero a mí me gustaría que siguiera estudiando, porque si le puedo ayudar a sus estudios sería mejor que se dedicara a otra cosa, porque esta chamba está pesada.

Entrevistador: ¿Has pensado buscar otro trabajo?

Entrevistado: Estuve un mes en una fábrica, pero no me gustó, es estar encerrado todo el día, está mejor aquí, estás en la calle. Y siendo dueño, pues gano dinero de aquí y de allá.

Jorge obtiene una cuenta de seiscientos pesos diarios por la combi que da a trabajar y unos trescientos pesos por las mochadas.

Entrevistador: ¿Se te ha hecho difícil encontrar chofer para tu combi?

Entrevistado: Pues no porque como ya conozco a los choferes por los años en que trabajé, ya voy viendo quienes son los responsables y quienes son los que quedan mal.

Ya van a ser las dos de la tarde y Jorge se tiene que ir. El checador del segundo turno llega y lo saluda, al observarme me dirige una sonrisa como diciendo hola, yo repito el gesto. Sin darme cuenta he pasado como aprendiz de checador. Parado en la base con una libreta haciendo anotaciones doy la suficiente información para que se interprete como que laboro igual que ellos.

Jorge encuentra el gusto por su trabajo en la facilidad de realizarlo, a diferencia de ser chofer, trabajo que ya lo había cansado. Ante mi pregunta de cuánto tiempo piensa seguir en el oficio me responde que no sabe, pero que no piensa durar, que tal vez algunos meses, y luego de ahí quiere vivir de sus rentas, refiere y se ríe, acentuando el golpe de las palabras. Parece ser que el paso del tiempo le ha cobrado factura por eso su decisión, entre bromeando y seria, de ya no trabajar, y mantenerse de la cuenta que le entrega su chofer diariamente. Ya le luchó quince años en el volante, desde que tenía apenas dieciocho, el oficio que lleva en la sangre le está pesando, por eso su negativa a que su hijo siga la tradición.

Entrevistador: ¿Y en esos años de chofer cómo consideras que fuiste: bueno, regular?

Entrevistado: Yo pienso que fui bueno, respetuoso y responsable. Porque como chofer tienes que ver por el pasajero.

Al respecto del más vale muerto que herido, refiere que nunca tuvo un accidente pero de haberle pasado alguno se hubiera hecho cargo. Aunque la mayoría siempre va a huir de sus responsabilidades (sic).

Una mujer se le acerca al checador para preguntarle donde salen las combis que la dejan en el interior de Santa Elena y si se tardan. Pasan por aquí pero cada diez o quince minutos, ahí va es esa que dice antigua.

Jorge va hasta la esquina a acompañar a la señora con una mujer muy joven, tal vez su hija. Regresa y viene otra mujer a preguntarle si tiene cigarros y éste le responde que ya no. Aparte de las funciones que le delega la empresa Jorge desempeña otras, como es el caso de guía ante las personas que desconocen el lugar en el que se encuentra y dónde deben de tomar la combi que las deja cerca de su destino, así como el paradero de otras rutas, ¿dónde salen las Izcalli?, el checador se sabe ya de memoria las líneas que pasan por ese, su, territorio, diariamente ve cruzar cientos de combis y camiones, las identifica por el color o por el número, sabe para dónde van y en muchas ocasiones hasta a los choferes conoce. Y aprovechando que se la pasa toda su jornada de trabajo en la calle y en un solo sitio, trata de sacar mayores ingresos vendiendo ciertos productos, como es el caso de los cigarros, objeto que no necesita de grandes esfuerzos para venderlo, con traer una cajetilla en la mano basta. Si puedes ganar dinero de aquí y de allá no hay tanta presión (sic).

El final de su jornada se vuelve el final de la entrevista, le pido como último favor que me deje tomarle una fotografía, a lo cual responde con una risa. ¿Todo esto te piden para tu trabajo? Afirmando con la cabeza y le muestro las fotos de los otros choferes que he entrevistado. Se coloca detrás de una combi y me dice que si así está bien. Tomo la fotografía y le doy las gracias, mientras se aleja para poner los últimos sellos del día.

4.8.- Puro cotorreo



Nombre: Juan Hernández González.

Lugar de nacimiento: San Miguel Acambay, Estado de México.

Lugar de residencia: San Miguel Capilla, Tultepec Estado de México.

Edad: 38 años

Escolaridad: Sexto año de primaria.

Estado Civil: Divorciado.

Años en el oficio: Indica llevar 15 años como checador.

De pie, en un terreno baldío, que a veces hace de incinerador de basura, a veces de baño público, Juan Hernández espera la llegada de las camionetas para firmar las tarjetas y con esto darle salida a los choferes que se forman uno detrás de otro esperando su turno para poder dar una vuelta. Trabaja en la base de combis Cantera. Con la calle casi desierta de un sábado al mediodía, se cubre del sol con una gorra desgastada y se cubre un poco de la mirada de quien le había prometido una entrevista días atrás. Antes de empezar a responder las preguntas quiere saber de qué se trata. Se muestra un poco tímido ante las interrogantes y contesta escuetamente.

Juan Hernández Nació en la comunidad de San Miguel Acambay, en cuyo lugar vivió hasta la edad de veinte dos años. De extracción humilde, sólo pudo estudiar hasta el sexto año de primaria, debido a la falta de recursos. Desde los doce años de edad empieza la dura labor de trabajar en el campo. A hacer la limpia del terreno, sembrar y pisar, todo esto durante diez años.

Entrevistador: ¿Deja pocas ganancias trabajar en el campo?

Entrevistado: Hay ocasiones en que se estropea la siembra, luego vienen las heladas y se tiene que esperar otro año para volver a invertir.

Entrevistador: ¿Qué era lo que sembraba?

Entrevistado: Pues principalmente maíz y frijol.

Productos que son esencialmente para el auto consumo, casi no sale para vender, refiere Juan. La vida en el campo es dura, por eso decide salir de San Miguel Acambay para llegar a otro San Miguel, Capilla, en el municipio de Tultepec. El lugar no es elegido por casualidad, ya tenía familiares viviendo ahí. En el año de 1997 empieza a buscar su segundo trabajo. Va a las oficinas de Autobuses Tultepec a solicitar empleo. Le piden como requisitos comprobante de domicilio, acta de nacimiento y el IFE. Le dan trabajo de checador. Sin sueldo base, ni prestaciones laborales, se ha dedicado por quince años al oficio de checar las tarjetas de los conductores de transporte, teniendo como ganancia las propinas que le otorgan los choferes, llamada la “mochada”. En la base en la que se encuentra pasan un aproximado de treinta y cinco a cuarenta camionetas de las que recibe cinco pesos mínimos por cada una, teniendo una ganancia entre los doscientos y trescientos peso diarios en una jornada de lunes a sábado de las 4:40 am hasta la 1pm. Los domingos que son su día de descanso no percibe ningún sueldo. En la empresa le obligan a llevar un radio para comunicarse con los supervisores o los gestores de la línea. Servicio que debe pagar de su bolsa, seiscientos cincuenta pesos mensuales. La persona que decide en qué base debe estar es un supervisor que manda a todos los checadores de la línea, el “Chocorrol”, éste anda en una camioneta o motocicleta por la ruta, pero casi siempre está en las oficinas, refiere.

Su día inicia regularmente a las cuatro de la mañana, momento en que se alista para salir a trabajar. De su casa a la base de combis en la que es checador se hace aproximadamente de quince a veinte minutos, distancia que recorre a pie. El paisaje parece haberse quedado atorado en el tiempo. Un extenso llano rodeado de pencas de maguey, cubierto de un polvo amarillento que se le pega en los zapatos a Juan, le recuerdan su antiguo pueblo. Así está San Miguel Acambay como aquí.

Tultepec es uno de los 51 municipios del Estado de México que entran en la zona Metropolitana del Valle de México, conocido por dedicarse a la pirotecnia. En el imaginario de la vida cotidiana la zona metropolitana pareciera una región dominada por el asfalto, los automóviles y comerciantes ambulantes; grandes zonas habitacionales convertidos en dormitorios, periferia de la ciudad de México que busca una mejora en la zona centro del país. La verdad parece otra, una más parecida a algún cuento de Juan Rulfo. Fantasmas de desarrollo transitan entre las combis, como murmullos de la modernidad que nunca pudimos ver. La vista de Juan se pierde en ese páramo como si regresaran los años de su infancia a dominar el momento. Mis preguntas lo traen de vuelta al presente.

Durante el transcurso de su jornada debe de estar siempre al pendiente de las camionetas que llegan y el intervalo de cinco minutos entre una y otra, para que no le vayan a ganar las camionetas de la otra empresa. La Base está dividida en azul y amarillo, colores de la rivalidad en el oficio, representan a diferentes consorcios. Juan es checador de las azules. Cada quien reivindica una acera. Marcas simbólicas sirven para apropiarse del terreno. Del lado de la tienda es de las amarillas, en una pequeña banqueta esperan su turno los choferes que pertenecen a Autotransportes Estrella del Valle de México, y del lado del puesto de comida, a Autobuses Tultepec, es el sitio donde coloca Juan sus cosas. En la misma Base toma sus alimentos, no tiene hora de comida, cuando agarra el hambre. A eso de las ocho de la mañana se toma un café y un pan. Los sábados, la señora del puesto ambulante no se pone, por lo que Juan se debe de esperar hasta que termine su turno para llegar a su casa a comer.

Entrevistador: ¿Qué hace después del trabajo?

Entrevistado: Veo un poco la televisión, pero no mucho.

Entrevistador: ¿Ha visto el personaje que parodia a los choferes, el Vítor?

Entrevistado: No, le digo que casi no veo programas, me salgo a cotorrear con los de las combis.

Cerca de la casa de Juan se encuentra otra Base, la de Capilla, él vive a unos cuantos metros, en ella estuvo trabajando desde un principio, pero lo castigaron y lo mandaron a Canteras. Dos choferes de la misma línea, las azules, se iban correteando y cuando

llegaron a la base se comenzaron a pelear, a golpes. A Juan lo castigaron por no haber separado a los choferes. Pero si ya eran señores grandes, cómo me iba a meter, responde Juan. Pues por no haber hecho nada, al checador lo mandaron a un destino más lejano. A los choferes les pusieron un castigo de un mes sin trabajar.

Entrevistador: ¿Cómo son la mayoría de los choferes?

Entrevistado: Pues hay de todo, hay algunos que son respetuosos y hay otros que no, por más que se les llama la atención siguen en las mismas.

Entrevistador: ¿Cómo es el ambiente de trabajo?

Entrevistado: Es bueno, tranquilo, puro cotorreo.

Entrevistador: ¿Por qué cree que la mayoría son hombres, casi no hay choferes mujeres?

Entrevistado: Porque no aguantan el ritmo de trabajo.

Entrevistador: Cada vez veo que hay más choferes jóvenes, ¿cómo son ellos?

Entrevistado: Los chavos son más desmadrosos, ellos sienten que toda la vida retoña, no piensan en nada los cabrones, puro desmadre.

Entrevistador: De los choferes que hay ahorita ¿quién tiene más experiencia?

Entrevistado: Estos son puros chavos, los de las amarillas son los que tienen más experiencia.

Sólo hay tres camionetas azules, la que lleva más tiempo en la base la están arreglando, mientras un par de niños hacen el aseo en el interior de la combi. Un chofer observa mi presencia y escucha las preguntas que le hago al checador.

Entrevistador: ¿No ha pensado comprarse una combi?

Entrevistado: No, no me alcanza para una combi, tener una camioneta es como tener dos mujeres.

Pues si ya tenías dos mujeres, una te dejó y a la otra la mataste, le dice en tono de broma el chofer que se había interesado por la entrevista. Sí, y la otra era tu mujer, le responde el checador, regresando la broma.

Ahora se entiende lo del puro cotorreo, a pesar de que el chofer ha tocado un tema espinoso, sólo la broma puede abrir el cofre de pandora sin que los demonios se liberen, Juan es divorciado. A la pregunta sobre su estado civil él responde que es dejado, se dejó de su esposa. Tuvieron un niño, pero él no vive con el menor, su exesposa se hace cargo

de él. Juan refiere que aun cuando no vive con su hijo le da manutención y de vez en cuando lo visita. El destino se ha repetido. Juan no vivió con su padre, su hijo tampoco.

Entrevistador: ¿Le gustaría que su hijo se dedicara a lo mismo que usted?

Entrevistado: Todavía está muy chiquito.

Entrevistador: ¿Cuándo crezca?

Entrevistado: Pues si a él le gusta ser checador no le diría nada, es su decisión.

El checador de las combis amarillas, al que le dicen el “Holguín”, se acerca y le pregunta a Juan si no va a salir su camioneta, a lo que éste responde pidiéndole la tarjeta al chofer que se metió en la entrevista, le firma y le dice que se apure o lo va alcanzar la amarilla. Entre la plática se pierde por un momento el sentido del trabajo. Todavía hay tiempo, le dice el chofer que enciende el motor. ¿Más tiempo?, ya échale, le responde Juan, y el chofer sale rápidamente.

Entrevistador: ¿Hasta cuándo piensa trabajar en este oficio?

Entrevistado: Pues hasta que se pueda.

Entrevistador: ¿Cotiza usted en el seguro?

Entrevistado: No

Entrevistador: ¿Ha sacado el seguro popular?

Entrevistado: Tampoco.

Juan no ha pensado en el retiro, como sus otros compañeros de oficio, vive al día. El futuro lo ve lejano y todavía no piensa en qué hará cuando ya no pueda trabajar, no recibirá ni un solo peso el día que decida retirarse, refiere que no tiene ahorros. No se le ve preocupado ante ese tema, ve en su oficio ingresos seguros. A pesar de que está en el oficio por pura necesidad económica, refiere que luego de salir de su trabajo a la una de la tarde se va a platicar con los choferes de la Base de capilla, donde él vive, no tiene otras actividades para ocupar su tiempo libre, su vida gira alrededor del oficio.

El doce de diciembre asistió a la comida que les hace la empresa cada año, no ha faltado ni a la misa, ni a la comida. Pero va solo. A su familia no le gusta y no lo acompañan. En el evento se reúnen desde choferes, checadores hasta los gritones. Todo el personal que conforma el gremio. Ceremonia religiosa, cohesiona al grupo que se identifica con sus pares en el oficio.

Juan es creyente, porque ser católicos es ir todos los días a misa y él va solo de vez en cuando, refiere. Cuando sale de su casa al trabajo suele persignarse. Para él

bendecir a las combis es de buena suerte. Afortunadamente no lo han asaltado en la Base. Sólo en la calle o por otro lado, pero en el trabajo nunca le ha pasado nada, a pesar que hubo un tiempo en que se robaban a cada rato las combis, antes era seguido, hora ya casi no, asegura Juan.

Entrevistador: ¿Qué opina que el asiento de adelante sea para el pollo?

Entrevistado: Pues muchos lo reservan para eso.

Entrevistador: ¿Cree que los choferes se les hacen atractivos para algunas mujeres?

Entrevistado: Pues para algunas chamacas, porque ellas piensan que la combi es de ellos, pero la mayoría sólo son choferes, también piensan que el dinero que traen es de ellos o que ganan mucho, pero no saben que es lo de la cuenta, y ellos le hacen creer que es suyo.

Cubriéndose el sol con la gorra, casi no le veo el rostro. A lado de una pila de basura que momentos antes había quemado para no generar desperdicios, responde con hierático gesto.

Entrevistador: Usted también trae uniforme como los choferes.

Entrevistado: Apenas lo hicieron obligatorio, hace como dos meses, y fue parejo.

Entrevistador: ¿Cuántas vueltas regularmente da un chofer?

