



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO

FACULTAD DE ANTROPOLOGÍA

Antropología del volante: La dinámica social entre conductores de transporte público de la Zona Metropolitana de Toluca; ¿Qué hay más allá del volante?, estudio de dos casos

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

P R E S E N T A

ELENA URIBE HERNÁNDEZ

DIRECTOR DE TESIS:
DR. FRANCISCO JAVIER ALVIRDE HERNÁNDEZ



TOLUCA, MÉXICO SEPTIEMBRE 2022

Los antropólogos estudian a los seres humanos allá donde los encuentran y en cualquier momento —en el interior de Australia, en un café turco, o en un centrocomercial de cualquiera de nuestras ciudades—.

(Anónimo)

“Por ejemplo, si estudias el transporte, tendrías que andar en camión, tomar todas las rutas; yo tomaría todas las rutas ida y vuelta varias veces en diferentes horas para tener el feeling (sensación). Hablo del feeling de lo que sea, del paisaje, de la gente, de cómo manejan, de si hay más tráfico o no, lo que sea.”

(Grimaldo, 2018:153)

¿Creen que ser chofer es fácil?

No, no es fácil levantarse desde temprano para empezar el día, no es fácil estar trabajando bajo la presión de juntar dinero para entregar una cuenta, no es fácil estar bajo el sol todo el día y peor aún estar en medio del tráfico, no es fácil despertar y ver a tu familia como duerme, no es fácil llegar a casa después de un día de trabajo y ver como ellos ya están durmiendo, no es fácil perderse de momentos familiares, no es fácil cargar con la responsabilidad del pasaje. Siempre tienes que estar atento a cualquier momento y circunstancia; y no, no se tiene un horario fijo de comida. Por eso y por muchas más cosas no es fácil ser chofer.

Atte. UN CHOFER

Fresas 17/05/2021

INDICE

Introducción.....	7
Antecedentes	8
Planteamiento del problema	10
Justificación	12
Objetivos	13
□ Objetivo general	13
□ Objetivos específicos	13
Hipótesis	13
Metodología	13
Cap. 1 Teórico-conceptual	20
1.1 ¿Qué es antropología?.....	20
1.2 Cultura.....	23
1.2.1 Cultura del volante.....	27
1.3 Espacio y antropología: antropología del espacio.....	29
1.3.1 Construcción social del espacio.....	31
1.4 Antropología urbana y espacio urbano.....	34
1.5 Organización social e identidad	36
1.5.1 Dinámica social y estilo de vida	43
1.5.2 Vida cotidiana	47
1.5.3 Redes de relación	50
Cap. 2 Contexto fisiográfico: etnografía del lugar de estudio Toluca de Lerdo	55
2.1 El municipio de Toluca en el Estado de México	55
2.2 Ubicación y generalidades de la Zona Metropolitana del valle de Toluca	57
2.3 Aspectos demográficos del municipio de Toluca	59
2.4 Infraestructura	60
2.5 Educación	64
2.6 Organización económica.....	65
2.7 Zona metropolitana de Toluca.....	66
Cap. 3 Etnografía del fenómeno de estudio: dos estudios de caso de trabajadores del volante en la ciudad de Toluca	70

3.1	Breve historia del transporte público	70
3.2	Conductores / Choferes	74
3.3	Sistema de transporte público en la ZMT	78
3.4	Transporte público.....	81
3.5	Unidades / Autobuses	83
3.6	Preguntas clave para poder entender el contexto social de los conductores de transporte público.....	85
3.7	Perspectiva de un ex conductor de transporte público.....	93
3.8	Día laboral.....	94
3.9	El teléfono celular como su principal herramienta de trabajo	99
3.10	Etnografía de los dos casos de estudio.....	101
3.11	La unidad de transporte público como un espacio de redes de relaciones sociales	109
Cap. 4	Análisis del tema de investigación	114
4.1	Existe una cultura del volante	116
4.2	Construcción de identidad.....	117
4.3	Elementos principales de la dinámica cotidiana entre conductores de transporte público.....	123
4.4	Las relaciones sociales que se generan al momento durante el día laboral del conductor	126
	Conclusiones.....	130
	Bibliografía	136
	Anexo	145

Introducción

La antropología es una de las ciencias sociales enfocadas en el estudio del comportamiento humano ante la sociedad, en donde uno de sus objetos de estudio se enfoca en las actividades, las interacciones entre los grupos sociales y la forma en cómo se van constituyendo. Se va a encargar de investigar la realidad, dejando a un lado la perspectiva propia del científico social para poder tener un resultado verídico desde las distintas perspectivas culturales y sociales que existen en torno al tema de investigación.

Tal como lo expresan los autores Kaplan y Manners (1981:7) "La Antropología es, con seguridad, la más ambiciosa de las ciencias sociales, no solamente porque considera a las culturas de todos los lugares y las épocas como su campo legítimo, sino porque comprende tópicos como el parentesco, la organización social, la política, la tecnología, la economía, la religión y el arte, para citar solo algunos de los temas de la antropología que vienen rápido a la mente".