Entrevistado: Entre ocho y nueve vueltas, para que les salga lo de la cuenta, la gasolina y su sueldo, pero si es dueño con dos o tres vueltas que den tienen, si es que ya tiene la combi pagada, sino tienen que completar también su cuenta.

Entrevistador: ¿A qué horas regularmente hay más combis en la Base?

Entrevistado: De las once de la mañana en adelante empiezan a llegar más camionetas, como a eso de las diez casi no hay.

Días a tras a esa hora sólo había dos combis, pero ninguna con chofer, la de las amarillas había dejado la combi y no sabían dónde estaba, y el señor de las azules se encontraba comiendo en el puesto que está en la Base, la gente se tenía que esperar hasta que llegara otra camioneta o a que apareciera el chofer de las amarillas o terminara de comer el de las azules.

Entrevistador: ¿No les puede avisar por radio que no tiene combis?

Entrevistado: Se puede pero ni hacen caso, no mandan nada, las personas se tiene que esperar.

Si bien el trabajo del chofer es generar el mayor número de ganancias subiendo la cantidad necesaria de personas para ir lleno o no vacío, regularmente el pasajero está a merced de las decisiones del chofer.

Entrevistador: ¿En esta base a qué horas hacen la primera guardia?

Entrevistado: A las 4:45 de la mañana.

Entrevistador: ¿Qué pasa si un chofer no llega o llega más tarde?

Entrevistado: Se le obliga a que la haga al siguiente, es obligatoria, de lo contrario se le manda a vueltas malas.

Entrevistador: ¿Cuáles son esas?

Entrevistado: Son las rutas en las que casi no hay pasaje y a ellos no les conviene, son Paseos y Central de Abastos.

Entrevistador: ¿A qué horas sale la última combi?

Entrevistado: A las once de la noche y esa también es guardia, se le recoge la tarjeta al chofer y hasta que haga la vuelta de las 10pm a 11pm se le regresa.

Los checadores tienen dos turnos el de las 4:40 de la mañana a la 1pm y el de la 1pm a las ocho de la noche. Después de esa hora ya no hay checador más que en Cuautitlán, son los que les dan y les checan las guardias a los choferes. Después de las ocho de la noche los choferes ya no llegan a la Base, se forman antes para recorrer menos trayecto y porque el lugar en donde se encuentra está muy solo, con poca iluminación y menos seguridad. Son las horas en las que se puede piratear porque no hay nadie quien los vigile, es tierra de nadie. Si el chofer quiere llegar a la Base llega sino le avisa al pasajero: “hasta aquí llego”. Después de las once de la noche ya es cuestión de cada chofer si quiere seguir trabajando, pero regularmente ya no hay combis a esa hora, por seguridad y porque ya no hay pasaje, refiere Juan.

Me despido de Juan Hernández agradeciéndole por su tiempo, pidiéndole como último favor dejarle tomar una fotografía como a mis demás entrevistados. Le digo que si quiere retratarse detrás de una combi y me dice que no, que en ese lugar está bien. En la misma posición y lugar donde empezaron las preguntas termina la última respuesta, la de su imagen sencilla, un poco tímida ante alguien que percibe como extraño al marco, si hubiese sido un chofer el que le hacía las preguntas, seguramente hubiese sido puro cotorreo.

4.9.- Del ejército a la combi



Nombre: Abraham Urbán Bárcenas.

Lugar de Nacimiento Tultepec Estado de México.

Lugar de Residencia: Tultepec Estado de México.

Edad: 38 años.

Escolaridad: Bachillerato.

Estado civil: Casado.

Años en el oficio: Indica no recordar cuántos años lleva como chofer.

Mientras espera su turno de salida comienza a lavar la camioneta, limpia con cuidado los tapones plateados del vehículo. Con un bote lleno de agua y un poco de jabón asea el fuselaje de su combi amarilla. El checador le anuncia, con su presencia a lado de la puerta del conductor, que la limpieza debe de terminar. De la guantera saca la tarjeta para que la firme el “Holguín”. El chofer arranca, el viaje empieza.

Abraham tiene treinta y ocho años de edad, en un principio dice tener 21 años como chofer, lo cual es imposible respecto a su edad. Las fechas ya no las tiene tan claras. Aprende a manejar un camión siendo otro chofer de transporte su instructor, a la edad de quince años, él seguía estudiando la preparatoria, hasta el quinto semestre, luego abandona los estudios.

Entrevistador: ¿Pero tiene la preparatoria terminada?

Entrevistado: Sí, compré el papel, ahora creo que ya no se puede, pero antes sí.

A la edad de diez y siete años da inicio su servicio militar y le agradan las actividades que lo obligan a desempeñar, por lo que toma la decisión de unirse al ejército en el año de 1994. Inicia en la base aérea de Santa Lucía, Estado de México, donde refiere haber tenido entrenamiento de paracaidista, para después pasar a la zona militar Campo número 1, en la delegación Miguel Hidalgo, estando al servicio en la puerta número ocho. Seis años fueron los que pasó en las filas del ejército, tiempo que dejó huella en él. El cabello lo lleva muy corto, como acostumbran los militares. Comenta que él es meticulouso en la limpieza, me muestra que no hay manchas de polvo sobre el tablero, son costumbres que le han quedado de la disciplina castrense.

Se casa a la edad de 21 años, tiene dos hijos uno de quince años y uno de siete, en ese tiempo ya había dejado el ejército y se encontraba en la academia de la policía estatal, la llamada “Estaca”, que se encuentra a un lado del Centro de Readaptación Varonil Barrientos. Trabajo que deja para formar parte del equipo de seguridad de Andrés Manuel López Obrador. Desempeñándose también como chofer. La mayoría del personal que tiene Obrador para su seguridad, tiene formación militar, refiere Abraham. Ante las posibles dudas al respecto Abraham busca en el portavasos, que luego hace de asiento, su credencial, donde lo primero que se lee es Presidente Legítimo, una firma, y debajo, el nombre del candidato a la Presidencia en las elecciones de 2006; en el reverso la imagen de un Abraham mucho más joven y delgado. Le tomo algunas fotografías y después me dice que si también quiero su número de matrícula del ejército, porque hay muchos con quienes plática y no le creen. Ocho años fueron los que pasó al pendiente del volante y la seguridad del presidente legítimo.

Entrevistador: ¿Por qué deja ese trabajo?

Entrevistado: Al final hubo mucho recorte de personal y me tocó.

Después de conducir para el ejército, tener una unidad en la policía estatal, manejar para un luchador social y político, encuentra trabajo como chofer de transporte público.

Entrevistador: ¿Por qué ser chofer de una combi?

Entrevistado: Porque no hay de otra, a mi edad ya no me dan trabajo fácilmente en otro lado.

Entrevistado: ¿Cualquier persona puede ser chofer?

Entrevistado: No cualquiera, este trabajo es de mucha responsabilidad, debes de tener conciencia de lo que significa llevar personas, debes de tener paciencia con el pasajero porque luego quieren pagar con billetes de cien o doscientos en el mismo momento en que ya se quieren bajar. Debes de estar atento no sólo de frente sino también de la persona que se baja, porque si se cae esa es mi responsabilidad y si ya está en la calle pues ya lo que le pase no es asunto mío. Además, por ejemplo, ese tractor que viene a lado, otro chofer se le cierra para rebasarlo, pero si le da un llegue, ¿de quién es la culpa? Pues del chofer, por habérsele metido, pero a veces por no querer perder cinco minutos ocurren los accidentes. Yo prefiero perder un poco de tiempo a tener un accidente. No cualquiera lo hace.

Entrevistado: ¿La combi es el reflejo del chofer?

Entrevistador: Claro, la combi da mucho que hablar de ti. Tú la puedes ver como la traigo, no está sucia. A mí no me gusta andarme correteando o ser grosero. Se debe de atender bien a la gente, como debe de ser, porque luego la gente es muy déspota. Te dicen: ¡cóbrate aquí!, o cualquier grosería, pero tú no le debes de seguir el juego, no te puedes poner a discutir porque si no te vuelves como ellos.

Entrevistador: ¿Qué opina de la imagen negativa que hay de los choferes?

Entrevistado: Pues hay de gente a gente, muchos tienen la imagen de mujeriegos, desmadrosos, borrachos, pero tú no puedes ser como ellos. Debes de ser respetuoso, no andar diciéndote de groserías con los demás compañeros.

Abraham me empieza a platicar sobre la forma en cómo deben de ser las personas, no tener vicios, dar una buena impresión. Me comenta que en ocasiones hay amigos que se suben a su combi y van echando desmadre, diciendo groserías, situación que no le agrada a Abraham, por lo que él intenta ser educado, sin malas palabras, porque él cree que si sus amigos ven cómo es y cómo se comporta lo van a intentar imitar, si ya de plano siguen en las mismas mejor los baja de la combi. Porque hay que poner un poco de ejemplo (sic).

Hace un tiempo había un chavo que nadie le quería dar trabajo por cómo era, pero yo lo subí y me puse a darle consejos. De que evitara las amistades feas, de esas que te dicen vamos a tomar o vamos por la marihuana. Porque si a ti te gustan las fiestas, ¡y no digo que no te diviertas!, una o dos horas y después te vas a tu casa, porque si tomas le haces daño a tu cuerpo, ¿cómo amaneces al siguiente día con la cruda?, si fumas le haces daño a tu cuerpo, al rato ¿cómo van a estar tus pulmones?, señala Abraham.

Entrevistador: ¿Cómo vería si su hijo quisiera dedicarse al mismo oficio que usted?

Entrevistado: Lo vería mal, porque como chofer se sufre demasiado.

Abraham es chofer de planta, trabaja de lunes a sábado. Su jornada de trabajo empieza a las 4:30 de la mañana. Sale de su casa sin desayunar, a eso de las siete o siete treinta se toma un café o un atole, como sus demás compañeros. Por la tarde, sin una hora fija, cuando se puede, se junta con otros compañeros choferes y se va a comprar pollos rostizados o carnitas para comer. Así en grupo sale más barato (sic).

A veces cuando llega a la Base y hay varias camionetas le pide “paro” al checador que esté en turno para dormirse una hora y que éste lo despierte para no pasarse del tiempo, porque si no pides el favor pues te pueden “saltar”, pero para eso hay que hablar.

El día de la entrevista refiere que ya no aguantaba el cansancio y se fue a dormir un rato a su casa, dos horas fueron la única tregua que tuvo en la semana, después llegó y se puso a lavar la camioneta. Él, a diferencia de otros choferes, no trabaja el domingo, tiene un día de asueto, en el que no tiene ninguna ganancia, porque el chofer de transporte público anda al día. Su jornada termina a las siete de la noche. Me muestra su tarjeta donde se marcan las horas de salida y llegada y la última vuelta del día, hay algunas en que se ve las seis de la tarde. Trabajo hasta esa hora porque si no el cuerpo no aguanta. Y luego con que te gane tantito el sueño y cabecees viene el accidente. Por eso te digo que es muy pesado, más para la espalda, (sic). Como chofer de planta Abraham ha trabajado con cinco patrones distintos, con el último lleva diez meses.

Entrevistador: ¿Por qué ha trabajado con tantos patrones?

Entrevistado: Con el primero decidí bajarme de la combi porque el patrón no llevaba la camioneta al taller, sin repararla no se puede trabajar, así que le dije: aquí están tus llaves cuando la lleves al taller me avisas. Yo así soy, si me aburro o se aburren los patrones pues me bajo. Las ganancias diarias que te deja la combi son de trecientos a trecientos cincuenta pesos diarios, y de ahí no pasa. Se puede trabajar más horas para hacerse hasta mil pesos pero es muy matado. Al final el cansancio acumulado cobra factura.

Entrevistador: ¿Por qué cree que hay tan pocas mujeres en el oficio?

Entrevistado: Es que somos muy plebes, decimos puras groserías, y pues ellas nada más andarían viendo hasta lo que no. Son contadas las mujeres que he visto de chofer, y las que hay pues no se mezclan con los demás. No es por nosotros, sino por ellas mismas que no se sentirían bien en el ambiente, y nosotros como hombres pues les tendríamos que guardar un poco de respeto

Entrevistador: ¿Cómo es el ambiente de trabajo?

Entrevistado: Pues la verdad es muy feo, porque hay muchas amistades que te invitan a tomar o a fumar, y si no aceptas hay ocasiones en que se enojan y te insultan. A mí cuando me invitan a tomar les digo por qué no mejor e invitas a comer, ¿no crees?

Entrevistador: ¿No está por gusto en el oficio?

Entrevistado: Es la necesidad, si pudiera volvería a ser policía.

Entrevistador: ¿Qué opina sobre lo que se dice del asiento de adelante, que es reservado para el pollo?

Entrevistado: Pues eso está mal, porque tú no le puedes negarle a nadie el servicio.

Entrevistador: ¿Hay algunos que dicen que lo hacen por seguridad?

Entrevistado: En ningún lugar estamos seguros, cuando llega el accidente llega, cuando llega el ratero llega, todos lo vamos a vivir, eso de la seguridad es mentira de la persona que te lo dijo. El asiento es para todos, no para el pollo, porque yo no discrimino. En las mañanas hay una señora que siempre se sube con sus niños y la otra vez estaban enfermos y no por eso les cerré la puerta. Yo deajo subir a viejitos, a mujeres, a niños, de todo, y eso si tengo que si te veo que le haces algo a un niño yo sí me enojo. La otra vez en la tienda que está en la Base hay una chavita que la atiende, ahí llegó un niño que anda en la calle, yo le dije que le diera un *duvalín* y un *bubulubu* o lo que quisiera el niño; y la de la tienda me dijo que no, entonces yo le dije mira tú dale lo que te estoy diciendo porque yo se lo voy a pagar y no me hagas que te miente la madre, porque yo soy hombre, pero te puedo traer a mi esposa y ella te va a poner en tu lugar. Yo soy muy pasivo pero cuando veo que maltratan a un niño me enciendo. A los chavos que venden chicles, como hay veces que traigo mi yogurt o un "pai", les hablo y se los doy, pero les digo no vayas a tirarlo o regalarlo, tómatelo, ya luego hasta los chavos me reconocen y me saludan. En ocasiones yo no les cobro el pasaje a los niños ni a los viejitos, en algo les ha de ayudar. Es por eso que fíjate que la gente me dice que soy el único chofer que trata bien a la gente.

Al final de su jornada Abraham pasa a alguna capilla, la que le quede de camino, y dice una oración. Llega a comer a su casa y luego a bañarse para al día siguiente repetir su jornada, recorrer la ruta e intentar ser la mejor persona posible al volante. A la combi la deja con el tanque lleno de gasolina y le revisa el aire a las llantas, ya que es la herramienta principal sin la que nada de su trabajo tendría sentido.

La vuelta la inicia con una canción de tipo “salsa” pero conforme avanza el viaje la música cambia, al ritmo de los Rolling Stones, la entrevista se hace otra, una menos formal, una más familiar. A mí me gustan los Beatles, los Creedence, ya viste el video de esta canción (*Bohemian rhapsody* de Queen) está muy bueno, yo regularmente escucho esta música y Salsa, a mí eso de la banda no me gusta, y ya viste, no le subo mucho, a lo máximo que le llego es al nivel veintidós y de ahí no pasa (no se escucha muy duro, se alcanzan a escuchar mis preguntas) no que hay unos que la traen a todo volumen, y luego la gente te habla y pues ni escuchas y te empiezas a hacer de palabras, yo por eso lo escucho sin subirle tanto (sic). Llegamos a la base de la palma, en Cuautitlán.

Entrevistado: Esa música nueva que escuchan los chavos no me gusta, ¿cómo se llama?, son como ese chavo que está sentado allá, y me señala a un checador con gorra, pantalones un poco holgados y tenis. ¿Hip-hop? Ándale, una vez se subieron unos chavos y me dijeron que les pusiera un disco y era esa música, pero decían puras groserías, así que les dije: ¡sabes qué, quítalo!

Mientras esperábamos en la combi me refiere Abraham que él regularmente no se baja de la combi cuando llega a la Base como los otros choferes que vemos de frente sentarse en una banquita con sombra, junto a la cual hay un bolero y un señor que vende tacos de canasta.

Entrevistador: ¿Por qué no le gusta estar con ellos?

Entrevistado: Porque nada más se juntan para murmurar, para hablar de los demás, en este trabajo hay muchas envidias. A veces se te acercan mismos compañeros y andan viendo tu unidad y te dicen órale que bien la traes o ya le pusiste esto o lo otro, pero nada más se andan fijando para echarte malas vibras o por mala onda, sólo figonean, por envidia de que a ellos no les sale o no traen así su camioneta. Por eso mejor pido permiso para dormirme un rato.

Mientras esperamos veo pasar a algunos de los choferes que se han negado a darme una entrevista, se los muestro a Abraham. Si, ellos son muy difíciles, casi ni hablan, ni a nosotros. También un viejito, delgado ¿no?, sí, sí lo conozco, y es que ellos andan a la vuelta y vuelta, ellos no hacen Base, conforme llegan van saliendo otra vez.

Entrevistador: ¿No le gustaría trabajar como ellos, para no esperar?

Entrevistado: No, es muy matado, no descansas nada, terminas de trabajar antes, pero vas bien fastidiado, enojado. Yo creo como ellos no tuvieron estudios no entienden de tu trabajo, por eso no aceptan hablar. Y como están prohibiendo traer compañía para no distraernos y que no suceda un accidente, también por eso.

Entrevistador: ¿Ha tenido algún accidente o lo han asaltado en la combi?

Entrevistado: Hace como quince días me asaltaron con todo y pasaje, por aquí traigo una cicatriz en la cabeza, me dieron un cachazo con la pistola, pero no fue nada grave, a la gente pues les quitaron sus cosas. Llamé al gestor y al patrón para que no hubiera malos entendidos.

Entrevistador: ¿Puso una demanda?

Entrevistado: No, pues ya se quedó así y a seguir trabajando, no queda de otra. Accidentes sólo he tenido uno en estos seis años que llevo en la combi, pero nada grave.

Entrevistador: ¿Qué opina del “más vale muerto que herido”?

Entrevistado: Pues es mejor no, muerto que herido, los dichos son bien dichos, él que los toma es porque los vive, nadie los inventó, solitos llegaron. Y a mí pues la verdad ni me gusta ni vivirlos ni tomarlos. Porque los accidentes te bajan el ego. Aquí hay de todo carnal, todo se vive en el día.

Con respecto al uniforme, Abraham llevaba una playera amarilla mientras hacía el aseo de su camioneta, cuando llegó el turno de salida se puso su camisa blanca sobre la otra prenda, que ya dejaba ver arrugas suficientes para inferir que sólo la había aventado en cualquier lugar de la combi, a él no le agrada mucho la idea del uniforme, a pesar de que aproximadamente tuvo que llevar quince años los colores del ejército y la policía estatal. Lo del uniforme apenas lo hicieron obligatorio y es que como yo les digo en broma a los demás compañeros: estamos bien feos, ahora con corbata y saco nos vamos a ver peor, somos bien plebes (sic)

Abraham se muestra como una persona estricta, disciplinada, con gran apego hacia los niños, religioso, su modo de manejar no es acelerado, ningún pasajero le ha dicho en el camino que se apure. La conversación gira entorno a lo que él cree de cómo debe de ser la manera de comportarse de las personas, tengo que interrumpir para que la entrevista no se pierda y todo se convierta en un sermón para sí mismo.

Entrevistador: ¿Por qué dejó de trabajar en el ejército?

Entrevistado: Tuve un problema, iba manejando, estaba en servicio con otro compañero, una mujer se nos puso en frente y les dijimos que se hiciera a un lado.

Me bajé del vehículo y la encañoné, le dije que si no se hacía a un lado la iba a matar, para mi mala suerte era periodista. La señora puso una demanda y nos fue a reconocer. No, si no es una gracia meterse con un periodista. Teníamos que ir a declarar. Por eso mejor decidí salirme del ejército, iba a cumplir veinte años. Pero me regresaron mis papeles, no tuve problema con el ejército. Después de ahí me metí a la academia de policía. Ahí duré seis años.

Cuando estaba con Obrador como chofer y guardia refiere que tuvo varios enfrentamientos. Mientras va manejando se sube la manga de su camisa y me muestra varias cicatrices de bala.

Entrevistador: ¿No usaba chaleco antibalas?

Entrevistado: Sí, pero no protege de mucho, de todas formas duele y deja marcas.

Entrevistador: ¿Qué le decía su familia al respecto de ese trabajo?

Entrevistado: Mi madre era la que me decía que lo dejara, que era muy peligroso, que mejor me compraba una combi y me metiera de chofer, porque luego los matan o los desaparecen y ya no vuelven a saber nada de ti. Es que hay mucha envidia en la política.

Entrevistador: ¿Cómo chofer de combi cuánto tiempo lleva?

Entrevistado: La verdad ni me acuerdo, no tengo idea, es que tuve un accidente ¿En la combi? No, en la calle. Es que estaba tomando. Antes a mí me gustaba el vino bueno, pero hubo un tiempo en que me empezó a gustar el mezcal, de ese del Tonaya.

Entrevistador: ¿Desde cuándo empezó a tomar, desde chico?

Entrevistado: No, fíjate que yo de chavo no tenía vicios, eso apenas fue hace como seis años que empecé a tomar. El accidente fue hace como unos nueve meses, iba yo tomando en la calle y pues me crucé y no alcancé a ver que venía un carro y me atropelló.

Entrevistador: ¿Cuánto tiempo pasó en el hospital?

Entrevistado: Fueron como tres meses.

Entrevistador: ¿Quién le ayudó para los gastos?

Entrevistado: Mi madre y mis hermanos fueron los que se encargaron mientras estaba yo en el hospital.

Entrevistador: ¿Y de su familia, sus hijos?

Entrevistado: Fue mi madre, en eso fue en lo que me ayudó y lo que me preocupaba, porque yo como sea iba saliendo, pero mis hijos y mi esposa no había quien viera por ellos.

La experiencia ha llevado a Abraham a modificar su forma de pensar, da consejos porque como dice: Yo he pasado por el hospital, por galeras, en la calle, en la cárcel. Lo que ha vivido le da seguridad para hablar sobre la conducta que debe de imperar en una persona. Su carácter amable contrasta con su imagen de militar retirado, más por fuerza que por gusto. Amabilidad que en cualquier momento se puede convertir en agresividad, deja ver el trasfondo de su pasado en las filas del ejército, de la policía estatal y de personal de seguridad.

Le agradezco la entrevista, nos bajamos de la combi para tomarle la fotografía, y aun cuando refiere que todos los choferes están bien feos, me pregunta si así está bien. Le muestro al fotografía, ambos parecemos satisfechos con la plática. Me despido y él me desea que en mi trabajo me vaya bien, que todo lo haga de la mejor manera.

4.9.1.- Siete cuatro de la docena



Nombre: Gabriel Herrera Córdoba.

Lugar de nacimiento: Azcapotzalco D.F.

Lugar de Residencia: Tultepec, Estado de México.

Edad: 36 años.

Estado civil: Soltero.

Escolaridad: Secundaria.

Años en el oficio: Indica llevar 13 años como chofer, 5 en modalidad de combi.

Gabriel Hernández es originario de la ciudad de México, nacido en la delegación Azcapotzalco, desde muy pequeño decide dejar su hogar para irse a vivir con unos tíos a Querétaro. A la pregunta sobre la edad en que decidió salir de su casa responde con un silencio, que se pierde en la profundidad de su mirada, queriendo rescatar del olvido ese pasado que de pronto resucita viejos fantasmas. Desde muy chavo.

Entrevistador: ¿Había mucha diferencia entre la ciudad de México y Querétaro?

Entrevistado: Sí, mucha, antes Querétaro era como un pueblo, ahora es diferente.

Entrevistador: ¿Se fue con alguno de sus hermanos?

Entrevistado: No, me fui solo.

Entrevistador: ¿Visitaba a sus papás?

Entrevistado: Sí, de vez en cuando iba, una o dos veces al año, para las fiestas de navidad.

Gabriel sólo estudia la secundaria, por la falta de recursos económicos y porque manifiesta que ya no le gustaba ir a la escuela. Decide empezar a trabajar de tiempo completo, ya que cuando estudiaba la secundaria trabajaba por las tardes. Su primer empleo fue en un centro comercial.

Entrevistador: ¿Empieza como empacador?

Entrevistado: No, yo estaba en el departamento de frutas y verduras.

A la edad de veintiún años aprende a manejar. El tío con el cual se fue a vivir era chofer de un microbús en Querétaro, es él quien le enseña a cómo conducir un coche.

Entrevistador: ¿Trabajó con su tío, como ayudante?

Entrevistado: No, mejor preferí trabajar por mi cuenta, en los centros comerciales.

Entrevistador: ¿Él le cobraba algún tipo de alquiler?

Entrevistado: No, no me pedían nada, pero de todas formas yo le daba algo de lo que ganaba.

A la edad de veinte cinco años decide salir de Querétaro con rumbo al Estado de México. Trece años son los que Gabriel lleva viviendo en el municipio de Tultepec. El lugar no lo escogió por azar, uno de sus hermanos radicaba en el municipio y es él quien le brinda hospedaje. Su hermano en ese tiempo era chofer de autobús de Turismo, es por él que inicia a laborar en el oficio de transportista.

Entrevistador: ¿Existen diferencias entre ser chofer de autobús de turismo y ser chofer de combi?

Entrevistado: Sí, en el autobús es cómo manejar carro particular, ahí no hay que andar subiendo pasaje. Pero tienes que manejar toda la noche.

Entrevistador: ¿Cuáles eran sus principales destinos?

Entrevistado: Regularmente iba a Veracruz.

Entrevistador: ¿Cuál fue el más largo?

Entrevistado: Cancún, ahí son como 28 horas.

Entrevistador: ¿En esos viajes largos qué hacía para no dormirse?

Entrevistado: Pues manejas toda la noche, pero te vas quedando en diferentes lugares para descansar un rato y luego sigues manejando. Para no dormirse hay que ir bien descansado. Y eso sí, mucho café y refresco.

Entrevistador: ¿Cree que le ha afectado el pasar mucho tiempo sentado y tomando refresco? (en el porta vasos lleva una lata de Coca-Cola)

Entrevistado: Yo creo que sí, tengo gastritis.

(El checador le indica que debe de salir, le firma la tarjeta, arranca esquivando una combi que está a menos de un metro de distancia de él, otra combi toma su lugar).

Entrevistador: ¿Por qué deja de ser chofer de turismo?

Entrevistado: Ahí no trabajas todos los días, sólo los fines de semana y en temporada de vacaciones. No es como en la combi que trabajas diario y ganas diario.

Entrevistador: ¿Cuánto ganaba?

Entrevistado: Ahí es por comisión, el 12 por ciento de los viajes.

Entrevistador: ¿Quién se encargaba de promocionar los viajes, usted?

Entrevistado: La mayoría de las veces era el dueño, él tenía dos camiones, y organizaba los viajes. Pero tú ya después vas conociendo y ya tienes a tu gente, de las que van a Acapulco o a Veracruz de vacaciones cada año.

Entrevistador: ¿Los gastos de la gasolina los pagaba usted?

Entrevistado: No, de eso se encargaba el dueño, del hospedaje, de las comidas y de la gasolina

Entrevistador: ¿Es por el sueldo que deja el autobús?

Entrevistado: Sí, porque trabajas un fin de semana y lo que ganes te tiene que aguantar para el resto de la semana.

Vamos saliendo de la estación del tren suburbano Cuautitlán, donde está la Base de las ranas, como les llaman a las combis de color verde que tienen como destino el tren. Antes de salir debe de dar el ticket que le dieron a la entrada para pagar lo del estacionamiento, tres pesos por cada quince minutos.

Gabriel es chofer de combi desde el año de 2009 en que inició operaciones el Tren Suburbano, que va de Buenavista a Cuautitlán. Es chofer de planta, trabaja en una jornada de lunes a sábado, en un horario que inicia a las seis de la mañana, hora en la que hace su guardia diariamente, hasta eso de las nueve o diez de la noche. Los domingos la combi se queda parada, no la da a trabajar su patrón que cuenta con cuatro combis más y un camión.

Entrevistador: ¿No ha pensado comprarse una combi?

Entrevistado: No, comprarse una combi es mucho problema, en lo económico no sólo es comprarla y ya, luego debes de estar pagando la tarjeta a cada rato.

Entrevistador: ¿Esa no la paga el chofer?

Entrevistado: No, la debe de pagar el dueño, tiene un costo de quinientos pesos y dura ocho días. Sin ella no hay viaje. Por eso es mejor como chofer, ganas más. El patrón se debe hacer cargo de la combi, de las composturas.

El radio que trae empieza a sonar, se oye insistentemente que lo llaman: “Capu”, “Capu”. Gabriel toma el radio y comienza a hablar. Voy en el kilómetro piñata (pasamos por una zona llamada Cebadales dónde lo característico es ver todo el año puestos de piñatas). No te copié.

La entrevista se corta constantemente, en la radio se escucha que le llaman muy seguido, Gabriel es el chofer al que le dicen “Capulina”, por un supuesto parecido físico, que se deja ver, al personaje de televisión, pero para acentuar el golpe se queda en “Capu”. Aquí es más fácil dar con alguien por su apodo, refiere Gabriel. Es como una clave más de esas que a cada rato se dejan escuchar y emite el chofer. Le habla al “Chavito”, al “Colombiano”, al “Compache”.

Entrevistador: ¿Por qué decidió ser chofer de combi?

Entrevistado: Porque me gusta manejar, además no estás todo el día encerrado como en una fábrica.

Entrevistador: ¿Trabajó en alguna?

Entrevistado: No, nada más en los centros comerciales. Luego el sueldo que vienes ganando en un día es lo que gana un obrero en una semana, dan una cosa de nada.

Entrevistador: ¿Cree que cualquier persona puede ser chofer o se necesita algo especial?

Entrevistado: Pues ya no cualquiera. Ahora ya no están aceptando a personas mayores.

Entrevistador: ¿Hay una edad mínima?

Entrevistado: Con que tengas los dieciocho y saques tu licencia, ahí no hay problema. Además debes de tener ganas de estar aquí, porque si no te estresas por el tráfico o te desesperas y luego se desquitan con el pasaje, por eso hay que tener paciencia.

Entrevistador: ¿El radio que suena usted lo compró?

Entrevistado: No, ese se lo pusieron los de la empresa.

Entrevistador: ¿También las claves o esas quién se las dio?

Entrevistado: También en la empresa. Cuando entras a trabajar te dan una hoja con las claves para que te las aprendas.

Entrevistador: ¿Cuántas claves son?

Entrevistado: Entre veinte y treinta.

Entrevistador: ¿Cuándo empezaba no le fallaban las claves, no se equivocaba?

Entrevistado: Sí, al principio no te sabes todas y hablas normal: voy por el banco, llevas a tras a la amarilla. Pero ya con el tiempo te las aprendes.

Entrevistador: ¿En clave, cómo se les dice a los pasajeros?

Entrevistado: Son los doces.