En toda investigación social se pueden identificar cuatro elementos críticos: el investigador, quien es el responsable de plantear, diseñar y desarrollar la investigación; el sistema social donde tiene lugar la investigación; y la metodología que ha de utilizarse; y los sujetos de estudio, los cuales son la base de toda la investigación.

La investigación tiene como referencia una jornada laboral con dos conductores de transporte público de pasajeros de distintas líneas, es decir, que se describe el conjunto de actividades rutinarias que realizan en un día de trabajo para poder conocer su dinámica social que los lleva a formular su propia organización para interactuar.

La organización social se va construyendo mediante las costumbres, usos y creencias que tenemos como sociedad, y que mediante la convivencia diaria se van repitiendo los patrones, los cuales son los elementos claves para la creación de un grupo social.

Cada sociedad tiene su propia cultura y, por lo tanto, cada una de ellas propone su propio modo de vida, llevando a cabo mediante la convivencia entre las personas involucradas, compartiendo nuevas o viejas experiencias que van a ayudar a desarrollar los lazos sociales.

Algo realmente importante en este trabajo fue conocer a grandes rasgos la estructura de relaciones sociales y simbólicas que se dan entres los conductores de transporte público, lo cual va a constituir su organización social mediante su entorno de trabajo, convirtiéndolo en un contexto sociocultural.

Grimaldo menciona que: “Por ejemplo, si estudias el transporte, tendrías que andar en camión, tomar todas las rutas; yo tomaría todas las rutas ida y vuelta varias veces en diferentes horas para tener el feeling (sensación). Hablo del feeling de lo que sea, del paisaje, de la gente, de cómo manejan, de si hay más tráfico o no, lo que sea.” (2018:153)

En este caso de la investigación que nos ocupa nos dimos a la tarea de convivir y acompañar a los conductores de transporte público (principalmente a 2 que fueron nuestros informantes claves, pero también se tuvo la oportunidad de convivir con otros compañeros de trabajo de los informantes claves) en su día a día para conocer y describir sus actividades cotidianas que realizan al momento de brindar su servicio.

Antecedentes

Los sistemas de transporte público forman parte del funcionamiento de los espacios rurales y urbanos, ya que son los conectores entre la población para poder atender sus diversas necesidades, como lo es su traslado a diversos lugares, facilitando sus actividades cotidianas que se desarrollan dentro de su organización social.

La organización social es la manera en que adopta el ser humano al sistema de las relaciones sociales entre los integrantes de un grupo que comparte

características, costumbres y tradiciones, formando su propio código de convivencia entre sí.

De acuerdo con Román (2011) lo que caracteriza a las organizaciones sociales es que, para alcanzar sus objetivos, cada uno de sus integrantes debe desempeñar una función o cumplir un papel particular que, de alguna manera, es diferente de los demás y que los roles del resto de sus integrantes demandan, con el fin de llevar a cabo las funciones propias.

Continuando con la idea del autor Román (2011) la organización social se constituye, entonces, en una red de relaciones de interdependencia entre sus componentes que cumplen funciones diferentes, lo que se denomina “Patrón Sinérgico”, el cual es considerado como un sistema que tiene variabilidad y se introduce elementos de gestión para mantener un orden.

El autobús es un sistema de transporte público que opera en todas las ciudades, realizando funciones de transporte urbano e interurbano desde hace mucho tiempo. Para González (2007) es un medio esencial para tener accesibilidad a bienes o servicios que las personas desean o necesitan y todo esto se puede desempeñar gracias al trabajo que llevan a cabo los conductores de transporte público.

Para Berman (1989), el autobús ha evolucionado en forma extraordinaria y en los últimos 40 años ha llegado a convertirse en un medio popular de viajar. El servicio de transporte masivo en México, como en otros países, significó un cambio que aceleró los procesos económicos, socio espaciales y culturales.

En México, así como en otros países, la presencia de un sistema de transporte público es considerado como una parte fundamental de la sociedad, pero lo que no hemos conocido a fondo es la dinámica que ellos mismos van formando para poder brindar este servicio a las personas.

En cuanto al ámbito laboral, podemos conocer que las prácticas y las representaciones generadas a través del día a día de los conductores de transporte

público han creado un sistema cultural propio que engloba el uso de un lenguaje en específico, rituales de paso, la creación de instituciones, etc.

Con respecto a este tema, se nos hace importante poder mencionar algunos trabajos de investigación previos, que se han realizado en torno a este tema:

1. Christian Grimaldo en el 2014, con su trabajo: Entrevista conversación con Pablo Wright: la antropología vial, una propuesta para el estudio de la movilidad como campo cultural.
2. Y el autor Aguilar Nery Jesús, con tres ensayos, los cuales enfatizan en el día laboral y las relaciones sociales que se desarrollan durante el día a día de los conductores de transporte público:
 - En 1999 “Choferes, antropología y vida cotidiana. Notas de un viaje por la Ciudad de México”.
 - Mientras que en el 2000 publicó: “Masculinidades, Choferes y Espacio Urbano en México”.
 - Y en el 2013 con "Las culturas del volante en la ciudad de México. Aproximación etnográfica a los choferes del transporte público".