Entrevistador: Ahorita lleva a dos pasajeros nada más ¿Cómo le diría a otro chofer que sólo lleva dos?

Entrevistado: Traigo dos de la docena o dos por doce, o dos docecitos.

Entrevistador: ¿Cuál es la utilidad de traer radio, cuál es su función?

Entrevistado: Para saber que combi llevas en frente, y cuáles son las que traes atrás, para saber más o menos si le aceleras o te vas quedando. Por ejemplo, ahí va una amarilla, esas van al mismo lugar que nosotros, por eso nos van quitando el pasaje, entonces ya decimos va un “cuatrocientos”, esa es la clave para la amarilla, si va para Cantera la clave es “cero dos”, y si va para el Mirador es “cero uno”. Entonces ya decimos va una cuatrocientas al cero dos. El radio sirve para lo que vulgarmente decimos: “casarle la madre a los demás”.

Entrevistador: ¿Con la radio se puede comunicar con cualquier chofer?

Entrevistado: Con choferes de camiones y camionetas que más o menos son como cien.

Entrevistador: ¿Son los que se escuchan en la radio?

Entrevistado: Ahorita sólo son los de Mirador y Cantera, ese es el canal dos. Sólo tenemos autorizado traer el canal de nuestra ruta. El radio trae cuatro canales con los que te puedes comunicar con las combis de Cantera, Mirador, Hacienda, Real, Escuela, Jardines. A veces le puedes cambiar de canal por una emergencia, que tengas que saber algo de otra ruta.

La radio o *civic*, como algunos lo nombran, va empotrado en el parte posterior del asiento de pasajeros más cercano al chofer, que queda a su espalda. De él se desprende la bocina con un cable en forma espiral que retoma a cada instante Gabriel, pocos son los momentos de silencio, que se vuelven oro para mí, para poder seguir una entrevista que se posterga cada que el aparato hace el llamado al chofer y mi pregunta queda volando esperando a ser repetida: ¿Qué me dijiste?

Entrevistador: ¿Con el radio ya no necesitan de los toma tiempo o sí?

Entrevistado: En ocasiones sí, porque no hay nadie cerca, entonces ya ellos nos dicen que combi llevamos a delante y cuanto se lleva.

Entrevistador: ¿Cuántos kilómetros tiene de alcance su radio?

Entrevistado: La verdad no sé, pero hay ocasiones en que se puede escuchar de Cuautitlán hasta Ecatepec.

Entrevistador: ¿Entonces casi siempre hay alguien con quién ir platicando?

Entrevistado: Sí, siempre, la señal no se pierde en toda la ruta, se escucha desde la base.

(El “no hay nadie cerca”, se refería a algún chofer que le vaya avisando que tanto lleva de otra combi o si lo están por alcanzar, no que se pierda la señal. Para mi mala suerte en las vueltas que acompañé a Gabriel no hubo tregua con el radio. Conforme va hablando por el *civic* escucho nuevas claves, las cuales pregunto por su significado, a lo cual acepta decírmelas con cierta duda, como si con ello descifrara algún mensaje secreto, un lenguaje exclusivo que no todos los choferes tienen, las únicas combis que llevan radio son las del Tren Suburbano)

Entrevistador: ¿Escucho que repite muchas veces siete cuatro, que significa?

Entrevistado: Es “no es cierto” o “nada” o “negativo”. Por ejemplo, cuando no llevas ningún pasajero se dice: siete cuatro de la docena.

Entrevistador: ¿Qué otras claves utiliza?

Entrevistado: Pues cuando alguien te habla y te dice algo le dices cuatro, que significa recibido, es como si hubieras escuchado lo que te dijo. De lo contrario se usa el: no te copié. También está el “nueve, nueve” o sea noventa y nueve, que significa: “todo tranquis, todo relax”.

Llegamos a uno de los tantos destinos de la ruta: Mirador San Isidro. En esta base sólo hay combis amarillas, Gabriel pertenece a las azules. Hay cerca de diez combis de la otra compañía y una sola del Suburbano. Gabriel le dice, a su llegada, por el radio a pesar de que pasa a un lado de la combi, al chofer que estaba esperando: no que no te movías. Sale la combi y nosotros nos quedamos esperando.

Entrevistador: ¿Cada cuando sale usted?

Entrevistado: Primero salen dos combis amarillas, y luego una del suburbano.

Entrevistador: Al observar cierta molestia por parte del otro chofer a las palabras de Gabriel le pregunto: ¿cómo es la relación con sus demás compañeros?

Entrevistado: Es de puro cotorreo. Tú ya sabes con quien te llevas y con quien no, y te debes de aguantar. O como ahorita que le digo: no que no te movías wey. Y ya ves cómo responde, mentando madres.

Entrevistador: ¿Qué opina de la imagen del personaje de televisión “el Vítor”, así son los choferes?

Entrevistado: Pues la mayoría sí, más que por la forma de vestir por su forma de hablar.

Entrevistador: ¿El asiento de adelante es sólo para el pollo?

Entrevistado: Puras morras adelante, para cotorrear, responde, y se ríe.

Entrevistador: ¿Cree que se les hacen atractivos a las mujeres?

Entrevistado: No tanto por eso sino por la forma de hablar, porque vas “en fa”, aunque hay otros que son bien “guagarones”. Porque si se sube una chava y le haces la plática y te responde, pues de ahí eres “mijo”. Y si está guapa pues ya le dices que cuando quieras la invitas a comer o a salir.

Entrevistador: ¿Qué opina de los choferes que dicen que el asiento no es para eso?

Entrevistado: Es porque son gays, responde Gabriel y comienza a reír.

Entrevistador: ¿Hay otros que dicen que sólo suben mujeres por seguridad?

Entrevistado: Pues también, porque es más difícil que te atraque una mujer que un wey. Pero ya en estos tiempos sea mujer “o” hombre de todas formas asaltan. (Su celular suena. Las preguntas se suspenden. El checador se le acerca para firmar la tarjeta. Sin despegar el celular de su oído, Gabriel le reclama al checador porque no le aviso antes que ya iba a salir para tomar su tiempo. Te lleva dos minutos, ya sabes que yo siempre les doy dos minutos. Cuáles dos minutos si nada más fue uno. El checador con una sonrisa se aleja a su lugar de espera. Gabriel sigue hablando por teléfono, mientras en el autoestéreo se escucha la estación 91.3, de música pop en inglés. Del espejo retrovisor cuelga un aromatizante en forma de pino, aún con la bolsa del empaque. Gabriel se queda todavía en la base hasta que finaliza su llamada, el checador mira desde lejos al conductor y le hace señales con la mano para que ya salga, pero Gabriel entretenido en su llamada ni le presta atención. Hay la llevo, entonces ahorita paso por ti flaca. Cuelga el teléfono y empieza a avanzar)

Entrevistador: ¿Qué significado tiene para usted la combi?

Entrevistado: Pues es mi herramienta de trabajo, la que me da de comer, la que me da para vestir. Vivo por la combi. Es, como dicen algunos, tu segundo pollo, tu segunda casa, hay que cuidarlas para que te vaya bien. Es mi pocillo. (Por la radio se escucha: Capu, Capu, voy anclado, me dobló la cuatrocientos. Échame la mano, compache. Gabriel responde: Traigo cinco por doce. Yo voy bien, le responden. ¿Qué hago te espero? Mejor dale. En eso Gabriel comienza a acelerar. Hay voy nueve siete, calle dos veinte cinco y avanzando. Gabriel acelera, cada calle que es fácil de identificar tiene una clave. Voy en la ochenta y nueve para la ciento tres, compache. Ya voy aquí en la vampiro (es una calle que va a dar al centro de Tultepec)

Entrevistador: ¿No ha tenido ningún accidente?

Entrevistado: No, hasta ahorita lo que llevo de chofer ninguno.

Entrevistador: ¿Qué opina del más vale muerto que herido?

Entrevistado: Mejor así, no. Está bien dicho. Sale más barato que la persona muera a que quede herido y tengas que pagar toda la vida. A mí no me ha pasado. Alcanzo a ver como una mujer que va en la combi le llama la atención mis preguntas y las respuestas de Gabriel.

Entrevistador: ¿Cree que la combi es el reflejo del chofer?

Entrevistado: Sí, porque si la ven sucia los pasajeros han de decir pinche chofer mugroso, o si la ven golpeada, está cabrón que la gente se suba.

Entrevistador: ¿Usted hace el aseo de la combi o paga para que lo hagan?

Entrevistado: La llevo al autolavado.

Entrevistador: ¿Al terminar su jornada se lleva la combi a su casa o se la lleva a su patrón?

Entrevistado: Los días que trabajo me la llevo, y los domingos que descanso se la llevo al patrón.

Entrevistador: ¿Si tiene alguna emergencia utiliza la combi como coche particular?

Entrevistado: No, la combi no la saco, porque si le pasa algo yo voy a ser el responsable, mejor la dejo en mi casa.

Entrevistador: ¿Usted tiene coche?

Entrevistado: No.

Entrevistador: ¿Hasta cuándo piensa trabajar en este oficio?

Entrevistado: Hasta que el cuerpo aguante.

Entrevistador: ¿Ha pesado en el retiro, tiene usted ahorros para cuando decida dejar de trabajar?

Entrevistado: Pues cuando estaba en los centros comerciales me dieron Afore, y aquí en las combis después de medio año te dan seguro, para ver si aguantas en el trabajo, todavía me llegan los estados de cuenta a mi casa para ver cuánto llevo ahorrado.

La combi se detiene, baja un pasajero, cierra la puerta, pero no arranca. Sin darme cuenta, Gabriel me dice que la deje subir. Volteo la mirada y veo a una mujer esperando en la

acera. Me bajo y la mujer asciende, saluda de beso a Gabriel e inicia el viaje. Ella era la persona con la que estaba hablando por teléfono el chofer. Ocupa el sitio del asiento fantasma. El porta vasos que se convierte en otro espacio que ocupar por el pasajero, por el pollo. La mujer queda junto al chofer, en medio de los dos. La entrevista puede darse por terminada, pero me aventuro a hacerle algunas preguntas a la acompañante de Gabriel.

Entrevistador: ¿Es su pareja?

Entrevistado: No, me responde con una sonrisa.

Entrevistador: ¿Es cierto que a muchas mujeres se les hacen atractivos los choferes?

Karla: Pues a algunas.

Entrevistador: ¿Algunos piensan que es por el dinero?

Karla: No es tanto por eso, sino porque en su trabajo el chofer debe de ser muy sociable.

Entrevistador: ¿Por qué cree que hay pocas mujeres en el oficio?

Entrevistado: Por el ambiente, responde Gabriel.

Karla: Hay algunas que no les gusta trabajar de chofer porque la mayoría son hombres, pero hay otras que les vale, no les importa que todos sean hombres. Pero sobre todo por el horario. Debes de estar todo el día y muchas mujeres son madres y deben de estar al cuidado de sus hijos.

La acompañante de Gabriel se llama Karla. Ella trabaja en una gasolinera. Inicia como otras tantas personas que despachan el combustible. Como los que vemos por la ruta mientras Gabriel maneja, vestidos con su overol gris. A ellos se les llama vendedores de apoyo, me refiere Karla. No cuentan con sueldo o prestaciones. Ganan lo que los automovilistas les dan como propina.

Entrevistador: ¿En las gasolineras es igual que en el oficio del chofer, hay más hombres que mujeres?

Karla: No, donde yo estoy somos más mujeres que hombres, siete mujeres y un solo hombre.

Entrevistador: ¿Trabajas el turno de la noche?

Karla: No, en ese turno sólo hay hombres. No admiten mujeres. Por cuestiones de seguridad, y porque la mayoría de mujeres ya son mamás, por eso escogen el turno

de la mañana. Sólo hay dos chavas que trabajan como vendedoras de apoyo, pero ellas nada más están de medio tiempo, porque estudian, y ya en las vacaciones se meten de tiempo completo. Una de esas trabajadoras es estudiante de sociología, me refiere Karla.

Karla trabaja de lunes a domingo, con un día de descanso entre semana, en un horario de las seis de la mañana a las dos de la tarde. Trabaja en una gasolinera en Teyahualco, perteneciente al municipio de Tultepec. En el empleo lleva seis meses pero asegura que ella ya es encargada de una isla.

Entrevistador: ¿Debes de ser muy feliz trabajas en una isla, como si estuvieras de vacaciones? (Ambos reímos)

Karla: En la estación de la gasolinera así se le llama al grupo formado por el despachador de agua, gasolina, diésel, el contenedor de basura, hay una o dos islas por estación, dependiendo del número de bombas que haya, me explica ella.

Ella refiere que como encargada de una isla ella debe de recaudar el dinero de sus demás compañeros. Cada que llevan mil pesos les recoge el dinero y anota en una libreta el nombre de su compañero y la cantidad para llevar un control, para que al final del día cuadre el dinero con la cantidad de combustible vendido. Después ella tiene la tarea de depositar el dinero que salió de la venta.

Entrevistador: ¿Cómo le hiciste para entrar en ese trabajo?

Karla: Pues fui a la gasolinera, hablé con el gerente y ya me dijeron los papeles que tenía que llevar.

Entrevistador: ¿Piden algún nivel escolar?

Karla: Como mínimo la secundaria, y que seas buena en las cuentas, porque si te falta dinero debes de pagarlo de tu bolsa.

Entrevistador: ¿Supongo que cuando das cambio de más los clientes no te lo regresan?

Karla: No, nadie regresa nada si se les da de más. Piden muchos papeles para entrar a trabajar, incluso la carta de no antecedentes penales.

Entrevistador: ¿Sin un sueldo base te debes a las propinas, te es suficiente con lo que ganas?

Karla: Pues sí porque la mayoría de personas te dejan propina. Y si tú lo atiendes bien la próxima vez que regrese te va a buscar, porque lo atendiste bien. Además la gasolina es obligatoria sino no anda el carro, así que todos los días hay clientes.

Como encargada de una isla Karla manifiesta que ya percibe un sueldo base además de las propinas, a diferencia de sus compañeros que son vendedores de apoyo. Por esa razón refiere que hay muchas envidias en el trabajo, porque hay quienes ganan más que otros, quienes se andan peleando por los clientes y otros se molestan. Pero conforme vas trabajando te vas desarrollando en el ambiente y vas aprendiendo. El único inconveniente que encuentra en su trabajo es que en los días festivos también debe de trabajar, no importa que sea Año Nuevo o Navidad.

Llegamos a la estación del tren suburbano. Como hay muchas camionetas Gabriel debe de salir del tren y esperar en el “terreno”, hasta que le avisen cuando le toque su turno, cada quince minutos sale una combi, que es el tiempo en que tarda en salir el tren suburbano de la estación Cuautitlán. El terreno es un predio rodeado de malla ciclónica, que alquila la empresa para que las camionetas esperen a que se les llame por el radio.

Gabriel no llega al terreno, se queda en una calle aledaña, le doy las gracias y me despido. En un descuido mío olvido fotografiar al chofer. Al regresar comprendo porque no llega al terreno. Con incomodidad, y pena, le toco la puerta: Karla y Gabriel están abrazados besándose. Él acepta fotografiarse, aunque antes, en tono de broma Karla me dice que si no soy investigador privado, espía.

Me pongo aquí, a lado de mi pocillo, así le llama a la combi, Gabriel. Doy gracias nuevamente y me retiro para no interrumpir en la escena.

4.9.2. Mujer al volante.



Nombre: Alejandra Herrera Hernández.

Lugar de Nacimiento: Tultepec, Estado de México

Lugar de Residencia: Tultepec, Estado de México.

Edad: 35 años.

Estado civil: Unión Libre.

Escolaridad: Secundaria.

Años en el Oficio: Indica llevar 5 años como chofer.

Sólo existen dos mujeres trabajando como choferes en la línea de Cuautitlán-Tultepec, una es hija de una dueña, por lo que sólo trabaja los sábados, y en ocasiones ni en ese día, la otra es Alejandra, chofer de la camioneta 75, así es como logro dar con ella. Pregunto por ella en la base de combis a un “gritón” de escasos veinte años. Ya no tarda. Recuerdo las palabras de un checador quien fue el que me dijo quiénes eran las dos mujeres que trabajaban en la empresa y cuales las combis que manejaban. La de la 75 es machorra, se viste como hombre, dicen que si le dices mujer se enoja. La otra trae la 301, esa si es mujer mujer, dicen que es delgada, bonita. Nada más no vayas a decir que el checador de Cantera fue el que te contó, me dijo.

Mientras iba en una entrevista con el chofer Noé observamos en la ruta a Alejandra. Ahí va, nada más que lleva a su novia, me dijo Noé. Al siguiente día estaba en la base esperando a que llegara.

Alejandra Herrera tiene 35 años de edad, por falta de recursos y de tiempo, deja los estudios terminando únicamente la secundaria. Su familia tenía un puesto de comida cerca de un paradero de camiones, por lo que desde que tenía quince años comenzó a observar cómo era el mundo del transporte público, ya que les vendía de comer a los camioneros. Su primer trabajo como vendedora ambulante la llevaría al último, que hasta la fecha desempeña. Debido a que su familia contaba con coche particular, desde muy niña aprende a manejar. Pero es hasta los veinticinco cuando incursiona en el oficio.

Entra a trabajar como checadora para la empresa AMOSA, Autobuses Melchor Ocampo S.A. Es ahí donde compañeros del paradero le empiezan a enseñar el oficio, completamente diferente a lo que había aprendido en su casa para manejar el coche. En un principio empezó cobrando y dando el cambio a los pasajeros, sentándose a un lado del chofer, en el asiento de adelante. Después le dijeron que se diera “las tres” en el volante, como quien fuma un cigarro. Da sus primeros pasos en una carrera de cinco años como chofer de combi.

La jornada de Alejandra inicia a las cuatro de la mañana en que se despierta, se pone su uniforme, que lleva su nombre y el de la empresa para iniciar su guardia que es a las 4:50 am. No se desayuna a esa hora porque es muy temprano, eso ya lo hace después de una o dos vueltas, a eso de las ocho de la mañana, un café o un atole y un pan. Cuando da una vuelta completa por la mañana refiere dormirse unos veinte minutos para descansar un rato y seguir su rutina, ya sin ningún descanso, hasta eso de las nueve de la noche en que termina su jornada, excepto los días jueves en los que le toca hacer guardia en la noche, de diez a once, la última vuelta de la línea.

Alejandra es chofer de planta, trabaja de lunes a sábado, los domingos se queda parada la combi, nadie la trabaja, por la desconfianza del patrón para que se suban otros choferes. Como los demás choferes, Alejandra el día de descanso no tiene salario.

Entrevistador: ¿A qué crees que se debe que hay pocas mujeres trabajando de chofer?

Entrevistado: Es por los horarios, se tiene que trabajar mucho tiempo y por las noches, y también por la familia, porque te dicen que es muy peligroso, que si a los hombres cuando los asaltan a veces les pegan, ahora imagínate que le van a hacer a una mujer. Mi familia tenía miedo a que yo trabajara de chofer.

Entrevistador: ¿La mayoría de choferes son hombres, tú como mujer como sientes el ambiente?

Entrevistado: Pues en esta línea casi no se ve, pero antes donde trabajaba en las melchoras no importaba que estuvieran a cinco metros de distancia se mentaban la madre sin importarles quién pasara, si veían a una mujer ya le andaban chiflando. Y hay algunos que te ven así de ¿qué hace una mujer aquí, si este es trabajo de hombres?

Entrevistador: ¿Cómo es tu relación con los demás choferes?

Entrevistado: Pues es nada más de buenas tardes, buenos días, como te ha ido y hasta ahí, yo no me junto con ellos, por cómo son, porque no se vería bien que una mujer anduviera igual que ellos diciendo groserías o llevándose con ellos. A veces si se me sube, me enoja, pero se ve mal. Porque mi antigua patrona, en las melchoras, ella si a los choferes que le decían algo se los cacheteaba, les decía de cosas, no se dejaba, pero no era lo mismo, porque ellos como hombres pues no hacían nada, porque ella era mujer, hasta que encontró a uno en sus cinco minutos de locura y le pegó.

Entrevistador: ¿Cualquier persona puede ser chofer de transporte público?

Entrevistado: Sí, con que sepa manejar tenga licencia y tarjetón, y que le guste, porque si no te gusta lo que haces lo haces de mala gana, te frustras y el dinero que ganas siempre se te hace poco.

Entrevistador: ¿Qué es lo más difícil de ser chofer?

Entrevistado: El tráfico. Porque nunca falta el coche que se te cierra y ya te dieron ganas de bajarte y golpearlo, o de cerrártele. Luego si va una combi antes que tú y la alcanzas a ver, ya la quieres alcanzar para que no te gane el pasaje. O si el “toma tiempo” te dice que lo llevas a un minuto le aceleras. Pero el pasaje es el que siempre las lleva de perder cuando te vas correteando o rebasando a otras combis. En algunas ocasiones sí les llegué a pegar a algunos carros que se me cerraban, porque decía si por las buenas no se hacen a un lado pues ahora por las malas, hay les va.

Alejandra refiere que con su último patrón apenas lleva diez meses, porque ya había dejado de trabajar como chofer debido a su mal carácter. Manifiesta que antes sí les decía de groserías a los choferes, se podía bajar de la combi y hacerse de palabras si alguien se

le cerraba o discutir con el pasaje porque no le pagaban lo que era o porque los pasajeros exigían que los bajara en determinado lugar aunque estuviera prohibido. Era como los demás choferes, comenta Alejandra, de los que si algo les pasaba en el día iban molestos durante toda la jornada.

Entrevistador: ¿A qué crees que se debía tu carácter?

Entrevistado: Son problemas que venía acarreado desde la infancia, antes era bien gandaya, por cosas que se van acumulando, y llega un punto en que ya no ves quién te la hizo sino quién tela paga. Es toda una vida de frustración. Estaba yo bien neurótica. Tuve que pedir ayuda al grupo. Me muestra un cartel, como el que utilizan para poner los lugares de destino de la combi, con las siglas del doble A encerradas en un triángulo y éste a su vez en un círculo, con la frase: la alegría de vivir. Y tres palabras a los costados: Unidad, Servicio, Recuperación.

Alejandra recurrió a alcohólicos anónimos para resolver su problema de carácter, su agresividad desmedida que luego se volcaba en la agresión. Su oficio de chofer la exponía a constantes cargas de estrés, entre el tráfico y la lucha por el espacio con los demás automóviles, y los pasajeros que sacan de quicio hasta al más paciente, y también por un alcoholismo que vislumbraba su inicio. Fue en el grupo donde aprendió a dominar su carácter, a no desquitarse con la primera persona que se le pusiera enfrente. Porque mira, ahí va una combi, antes ya me hubiera enojado y le hubiera acelerado, pero ya no, mejor lo dejo, si no agarro pasaje pues ya ni modo, después vendrá la mía. Con el pasaje es lo mismo porque hay personas que no pagan lo que deben, pero no me voy a poner a pelear por un peso, luego se va subiendo de tono, mejor lo dejo, ya se subirá quien si pague. Una vez me tocó que me dijeron por aquí bajo y sin pagar se fue la persona, y yo dije ¿pues a qué hora me pagó?, pero así pasa, hay cosas que uno no puede controlar, ni cambiar (sic).

Entrevistador: En el grupo de alcohólicos anónimos es donde conoce a su actual patrón, era el padrino del grupo. Por lo mismo de su carácter había dejado de ser chofer, se dedicaba a otras labores.

Entrevistado: Cuando estaba en mi casa me fue a ver mi padrino, me dijo que si yo antes trabajaba de chofer, le dije que sí, pero que ahorita ya no. Él fue el que me dijo que tenía su camioneta parada, que necesitaba un chofer, yo le dije que no tenía nada, ni la licencia ni el tarjetón, ni el dinero de la fianza. Él me dijo que no me preocupara que él me daba para sacar los papeles. La empresa me esperó un mes para conseguir la licencia y para dar lo de la fianza y así empecé de nuevo, llevo diez meses con él (sic).

Entrevistador: ¿Cómo fue el regreso al oficio?

Entrevistado: Al principio fue difícil porque yo no sabía el modo de trabajar de esta línea, no sacaba ni lo de la cuenta. Al inicio no le agarraba la onda, casi no subía pasaje. Fue hasta que le dije al patrón que no podía y él se subió conmigo para enseñarme a trabajar. Y poco a poco le fui entendiendo, porque había choferes que me veían y me alcanzaban, o no me decían cómo le tenía que hacer

Entrevistador: ¿Era como una especie de bienvenida al grupo?

Entrevistado: Pues sí, ya con más tiempo los empecé a conocer y ya me saludaban, iba viendo quién era el que se iba rápido y quién el que se iba lento, no siempre puedes ir a una velocidad, depende del chofer que lleves antes que tú, si sabes su forma de trabajar pues tú ya le vas midiendo la velocidad. En este trabajo el principio es lo complicado, pero si aguantas los primeros quince días ya la hiciste.

En el techo de la cabina hay una hoja de papel pegada con pequeñas tachuelas, es una sentencia escrita con letras góticas que resume la forma de actuar de Alejandra: **Dios concédeme serenidad** para aceptar las cosas que no puedo cambiar, **Valor** para cambiar las que sí puedo y **Sabiduría** para distinguir la diferencia. Del espejo retrovisor cuelga la imagen de Jesucristo y una pequeña piñata.

Entrevistador: ¿Tú adornaste la combi?

Entrevistado: Sí, yo puse los santitos y el letrero, las imágenes son de las que la gente te ofrece y ya le das una moneda.

Entrevistador: ¿Fuiste a la comida del 12 de diciembre?

Entrevistado: No, no fui, pero ese día le pedí la combi a mi padrino, le dije que la iba a llevar a bendecir. La adorné, le puse flores y la llevé a una iglesia.

Entrevistador: En el parabrisas hay unas letras que no alcanzo a leer bien. ¿Qué dicen?

Entrevistado: Nazareno, esa las puso el patrón.

Entrevistador: También veo que hay un símbolo de pesos ¿La están vendiendo?

Entrevistado: Antes la estaba vendiendo mi padrino porque se había desilusionado. Le habían tocado puros choferes que le quedaban mal. Uno de esos le habló por teléfono y le dijo que fuera a recoger la combi, que la había dejado por el Toreo, y hasta allá estaba, en una pensión. A otro chofer que subió la desvalijó toda. Otro le tronó la caja de velocidades.

Entrevistador: ¿No has pensado en comprarte una combi?

Entrevistado: Lo he pensado pero pienso que es mejor manejar que ser dueño de una combi. Porque cuando se te descompone hay que invertirlo en la compostura. Y como chofer si le falla algo nada más le digo al patrón que necesita llevarla al taller y él es el que se debe de hacer cargo, si tiene o no dinero para componerla ese ya es asunto de él. Además como dueño te arriesgas a subir un chofer que no te entregue la cuenta o que maltrate la combi. Porque hay veces que no se saca lo de la cuenta y pues le digo al patrón y él me ha dicho, en esas ocasiones, que saque cien pesos de la cuenta y me los quede, que bien pudiera engañarlo y así sacar más dinero diciendo que no completo, pero cuando verdaderamente lo necesite o no complete ahí va estar el problema, por eso mejor ahí está lo de la cuenta y si saco nada más cien para mí pues ya vendrán días mejores. Porque también hay otros patrones que te piden la cuenta completa y si sacaste para tus gastos o no ese ya no es su problema.

Entrevistador: ¿Te sucede seguido no completar la cuenta?

Entrevistado: Pues si hay días que son malos, pero la mayoría son buenos.

Entrevistador: ¿Qué horas son las muertas?

Entrevistado: Pues hay algunos que dicen que por las mañanas, hasta las diez es hora buena; de ahí hasta las doce casi no hay pasaje, luego viene otra hora buena hasta eso de las tres de la tarde y de ahí a eso de las cinco o cinco y media vuelve a ser hora muerta. Pero para mí es más de suerte, que de una hora o de la salida de la gente de su escuela o trabajo, porque hay veces que es hora muerta y yo voy llena, porque hay señoras que salen por su mandado o gente que va a pasear. En mi caso me dicen que por qué me gusta ir a Capilla, siendo esa una base mala, pero a mí ahí me va bien. Por eso te digo que es cuestión de suerte, y de no desesperarse.

Entrevistador: ¿Hay ocasiones que no sacas lo de la cuenta y das vueltas demás?

Entrevistado: Pues si se puede sí, pero regularmente saco lo de la cuenta a mí hora.

Entrevistador: ¿Qué opinas que hay muchas mujeres a las que se les hacen atractivos los choferes?

Entrevistado: Pues ha de ser porque piensan que el dinero que traen es de ellos, y como ves yo llevo aquí en la marimba las monedas y un billete, y las chavas se van con la idea que tienen dinero, sin saber que la mayoría es para la cuenta o la gasolina.

Entrevistador: ¿Cuántos es lo que debes de sacar para obtener ganancias?

Entrevistado: Del diario son seiscientos pesos que debo dar de cuenta, más el diésel, que son como trescientos pesos y los veinte que le doy a los de la gasolinera, porque ellos no

tienen un sueldo, viven de las propinas que les da la gente. En total son como novecientos veinte pesos diarios, lo demás que saque es para mí.

Entrevistador: ¿Cuánto tiempo piensas estar en este trabajo?

Entrevistado: Pues hasta que se pueda, porque me gusta, pero tengo a un primo que trabaja manejando un tráiler, y mí tirada es que los días en que no trabaje en la combi, él me enseñe a manejar, y ya después trabajar ahí.

Entrevistador: ¿Les va mejor que a un chofer de combi?

Entrevistado: Pues ellos ganan por kilometraje, lo que recorras es lo que te pagan, además hay muchos que le meten el tanque lleno y después le sacan el diésel o la gasolina y lo venden, para tener más dinero, pero no es tanto por el dinero si no por el gusto de manejar.

Entrevistador: ¿Ser chofer de transporte público tiene sus pros y sus contras, tú no tienes prestaciones laborales, ni fondo para el retiro, para tu jubilación, has pensado en ello?

Entrevistado: Pues si he pensado en ahorrar, he visto eso del guardadito, que aunque no gano dinero por lo menos está seguro. Y si hay veces, por ejemplo, que me he quedado sin trabajar hasta por diez días, porque la combi está en el taller. Entonces tuve que regresar a mis antiguos trabajos. Por donde vivo hay una señora que me dice que le corte el pasto, o que le pinte su casa, que la impermeabilice, incluso le he hecho a la albañilería, pero si es muy pesado, también por eso hay pocas mujeres que trabajan en eso, ellas son más de trabajo de detalles.

Entrevistador: ¿Qué opinas del asiento reservado para el pollo?

Entrevistado: Pues hay algunos que no le abren a cualquiera, y yo como ves no es que la cierre sino que tiene su truco la puerta, cuando acelero se cierra automáticamente.

Llegamos a la Base de Xahuento, cerca de la cual se ve una cruz gigantesca de la Iglesia de Jesucristo de los últimos días. Le pido permiso a Alejandra para fotografiarla junto a su combi, y al querer bajar me doy cuenta del truco de la puerta, no puedo abrir. Un par de niños están limpiando una combi de la fila por lo que el turno de salida se adelanta. Ella hace el truco de la puerta para seguir una vuelta más.

Entrevistador: ¿En el tiempo que llevas manejando has tenido algún accidente?

Entrevistado: Sí, pero sólo fue un laminado, por no quererme esperar le pegué a un carro.

Entrevistador: ¿Tuviste que bajar al pasaje?

Entrevistado: No, no fue para tanto, pero en otra ocasión si me chocaron feo. Un cuate de una camioneta me pegó cerca de la puerta, y yo pensé que después se iba a echar de reversa, pero no, le aceleró más, lo bueno fue que me pegó en la salpicadera, pero en lugar de detenerse se quiso escapar y aplastó una motocicleta, pues me bajé para que no se fuera y le dije: haber chavo me vas a tener que pagar. Y en eso que salieron los vecinos de la colonia y cerraron la calle, y nos dijeron que no lo iban a dejar ir hasta que nos pagara, luego atrás venía una combi, de las amarillas, también a reclamar porque le había pagado a él primero, pero este cuate por no quererle pagar al de la combi, quiso escapar, y a ver, le tuvo que pagar cuatro mil al de la motocicleta, dos mil quinientos a mí, y tres mil pesos por la puerta de la otra combi, por eso es mejor detenerte y no hacer más grave el problema.

Entrevistador: ¿Qué piensas del más vale muerto que herido?

Entrevistado: Pues yo pienso que no sale más barato un muerto, sale más barato cuidarte y cuidar al peatón. Porque luego hay algunas personas que te salen de pronto y debes de tener cuidado de no aventarlas, mejor les digo pásate a que te atravieses. Ese es mi único miedo, llegar a tropellar a alguien, porque los carros como sea un golpe y no pasa de ahí, pero a una persona es diferente.

Entrevistador: ¿Qué opinas de los policías de tránsito, te piden mordida?

Entrevistado: Pues cuando hacemos paradas donde está prohibido, o como ahorita que no me orillé bien, y el otro de enfrente está peor, casi en diagonal, pero dice la de atrás me cubre. Pero la mordida es de diez pesos, y por ejemplo hay veces que me hacen la parada cinco personas donde no debo recoger pasaje, y pues digo cinco por ocho pesos del pasaje ya son cuarenta, le doy los diez pesos al policía y ya me quedan treinta para mí, además ya en el día no me molesta el de tránsito, como ya le di, se hace tonto todo el día el policía y ya no me dice nada. En otros lados te piden treinta o veinte pesos.

Entrevistador: ¿Veo que tu jornada es larga, tienes una hora fija para comer?

Entrevistado: No, no hay una hora especial, cuando me da hambre

Entrevistador: ¿Vas a tu casa como otros choferes o comes en la calle?

Entrevistado: No, no como en la calle porque me hace daño, y tampoco voy a mi casa, me traen la comida. A veces me hablan por teléfono y yo ya les digo que voy a pasar por determinado lugar, y ahí ya me esperan y me dan mi comida.

Entrevistador: ¿Veo que depende muchas personas de los choferes, los checadores, los gritones, los chismosos, el de la gasolina?

Entrevistado: Sí, esto del transporte es todo un círculo, dependemos unos de otros. Hubo un tiempo en que quisieron quitar a los “toma tiempo”. Nos dijeron en la empresa que ya nos les diéramos dinero, que eso que les dábamos no los quedáramos e hiciéramos con ello lo que quisiéramos. Pero yo si les seguía dando, no les daba de ida, pero ya de regreso, cuando nadie veía, les daba o se lo ponía en la puerta y ya él lo agarraba, y como no ven que estiras la mano pues ni se dan cuenta. Y es que los “toma tiempo” son de utilidad, porque ya te dicen cuánto tiempo llevas de la combi que traes enfrente y él cuánto se lleva de la otra, por eso dicen llevas cinco de la amarilla y él lleva tres de la azul, con eso ya sabes si vas despacio para agarrar más pasaje o le aceleras para que no te lo gane él. Porque sin los “toma tiempo” es como ir a ciegas.

Entrevistador: ¿Veo que ningún chofer lleva el cinturón de seguridad, no es obligatorio?

Entrevistado: Sí, pero a los de tránsito se les olvida, y ya no te obligan a traerlo puesto. Fíjate que he conocido a varios compañeros que los han asaltado y con el mismo cinturón de seguridad los amarran y ahí los dejan hasta que pasa alguien y les ayuda.

Entrevistador: ¿A ti te han asaltado alguna vez?

Entrevistado: Pues sí, una vez, pero no fue violento, hasta eso que fueron medio educados. Se subieron a adelante, y me empezaron a hacer la plática, que si no conocía a tales personas y pues yo le dije, no, sabes, es que apenas tengo poco tiempo en esta ruta, pero yo ya sentía que me iban a asaltar. Yo llevaba varias monedas y un billete, aquí en la marimba, así como ahorita, y nada más veía que se le quedaban viendo al dinero, ya después me dijeron no pues déjanos ahí en la esquina, y ya cuando se iban a bajar, ni me dijeron nada, agarraron las moneadas y los billetes, y pues ya les dije “no hagan bronca”, y se fueron. En otra ocasión un chavo se me acercó a la puerta y estiró la mano para sacar el dinero, ahí mejor decidí arrancarme, el chavo se veía que iba todo drogado, pues dije más vale aquí corrió y ni modo, el chavo se alcanzó a agarrar de la puerta y no se soltaba, hasta después de un rato.

Su teléfono suena, en el celular se alcanza a ver la fotografía de su pareja. Me pide disculpas y contesta. Parece acordar el lugar en donde la verá para que le lleve su comida.

Entrevistador: ¿Para la limpieza de la combi, les pagas a los niños que están en la base?

Entrevistado: En ocasiones, pero la mayoría de las veces lo hago yo, la limpieza cuesta treinta y cinco. A veces si les digo que la trapeen, esa vale diez pesos, o que le echen aroma y ya se les da cinco pesos. La limpieza de la combi la hago cada tercer día, y ya por dentro lo hago a cada rato. Por las mañanas cuando se está calentando el motor, lo ocupo para limpiarla.

Antes de llegar a la base Alejandra me pide que le quite los letreros a la combi, ya no va a llegar, tiene un viaje especial. Como no le checaron la tarjeta ella ya no puede ir cargando. Va a san Miguel Capilla a hacer su viaje a la Central de Abastos, ya de ahí se va para Cuautitlán a seguir su rutina. Ya no sigue el camino marcado por la ruta, toma otros atajos. Me pide que le indique en qué lugar me puede dejar.

El viaje ha terminado.

Conclusiones

La travesía que se ha intentado trazar haciendo análisis sobre el transporte colectivo en su modalidad de combi y la forma en cómo interaccionan las personas que utilizan este medio de transporte llega a su fin. El análisis que se ha desprendido de esto ha intentado arrojar un poco de luz sobre el tema, que parece perderse entre los millones de viajes que se realizan diariamente en la Zona Metropolitana del Valle de México. Perdido en el aburrimiento de un embotellamiento que ya es la regla. Entre el ruido de un escape, un motor que parece avión de alguna guerra olvidada, el grito de un vendedor ambulante en una zona de alta velocidad, el claxon incansable que se despliega en el ambiente como si con ello el tráfico dejara de existir y todo fluyera sobre el asfalto. Parecen condenar al análisis de la vida cotidiana en el transporte a alguna película pintoresca o un ensayo del carácter “mexicano”.

El análisis del sistema de transporte colectivo desde un enfoque microsociológico pone de manifiesto ese hacer y decir, cómo se explican su mundo y cómo actúan, su sentido práctico en palabras de Bourdieu, de aquellos que se movilizan diariamente a sus diferentes destinos, puntos de encuentro, rutinas. La forma en cómo se interactúa en esta microecología del transporte público que tiene sus fallas, sus conflictos, pero también armonía y solidaridad, y que van a depender de la definición de la situación que den los sujetos quienes usan y brindan el servicio. De manera que las respuestas violentas, la indiferencia, la conducta *blasse* y su contraparte o antítesis, en un plano ideal, de cooperación y armonía, dependerán de cómo se defina la situación y si un exabrupto, una falla en la interacción, haga necesario su reformulación, su redefinición. Las antípodas son el conflicto que detiene toda marcha, el accidente, la riña que convierte al público en una audiencia para un espectáculo en el que tal vez no se quiera estar, y en ese estar un cobro extra de tiempo perdido, que es en la práctica, junto al desplazamiento, uno de los objetivos principales del viajero: dirigirse a cierto lugar en el menor tiempo posible. Y su contraparte, la perfecta armonía y solidaridad, en la que los participantes de la situación hacen que esta fluya de la mejor manera. Entre estos dos polos, el viaje. Lo que queda velado al ser analizado como efecto de las grandes fuerzas que presionan al sujeto en la metrópoli.

Al ser analizado de esta manera el transporte colectivo se convierte en un punto de referencia para comprender diferentes elementos de la vida social, apoyándose del “manual” que representa la teoría de la situación goffmaniana. Si bien el trabajo se circunscribe a un pequeño universo, bien puede ampliarse y encontrar, con sus límites y sus fallas al querer aumentar la visión, respuesta, causas y consecuencias de diferentes problemáticas que podemos observar, como es el caso del papel que juega el cuerpo, en el sentido más superfluo, lo físico, en una situación en la que la reducción de espacio le deja poco margen para movilizarse, por lo que el actor deberá desarrollar su actuación de manera que no quebrante ese orden que se va tejiendo al momento de ingresar a esa microecología, al rozar con esa piel en la que se porta la historia de cada pasajero, que ha aprendido cuánto espacio debe reivindicar para sí y para los suyos, de qué maneras puede ampliarlo o se verá reducido, qué sitios en ese espacio le pueden ser ventajosos y la manera en cómo puede ocuparlos, de cómo evitar y lidiar con los que le suponen una

desventaja y lo llevan a realizar una tarea por la cual no habrá remuneración económica más que anímica. Es decir en este trabajo no sólo se presta atención a la interacción de los pasajeros en un espacio reducido y cómo se organiza, sino de todo lo que se desprende de este análisis de la vida cotidiana a través de los sentidos y eso nos lleva a hacer una pequeña, aunque molesta metáfora, radiografía, de un sector de la sociedad mexicana. De sus hábitos alimenticios, debido a su falta de tiempo y organización, por motivos laborales, que han llevado a un problema de salud pública como es el caso de la obesidad, enfermedades cardíacas y diabetes por su estilo de vida.

A través de la figura del chofer se pueden observar estas formas de contratación en los que no existe ninguna seguridad laboral y todo corre a cuenta del propio trabajador. La forma en cómo visualizan y construyen su mundo Las causas que los llevan a buscar y laborar en este tipo de trabajos así como de las satisfacciones que encuentran y los elementos que generan un sentido de pertenencia a través del oficio. La forma en cómo la autoridad es percibida, corrupta, es reflejada en los policías de tránsito y las señales que se infringen sin mayor pudor que el de no ser vistos. Choferes hombres como proveedores económicos para la familia. La visión que tienen sobre las mujeres la divide en “madre”, mujer de edad mayor, madre-esposa que está en su casa a la espera de que se le dé el “gasto”, mujer-pollo que cruza por la vía pública y por ese sólo hecho es objeto de miradas, piropos e intentos de conquista que bien pueden parecer hostigamiento. Y que se pueden observar en la serie entrevistas que nutren el final de este trabajo.

La investigación que se ha realizado ha pretendido demostrar que detrás de la indiferencia con la que se presenta el pasajero de transporte público, existen atención a la situación valorada en tanto las emociones que le va generando el viaje, una serie de rituales, glosa corporal, gestos, normas, reglas y roles, que regulan el espacio de interacción en el transporte, sin que por ello dejen de existir choques, malos entendidos, fracturas en la interacción que permitan reelaborar el conocimiento que cada sujeto tiene para desarrollar el papel que ha de jugar en el día a día.

A diferencia de los planteamientos de George Simmel sobre la apatía, el carácter *blässée*, del urbanita que se ve desbordado por todos esos impulsos a los que lo somete la metrópoli. Este análisis pone en evidencia al pasajero que se “hace pasar” por indiferente para fundir un límite con el otro, para protegerse en la reserva y proteger a los demás de toda esa información que se despliega sobre el transporte y ese otro vehículo que cada uno constituye, su cuerpo. Pero que, en casi todo momento ya que pueden existir desatenciones por parte del viajero, está atento a lo que pasa alrededor suyo. La diferencia es que Simmel deja de lado lo que sucede en ese ir y venir, en las repeticiones que aunque fugaces van dejando huella y nos dicen quiénes son esos viajeros que pasan más tiempo en transporte de lo que leen o comen. Que si bien existen las presiones que manifiesta en su ensayo sobre la vida mental en la metrópoli y a pesar del contexto de violencia en la que se vive no es la norma el conflicto y la respuesta violenta. En el transporte una persona que se enfada, que responde violento, que reclama la falta de espacio es marcada por las miradas, es mal vista, se le designa como “delicada”. Tampoco pretendo hacer creer que el transporte es el paraíso de la armonía y la

solidaridad. Se han hecho observaciones de los aspectos que agradan y desagradan al pasajero y al chofer como dos sujetos que forman parte del mismo equipo. Lo que nos da el hacer uso de los conceptos del sociólogo Erving Goffman es que entre la armonía, la indiferencia y la respuesta violenta se cruza “la cara”, la imagen que quiere dar de sí mismo y que, al hacer uso de estos estados de ánimo o reflejarlos, se atribuye elementos positivos o negativos con los cuales se le catalogará en cada encuentro social al viajero.

Al ser analizado como un no lugar, ni relacional, ni histórico y que no genera identidades singulares, se pierde de vista el vínculo que se genera entre las personas que forman parte de esta estructura y quienes se relacionan con dichos integrantes. Al grado en el que a través de esta relación pueden formar parte de la estructura estos habitantes del no lugar, y en ese formar parte se crea una relación, que poco a poco va a ir marcando y siendo parte de su historia, de su biografía, por lo que habrá elementos para su identificación o que gracias a estos han servido para crear un vínculo, como sucede con jóvenes que empiezan observando, luego se convierten en ayudantes y finalizan con el sueño de ser quien lleva el volante.

A través de un análisis del manejo del cuerpo, una sociología de los sentidos en la vida cotidiana en el transporte, se ha mostrado como aquello que parece lo más personal que cada uno tiene, está moldeado por lo social. La sociedad deja su marca sobre los cuerpos, la forma en cómo se desdobl原因 los sentidos es un ejemplo de esto. Hay una división sexual de los sentidos como hay una división sexual del trabajo. Y ambas se ponen en evidencia en el transporte, en el que la mayoría de los casos los choferes son hombres y en la construcción de su mundo la visión del género femenino, etc.

Las prácticas que muestran la cooperación y solidaridad se ven reflejadas en las acciones que se desempeñan como tareas o roles por parte del pasajero para ayudar al chofer a que el viaje sea rápido y fluido, como es el caso de la persona que abre la puerta o la que pasa el dinero y el cambio que recibe del chofer, de los demás pasajeros. La primera está siendo substituida por la tecnología, en un principio bastante rústica, en forma de palanca que hala el conductor para que abra la puerta y ya sólo el pasajero jale para abrir por completo y descienda. Tal es el caso del paradero de Santa Martha Acatitla, rumbo al D.F., y Estado de México, así como en la delegación Magdalena Contreras; y algunas más modernas vistas en el municipio de Tultepec, en las que se abre por completo desde un botón en el tablero del chofer.

Estos avances nos muestran el desarrollo del transporte colectivo. La combi se nos presenta como el antes y el después de la inserción de mecanismos de mayor tecnología, en lo que apenas era un rústico automóvil, que en un principio tenía botes de pintura forrados, que hacían de asiento. La combi nos muestra el pasado de los medios de transporte masivo, en los que la cooperación con el chofer estaba ligada al funcionamiento del transporte y que en algunas modalidades no requiere ya ni siquiera de que una persona lo conduzca, tal es el caso de los aviones con el piloto automático; para borrar de posibles accidentes el error humano.

De la misma manera nos muestra una etapa anterior a la gran explosión demográfica y crecimiento urbano, que necesita de modalidades de transporte con una mayor capacidad para movilizar a millones de personas; como lo podemos observar en el desarrollo de la historia del transporte, como es que en un principio se cuenta con automóviles pequeños para una minoría que puede pagar por ellos, para después pasar a modalidades más grandes en dimensiones, que movilicen a enormes cantidades de trabajadores que se deben desplazar hacia los centros de trabajo que se empiezan a alejar de sus lugares de residencia, en un principio en las grandes ciudades, luego en la periferia, cuando ésta se satura y necesita liberarse. Las modalidades de transporte de dimensiones menores se sacan de circulación, se usan como transporte particular o se llevan a zonas donde la demanda sea poca como para satisfacerla con esas modalidades. De esa manera fue como la combi se insertó en el Estado de México al verse marginada por el Metro, el microbús, los camiones y el metrobús, en el D.F.

Este proceso se empieza a vislumbrar en el Valle de México donde dominan las combis, como es que cada vez se insertan modelos con mayores capacidades, al grado de llegar a combis del tipo *Traffic* o *Crafter*, que parecen microbuses, con la configuración de los asientos idéntica a estos, ya no como las demás combis a modo de mesa redonda, con cuatro bancas. Conforme la demanda crezca y las empresas que dominan el transporte concesionado en el municipio de Tultepec y Cuautitlán, donde se hizo la investigación de campo, vean rentable insertar otras modalidades veremos la proliferación de microbuses y la reducción de combis del modelo tradicional.

Este proceso parecería ser el fin de las combis, ya que cada vez el proceso de urbanización alcanza a la mayor parte del país, así como el desarrollo de otras grandes ciudades. Y, sin embargo, la combi también es un antes y un después. Antes de las modalidades que pueden albergar a mayores pasajeros, y después, al saturarse las vías de comunicación terrestre por el parque vehicular, que congestionan diariamente el espacio público. La combi se convierte en una modalidad idónea, (en términos económicos y espaciales, no tanto en confortables y de seguridad para el pasajero debido a sus dimensiones) para ciudades con problemas de espacio y circulación; ya que por ser pequeña tiene mayor capacidad de maniobra y es más rápida. Hoy en día se ve su proliferación en la ciudad de México.

Lejos de quedar erradicada esta modalidad va tomando mayor participación en diferentes rutas en todo el país. Al grado que los transportistas se han convertido en actores sociales que luchan diariamente por el espacio y el “pasaje”, que es retribución económica y anímica. Al poder vencer, aunque sea efímeramente, en la carrera de la vida a su compañero de oficio, a su contrincante; para conseguir la “chuleta”.

De manera que el chofer se ha convertido en parte importante de la vida cotidiana; como actor social que conecta los lugares desde ese no lugar ambulante, y nos lleva por el laberinto de nuestros itinerarios, de los que pocas veces podemos escapar. Y también como sujeto a estigmatizar debido a su carácter jocoso y pintoresco, en cómo se nos

presenta. Se convierte en objeto de las risas y el desprecio, en una sociedad que critica el racismo de su país vecino, los Estados Unidos, pero se muestra mucho más “discriminadora” y racista de lo que realmente acepta, bajo la apariencia de “así somos los mexicanos”, de la llamada idiosincrasia o el “carácter nacional”.

Más allá de presentar un perfil, muy al estilo de la psicología, del chofer; se han presentado una serie de entrevistas, con la intención de que hablen por sí solos y se tejan a través de lo que dice cada uno, informaciones suficientes como para delinear la figura del transportista. A manera de un recorrido por esa ruta que es su vida al volante.

Ninguno de los temas intenta agotar el conocimiento sobre la vida cotidiana dentro del transporte público, puesto que éste se va elaborando día con día; y esto mismo se pone en evidencia al observar como la dinámica sufre ligeras modificaciones conforme el tiempo pasa. Muestra de esto es que en la combi, por su diminuto espacio, hace de las personas que van de pie un obstáculo, por lo que la norma suele ser que cuando los asientos se hayan ocupado el chofer ya no se detenga, sin embargo, al observar otras rutas, y con información de diferentes pasajeros, en algunos sitios subir personas de pie se ha hecho algo normal, y el hecho de que alguien reclame el sobrecupo se muestra como un gesto fuera de situación, inaceptable para el conductor y extraño para la persona que se ha acostumbrado a ello.

Se puede concluir con este trabajo, que ha tomado al transporte público en la modalidad de combi como centro del análisis, que tiene pertinencia el estudio microsociológico de un aspecto que pareciera banal para la sociología, pero que a partir de él, se han desarrollado temas de importancia; tal es el caso de la forma en cómo se controla y se usa el cuerpo en situaciones de una reducción espacial que nos enfrentan a situaciones con “extraños”; cómo se regula el espacio y el uso de éste por parte de sus integrantes, como reivindicadores del territorio que creen merecer. Si bien sólo se realizó análisis de una modalidad de transporte, las observaciones bien valen para otras tantas, ya sea a partir de las diferencias que se observan o las similitudes que se encuentran en unas y otras.

El objetivo nunca fue crear o generar medidas que vayan orientadas a mejorar el servicio de transporte, que bien hacen falta y de las cuales están llenos varios estantes de diversas bibliotecas de trabajos que se llenan de polvo de indiferencia, de autoridades que dejan al trazo urbano a la especulación y la improvisación, para con ello generar riqueza, a su favor. Sino la del universo que gira entorno de este caos de choches, gente que lleva prisa, tráfico diario, vendedores ambulantes, olores, sabores, imágenes, choques, encuentros, despedidas, mentadas de madre, silbidos, cotejo que luego se vuelve acoso. Mundo en el que día a día nos encontramos participando sin a veces tomarlo en cuenta, la mayoría de viajes en el Valle de México se dan en transporte público.

Por lo que se concluye que la reserva, la conducta *blasseé* y la indiferencia como forma de socialización de la metrópoli, bajo las ideas simmelianas, ponen el velo a una serie de roles, rituales de interacción, cooperación y solidaridad que se desarrollan en la

vida cotidiana, y que intentarán evitar el conflicto y la confrontación con el otro lo más que se pueda como medida ritual para sostener su cara y la definición de la situación, hasta que esta no se pueda sostener y se redefina, diferente a lo planteado por Simmel, en el que la antipatía y responder de manera violenta es la norma. Por lo que en el presente trabajo se muestra cómo es que en el pasajero existe más empatía, reflejada en la ayuda que brinda a sus demás compañeros, atención y deferencia que de la que se cree, ya que al ser estas acciones rutinarias se pierden de vista hasta para la propia persona que las realiza. Dándonos una imagen de personas que siguen sus itinerarios, como extras de una película en la que lo importante está en otro lado, desplazándose en su burbuja individual que los protege de las presiones externas sin sentir atracción o repulsión por lo que se le presenta, es decir indiferencia. Sin embargo con esto no pretendemos decir que todas las acciones o en todo momento el pasajero se mantiene al tanto de lo que pasa, y que le generen emociones de agrado o desagrado, de emoción o de tranquilidad, que sea deferente, con buen proceder, se muestre empático, cooperador y solidario con el grupo de pasajeros, también existen momentos en los que no se presta atención a los pasajeros, son las veces en que cada quien se hace cargo de sus asuntos para no incomodar a los demás, y que en ocasiones se sume en sus pensamientos perdiéndose su mirada en la ventanilla, casi de la misma manera en la que Marc Augé de pronto en su *Etnólogo en el Metro* empieza a analizar el transporte para luego divagar sobre el pasado describiendo como algo secundario lo que está pasando a su alrededor, con los pasajeros, su análisis se centra en lo retrospectivo, en sus recuerdos que se cruzan como las líneas del Metro.

Por lo que no descartamos la premisa de la indiferencia, así como de que en ocasiones se puede llegar a presentar conflictos o una escena, en la que los pasajeros se enfrascan en una discusión con otro pasajero o con el chofer, el chofer con algún transeúnte o con otro chofer de automóvil particular, y en casos extremos llegar a los golpes. Lo que se aclara en esta investigación es que no es la apatía la forma de socialización que impera en los habitantes de la zona metropolitana, sino una mezcla de empatía, cooperación, solidaridad con momentos de indiferencia, reserva, encono, influidos por el contexto en el que se vive y por la proximidad física a la que están obligados a viajar y compartir el trayecto con extraños.

En lo referente al no lugar planteado por el antropólogo Marc Augé, se concluye que el transporte sí se encuentran estas características a las que sólo le atribuye al lugar antropológico lo histórico, relacional y de identidad singular pero para el caso del chofer de transporte y algunos pasajeros que mantienen o generan una relación con él, como es el caso de amigos, familiares, jóvenes que desean integrarse al oficio o parejas sentimentales. Mientras que para el resto de pasajeros sólo se genera una identidad compartida, son “pasajeros”, sus relaciones serán breves y escasas, pero que pudieran ser duraderas al pasar de ser un desconocido por alguien al que se le va conociendo y generando confianza para poder romper el hielo. En estos términos, el transporte es un no lugar para la mayoría de pasajeros pero para el chofer es un lugar. Es decir sus límites no

se perciben con facilidad, genera identidades compartidas para los pasajeros y singulares para los choferes y quienes entran en este mundo que puede resultar contradictorio es un no lugar y es un lugar. Lo que resalta el presente trabajo es que al ser considerado como no lugar deja de lado el vínculo entre quienes forman parte de la estructura y quienes se encuentran frente a ella, el pasajero y el chofer, quien brinda un servicio y quien accede. Cómo se influye el uno al otro.

De manera que el universo del transporte público nos contiene y nos desborda. Nos hace circular y nos atrapa. Nos acerca y nos aleja. Nos aburre y nos cautiva. Es una paradoja sobre ruedas.

Apéndice

En el ámbito del transporte público existen una serie de situaciones atípicas o extraordinarias, que nadie daría crédito; como el de una mujer que pide el favor al chofer que se detenga un momento para que su hija baje a hacer del baño, abre la puerta y en plena banqueta a mediodía, la niña hace sus necesidades. O un chico que se marea en la combi y sin controlarse devuelve el agua que había tomado dejando un pequeño hilo recorriendo el piso. O la discusión entre una mujer y un hombre grabada y llevada a YouTube.

Estos sucesos se mezclan con las demás formas de actuar de los pasajeros y del chofer, y que éste último encuentra en el automóvil un potenciador de su anatomía, el falo. Que inviste con aquellos elementos que lo atrapan y que embelesan y son dignos de mostrarle al otro. La religión, el deseo, el amor, el vínculo afectivo, el accidente, el asalto, el carácter azaroso que parece conlleva su trabajo, la vida, la muerte, el hastío, la ratificación de la masculinidad, la fantasía, su educación. Navegan con el chofer y el pasajero proyectados sobre el fuselaje y el adorno del vehículo, así como de la interacción y la forma en cómo se actúa en la vida cotidiana del transporte público.

En este apéndice se muestra una serie de imágenes que era necesario mostrar para completar la lectura del siguiente trabajo.



Foto: Víctor Hugo Cortés 2014. Combi con gran estampado de una mujer, en la parte posterior y ventanilla, con una frase, que nos muestra que la combi por su velocidad o pericia al manejar es “Inalcanzable”; como la imagen de mujer bella, de la fantasía, que despliega en el vehículo representando a la “Femme Fatal”.

Foto: Víctor Hugo Cortés 2014. Imagen de personas que después de misa del 12 de Diciembre hacen fila para obtener un pan dulce y vaso de atole que regala el organizador, el Chofer Gerardo apodado “Mochilón”.





Foto: Víctor Hugo Cortés 2014. Base de combis Los portales Cuautitlán. Al frente, dominando, la línea Autobuses Tultepec S.A de C.V, en la parte inferior, Autotransportes Estrella del Valle de México.



Foto: Víctor Hugo Cortés 2013. Combi con protección por la que se observa una rendija para pasar el pago y dar el cambio al pasajero, que es decorada del mismo color que el resto del interior en un tono rojizo.



Foto: Víctor Hugo Cortés 2014. Combi particular con vistosa decoración en tono gris, para la Expo de Autos Clásicos Cuautitlán 2014.

Las mugeres mi delirio
Los peatones mi martirio

PARA VINOS Y MUJERES —
TRABAJAMOS LOS CHOFERES

NO ARROGE BASURA EN
EL INTERIOR DEL VEÍCULO,
NO SEA



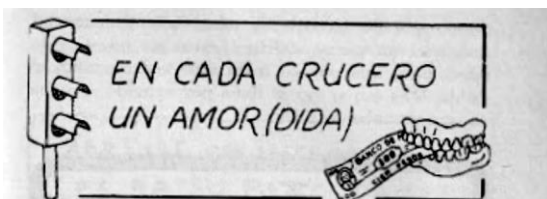
PAGUE CON MONEDA FRAC-
SIONARIA; NO DISCUTA.



NO ADMITO PAGUE SU PASAGE



PASAME POR LA ISQUIERDA
NO MAS TOCAME EL PITO



La diferencia de los letreros de los años 70, izquierda, tomados del Letreros de la picardía Mexicana, de Armando Jiménez; con los actuales, del lado derecho, vistos en combis y camiones, algunos de páginas de internet como Perufail.com

POR FAVOR NO SE
DUERMA EL
OPERADOR SE EXCITA
MUCHO CON SUS
RONQUIDOS

SI SON TAN
AMABLES DE
RECORRERSE
HACIA ATRÁS



Si sacas a tu hijo
de viaje y tiene
mas de 3 años no
sea culero paga
su pasaje

SE PROHIBE EL MANICURE
Y EL MAQUILLAJE DENTRO
DE ESTE VEHICULO GRACIAS

PROHIBIDO
ROBAR
EL GOBIERNO NO ACEPTA COMPETENCIA

POR LAS QUE
ANDANDO PEDAS
ME VEN GUAPO
TELATE
POR TI

PROHIBIDO
PERREAR
EN ESTA ZONA

Bibliografía.

- Aguilar Nery, Jesús, "Masculinidades, choferes y espacios urbanos en México", *Revista Convergencia*, vol. 10, 2003.
- Al Khamissi, Khaled, *Taxi*, Almuzar, 2009, Madrid.
- Arango, Ariel, *Las malas palabras. Virtudes de la obscenidad*, Santa Fe, Ediciones ACA, 2010.
- Augé, Marc, *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 2000.
- _____, *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Barcelona, Gedisa, 1998.
- Balzac, Honoré, *Eugenia Grandet*, México D.F., Espasa Calpe S.A., 1973.
- Barthes, Roland, *Mitologías*, México, Siglo XXI, 1999.
- Bartra, Roger, *La Jaula de la melancolía. Identidad y metamorfosis del mexicano*, México, Debolsillo, 2006.
- Bassols, Mario, (comp.), *Antología de sociología urbana*, México D.F., UNAM, 1988.
- Batalla, Bonfil, *México profundo. Una civilización negada*, México D.F., Editorial Grijalbo, 1990.
- Baudrillard, Jean, *Cultura y simulacro*, Barcelona, Kairós, 1978.
- _____, *El sistema de los objetos*, México D.F., Siglo XXI, 1969.
- Bourdieu, Pierre, *Capital cultural, escuela y espacio social*, México, Siglo XXI, 2011.
- _____, *Poder, derecho y clases sociales*, Bilbao, Editorial Desclée, 2001.
- Brito Lemus, Roberto (Dir.), *El pasajero. La voz del usuario*, México D.F., Año 1, Núm. 3, Abril-Mayo 2005.
- Broch, Hermann, *Kitsch, vanguardia, y el arte por el arte*, Madrid, Tusquets, 1979.
- Burr, Claudia; Canales, Claudia y Piñó Ana, *Cuaderno para el ciudadano en apuros*, México D.F., Calentamiento Global A.E., 2007.
- Canclini, García, *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos 1940-2000*, México D.F., FCE, 1996.
- Castellanos, Alicia (Coord.), *Imágenes del racismo en México*, México D.F., Plaza y Valdés, 2003.
- Castilla del Pino, Carlos (Comp.), *El silencio*, Madrid, Alianza Editorial, 1992.
- Cervio, Ana Lucía (comp.), *Las tramas del sentir. Ensayo desde una sociología de los cuerpos y las emociones*, Buenos Aires, Estudios sociológicos Editora, 2012.
- Del Río García, Eduardo, *El libro de las malas palabras. Insultos, maldiciones y palabrotas del uso diario en América Latina*, México D.F., Editorial Grijalbo, 2004.
- Elías, Norbert, *El proceso de la civilización*, Madrid, FCE, 1987.
- _____, *La sociedad cortesana*, México D.F., FCE, 1996.
- Flores Escalante, Jesús, *Breve historia de la comida mexicana*, México, Ediciones de Bolsillo, 2004.

- _____, *Diccionario del caló mexicano*, México D.F., suplemento de la Revista Quo, 2008.
- Ferrés I Prats, Joan, “Televisión, familia e imitación”, Barcelona, *Revista Comunicar* 10, 1998.
- Fuentes, Carlos, *La región más transparente*, México D.F., Alfaguara- Santillana, 2008.
- García Márquez, Gabriel, *Doce cuentos peregrinos*, México D.F., Diana, 2011.
- Garfinkel, Harold. *Estudios en etnometodología*, México D.F., Editorial Anthropos, 2006.
- Geertz, Clifford, *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa, 2003.
- Giddens, Anthony, *La estructura de las clases en las sociedades avanzadas*, Madrid, Alianza Editorial, 1996.
- Goffman, Erving, *Estigma: la identidad deteriorada*, Buenos Aires, Amorrortu, 2008.
- _____, *Los momentos y sus hombres*, Barcelona, Paidós, 1991.
- _____, *La presentación de la persona en la vida cotidiana*, Buenos Aires, Amorrortu, 1989.
- _____, *Relaciones en público. Microestudio del orden público*, Madrid, Alianza editorial, 1979.
- _____, *Ritual de la interacción*, Buenos Aires, Tiempo contemporáneo, 1967.
- González de Pablo, Ángel, “Sobre los inicios del espiritismo en España: la epidemia psíquica de las mesas giratorias de 1853 en la prensa médica”, *Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia*, vol. LVII, 2006.
- Gutiérrez Nájera, Manuel, *La novela del tranvía*, México D.F., FCE, 1984.
- Hall, Edward, *La dimensión oculta*, México D.F., Editorial Siglo XXI, 2003.
- Harris, Mervin, *Bueno para comer. Enigmas de la alimentación y cultura*, Madrid, Alianza Editorial, 1999.
- Hasse, Herman, *El lobo estepario*, México D.F., Editores Mexicanos Unidos, 1985.
- Hammersley, Martyn y Atkinson, Paul, *Etnografía. Métodos de investigación*, Paidós, Barcelona, 2004.
- Hernández, Anabel, *Los señores del narco*, México D.F., Grijalbo, 2010.
- Isaacs, Joseph, *El transeúnte y el espacio urbano. Sobre la dispersión y el espacio público*, Buenos Aires, Gedisa, 1988.
- Iturriaga Acevedo, Eugenia, “Una propuesta para el estudio del racismo”, en *Las élites blanca: racismo, prácticas y discriminación étnica en Mérida, Yucatán*, Tesis Doctoral Instituto de Investigaciones Antropológicas UNAM, 2011.
- Jiménez, Armando, *Letreros de la picardía mexicana*, México, Editorial Posada, 1991.
- Laporte, Dominique, *Historia de la mierda*, España, Editorial Pre-Textos, 1989.
- Larrea, Cristina, “La colonización olfativa de la medicina”, revista *calle 14*, vol. 4, núm. 5, julio de 2010.
- Le Bretón, David, *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos*, Buenos Aires, Nueva visión, 2009.

- _____, *La sociología del cuerpo*, Buenos Aires, Nueva visión, 2002.
- _____, *El silencio: aproximaciones*, Barcelona, Sequitur, 2006.
- León Portilla, Miguel, *La visión de los vencidos*, México D.F., UNAM, 2007
- Lewis, Oscar, *Antropología de la pobreza. Cinco familias*, México D.F., FCE, 1967.
- Lipovetsky, Gilles y Raux, Elyette, *El lujo eterno. De la era de lo sagrado al tiempo de las marcas*, Barcelona, Anagrama, 2004.
- Lomnitz Adler, Claudio, *Modernidad india. Nueve ensayos sobre nación y mediación en México*, México, Editorial Planeta, 1999.
- López Austin, Alfredo y Toledo, Francisco, *Una vieja historia de la mierda*, México, CEMCA- Le Castor Astral, 2009.
- López Cervantes, Malaquías (Coord.), *Enfermedad renal crónica y su atención mediante tratamiento sustitutivo en México*, México, UNAM, 2010.
- López y Fuentes, Gregorio, *El indio*, México D.F., Editorial Porrúa, 1972.
- Mateu Serra, Rosa, *El lugar del silencio en la comunicación*, tesis doctoral, Departamento de Filología clásica Francesa e Hispánica Universidad de Lleida, España, 2001.
- Mead Georges, Herbert, *Espíritu, persona y sociedad*, Barcelona, Paidós, 2004.
- Mead, Margaret, *Sexo y temperamento en tres sociedades primitivas*, Barcelona, Paidós, 2006.
- Merleau Ponty, Maurice, *El mundo de la percepción*, México D.F., FCE, 2003.
- Messmacher, Miguel, *México: megalópolis, evolución y dinámica de los municipios conurbados de la Ciudad de México*, México D.F., Foro 2000, 1987.
- Monsiváis, Carlos, *Días de Guardar*, México D.F., Ediciones Era, 2010.
- _____, *A ustedes les consta. Antología de la crónica en México*, México D.F., Editorial Era, 1981.
- _____, *Los rituales del caos*, México D.F., Ediciones Era, 1995.
- _____, *Entrada libre. Crónica de la sociedad que se organiza*, México D.F., Biblioteca Era, 1987.
- _____, *Amor perdido*, México D.F., Biblioteca Era, 1984.
- Montesquieu, *Ensayo sobre el gusto*, Buenos Aires, Espasa-Calpe, 1958.
- Novo, Salvador, *El joven*, México D.F., Imprenta Mundial México, 1933.
- Park, Ezra, *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1999.
- Payá Porres, Alejandro, *Vida y muerte en la cárcel*, México D.F., Plaza y Valdés, 2006.
- Paz, Octavio, *El laberinto de la soledad y otros ensayos*, México D.F., Siglo XXI, 2008.
- _____, “El ogro filantrópico”, *Revista cuadernos de economía*, Colombia, vol. 17, núm.28, 1998.
- Ramírez Heredia, Rafael, *La jaula de dios*, México D.F., Conaculta, 2000.
- Revueltas, José, *La palabra sagrada*, México D.F., Ediciones Era, 1999.
- Ritzer, George, *Teoría sociológica clásica*, Madrid, McGraw Hill, 1993.

Rodríguez Martos Dauer, Ricard, *El buque mercante como institución total*, Barcelona, Tesis Doctoral Universidad Politécnica de Cataluña, 1996.

Rossell, Daniela, *Ricas y famosas*, México D.F., Editorial Océano, 2002.

Salgado Cervantes, Eddy (Dir.), *Gaceta cultural: los hijos del alebrije*, Pachuca Hidalgo, Año 3, número 16, Marzo-Abril 2011.

Santa María, Francisco, *Diccionario de mexicanismos*, México D.F., FCE, 1959

Sartori, Giovanni, *Homo videns. La Sociedad teledirigida*, Argentina, Editorial Taurus, 1998.

Simmel, George, *El individuo y la libertad*, Barcelona, Ediciones Península, 2001.

_____ “Estudios sobre las formas de socialización”, en *El espacio y la sociedad*, Tomo VI, Madrid, Alianza editorial, 1980.

Sobrino, Jaime, “La urbanización en el México contemporáneo”, *Reunión de expertos sobre: población territorio y desarrollo sostenible*, CEPAL, Santiago, 16-17 de agosto 2011, pp. 1-20.

Tolstoi, León, *Sonata a Kreutzer*, México D.F., Editorial Tomo, 2012.

Usigli, Rodolfo, *El gesticulador*, Madrid, Ediciones Cátedra, 2004.

Väänänen, Veikko, *Introducción al latín vulgar*, Madrid, Editorial Gredos, 2003.

Villoro, Luis, *Los grandes momentos del indigenismo en México*, México D.F., FCE, 2013.

Yépez, Heriberto, *La increíble hazaña de ser mexicano*, México D.F., Editorial Planeta, 2010.

Recursos electrónicos.

Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano del Estado de México, *Antecedentes históricos de la Secretaría de Comunicaciones*, (en línea) Obtenido de: <http://portal2.edomex.gob.mx> (consultado noviembre de 2013).

Arenas, Gabriel, *Historia de los autobuses en la Ciudad de México de 1917 a 1981*(en línea), Obtenido de: <http://esquina-bajan.blogspot.mx> (consultado febrero de 2012)

Conaculta, *Encuesta Nacional de hábitos, prácticas y consumo culturales*, (en línea) Obtenido de: <http://www.conaculta.gob.mx> (consultado septiembre 2010).

Consulta Mitofsky, *México: Hábitos alimenticios y conceptos de comida chatarra. Encuesta Nacional en vivienda*, (en línea), Obtenido de: www.consulta.com.mx (consultado enero 2011)

Cámara Nacional de la Industria del Vestido, *¿Cuánto mide México? El tamaño sí Importa*, CANAIVE (en línea) Obtenido de: http://www.canaive.org.mx/detalleNoticias.php?%20id_notas=832 (consultado Febrero de 2012)

El 70% de los que ganan la lotería pierde su dinero en unos cuantos años, El Universal digital (en línea), Obtenido de: <http://www.eluniverso.com> (consultado 23 noviembre de 2012)

El Poder del Consumidor, *Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana* (en línea) Obtenido de: <http://www.elpoderdelconsumidor.org> (consultado 21 de noviembre 2012)

Es de nacos (en línea) Obtenido de: https://www.youtube.com/watch?v=f1I_xcIYI1g (consultado el 20 de agosto 2014).

Estadística Básica Municipal del Estado de México, (en línea) Obtenido de: <http://igecem.edomex.gob.mx> (consultado 8 de octubre de 2014).

Frida Kahlo describe su accidente (2007), (en línea) Obtenido de: <http://theshops.mx> (consultado 17 de octubre de 2007).

Gaiano, Pablo; Hijano, Clara, *Origen etimológico de las palabras discriminar y discriminación*, (en línea) Obtenido de: <http://fupadi.blogspot.mx> (consultado el jueves 7 de octubre de 2010)

Gorz, André, *La ideología social del automóvil*, Letras libres (en línea), obtenido de: <http://www.letraslibres.com/revista/convivio/la-ideologia-social-del-automovil> (consultado diciembre de 2012)

Hernández Mejía, Salvador, *De los privilegios y los cambios: antecedentes históricos del artículo 3º constitucional* (en línea), Obtenido de: <http://www.uv.mx> (consultado 1 de Agosto de 2014).

Historia de la kombi vw alemana, (en línea) Obtenido de: <http://www.solokombis.com.ar> (consultado octubre de 2012).

INEGI, *Cuantificando la clase media en México: un ejercicio exploratorio*, (en línea), México, Obtenido de: <http://www.inegi.org.mx> (consultado diciembre de 2010).

Instituto de Opinión Pública, *Encuesta de acoso sexual callejero en América Latina* (en línea), Obtenido de: <http://textos.pucp.edu>. (consultado Junio 2013)

Organización Mundial de la Salud, *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Es hora de pasar a la acción*, (en línea) Obtenido de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/ (consultado agosto 2009).

Juárez, Blanca, *Desplaza el celular a la ingesta de alcohol como primera causa de accidentes viales*, La jornada (en línea) Obtenido de: <http://www.jornada.unam.mx/2014/12/27/politica/012n1pol> (el día 27 de diciembre de 2014)

Kuri Rodríguez, Ariel, *La mirada de Durkheim*, revista Nexos Digital (en línea) Obtenido de: <http://www.nexos.com.mx/> (consultado 1 de Noviembre de 2010).

La combi en México, (en línea) Obtenido de: <http://clubtipo2mexico.tk/> (consultado junio de 2012).

Lorenzo Meyer, *Escándalo*, Agenda Ciudadana (en línea) Obtenido de: <http://www.lorenzomeyer.com.mx/documentos/pdf/020822.pdf> (consultado febrero de 2014)

Luege, José Luis, *Combis y Ruta 100 primera parte*, El Universal digital (en línea) Obtenido de: <http://m.eluniversal.com.mx> (consultado 14 de Abril de 2014).

Manuel Barrera, Juan, *Muerte de chofer desata enfrentamiento en Izcalli*, El Universal digital (en línea) Obtenido de: <http://m.eluniversal.com.mx> (consultado 27 de Septiembre de 2012)

¡Malditas Domésticas!, texto de Daniel Bisogno, indigna a diputados; será demandado; exigen disculpa, revista Sin Embargo digital (en línea), Obtenido de: <http://www.sinembargo.mx> (consultado Abril de 2013).

Mayoral Jiménez, Isabel, *15 multimillonarios... ¿Y todos los demás?*, CNN digital (en línea) Obtenido de: <http://www.cnnexpansion.com> (consultado 11 de marzo de 2013)

Monsiváis, Carlos, *El habla y el cine de México. Ahí está el detalle*, Voltairenet digital (en línea) Obtenido de: <http://www.voltairenet.org> (consultado 18 de agosto de 2002)

Ocurre en México una violación sexual cada 4 minutos, dice la SSA, La Jornada digital (en línea) Obtenido de: <http://www.jornada.unam.mx> (consultado 25 de Abril de 2010).

Pallares Gómez, Miguel Ángel, *Crece en México mercado de artículos de lujo*, El Universal digital (en línea), Obtenido de: <http://www.eluniversal.com.mx> (consultado 11 de agosto de 2014).

Reyes Heróles, Federico, *Ser y creerse*, revista Nexos Digital (en línea) Obtenido de: <http://www.nexos.com.mx/> (consultado 10 de mayo de 2010).

Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de México, (en línea) Obtenido de: <http://portal2.edomex.gob.mx> (consultado octubre de 2013).

Taxistas del sur reclaman concesiones prometidas a cambio de votos para EPN, E-Consulta digital (en línea) Obtenido de: <http://e-veracruz.mx> (consultado Septiembre de 2014).

Versace, Francisco, *Piropos nacos* (en línea), Obtenido de: <http://www.angelfire.com> (consultado Agosto de 2013).

Wade, Leslie, *México, el país con más muertes relacionadas al consumo de refresco*, CNN digital (en línea) Obtenido de: <http://mexico.cnn.com> (consultado Marzo 19 de 2013).