El servicio de transporte es una actividad que se puede analizar desde múltiples perspectivas; por ejemplo, desde un ámbito de movilidad, económico, de acuerdo con el tipo de autobús que se esté ocupando, el tipo de transporte que es; y esto nos da pauta para abarcarlo desde el aspecto social.

Planteamiento del problema

Para Baranda (2009), el rápido proceso de urbanización en América Latina ha originado aumento en el número de ciudades, así como de sus habitantes, generando desplazamientos, es decir, movilidad urbana, la cual es la necesidad que una ciudad provoca a las personas en busca de satisfacer bienes y servicios; si esta no existiera, no habría movilidad.

El presente trabajo pretende responder y aportar información sobre la importancia y la relevancia que tienen el trabajo de dos conductores de transporte público de pasajeros, dentro de la sociedad y conocer la estructura de relaciones sociales y simbólicas que constituye el campo de conducir.

El cual a través de un día de jornada laboral de los dos conductores de transporte público que son nuestros dos informantes claves, ya que tienen tiempo trabajando en ese oficio y además pertenecen a distintas líneas y distintos derroteros (rutas) lo cual nos ayudará a conocer dos perspectivas completamente distintas; es decir que se dará a conocer el conjunto de actividades que hacen de manera diaria (rutinaria) para poder conocer cuál es la dinámica social que llevan.

La involucración en este tema es muy escasa porque la mayoría de los trabajos de investigación se basan en la calidad y movilidad de transporte público, claro son factores importantes, pero sino conocemos un funcionamiento interno (personal) de los elementos claves (en este caso el conductor) y su desarrollo al desempeñar sus actividades diarias y la importancia que estas tienen.

A través de la perspectiva personal que tienen acerca de su trabajo estos dos conductores de transporte público se puede conocer la importancia que engloba para ellos el desempeñar el día a día su labor tan relevante que es fundamental para que la sociedad pueda desarrollar sus actividades.

Nos apoyamos de las siguientes interrogantes para poder ampliar la investigación, las cuales son: ¿Cuál es la organización social y la identidad que se genera entre conductores de transporte público?, para poder conocer ¿Qué hay más allá del volante tomando en cuenta las redes de relación que se sustentan en los modos de convivencia?, contextualizado en un ámbito social construido mediante las redes de relación.

Una vez que se ha concebido la idea de investigación y el estudiante ha profundizado en el tema en cuestión, se encuentra en condiciones de plantear el problema de investigación. (Hernández, et al., 2014)

Justificación

Si bien se sabe un día laboral es difícil y hasta en ocasiones es poco gratificado, ahora si hablamos de los conductores de transporte público de pasajeros no están exentos de esto; conocer su día laboral como sociedad no sería tan malo, ya que nos ayuda a tener una idea de cómo llevan a cabo su trabajo.

Saber qué hay más allá de un volante, es interesante, ya que como sociedad solo nos limitamos al servicio que estos nos ofrecen y desconocemos la importancia que tiene para ellos su día a día; el cual va a tener una relevancia importante porque gracias a todas las actividades que realizan en conjunto forman su propia dinámica social.

Dentro del ámbito del transporte público existen varias formas de relacionarse entre los conductores de una misma línea e inclusive existe la relación entre conductores de distintas líneas de transporte y estas se dan gracias a la creación de grupos o clubs, también destaca un amplio código de lenguaje y señas que solo ellos entienden.

El mundo de los conductores de transporte público no solo se limita a manejar un derrotero (ruta) de 2 horas en promedio por viaje, sino que para ellos el estar a cargo de una unidad les genera un sentido de pertenencia e identidad, podríamos deducirlo que adquieren un estatus dentro de la sociedad vista desde una visión negativa y positiva.

Alrededor del servicio de transporte público se identifican varios aspectos que también son objeto de estudio, como, por ejemplo, la tecnología de los vehículos, el tipo de infraestructura, los materiales con los que puede construirse, las cuestiones del medio ambiente, el uso de dispositivos inteligentes para el control vehicular; los aspectos de seguridad, la igualdad en la atención a los grupos de población de escasos recursos, la logística y el uso de sistemas de información geográfica.

Objetivos

- Objetivo general

Analizar desde la perspectiva de dos conductores de transporte público, la dinámica social y la identidad que se genera a través del desempeño de sus actividades diarias durante el manejo de su unidad dentro de la zona metropolitana de Toluca.

- Objetivos específicos

1. Describir las actividades que desempeñan detrás del volante durante su día de trabajo y así conocer la organización social que se genera entre conductores de transporte público.
2. Identificar la importancia que tiene para ellos poderse desempeñar como conductores de transporte público.
3. Dar a conocer los modos de relacionarse entre varios conductores de transporte público de distintos derroteros (rutas).

Hipótesis

La dinámica social de los conductores de transporte público es importante porque gracias a las actividades diarias que estos realizan, no solo brindan un servicio a la sociedad, sino que también amplían sus redes de relación entre ellos, creando un propio modo de convivencia en donde comparten ideas, gustos y costumbres.

Metodología

Dentro de este apartado se describe la metodología que se utilizó durante esta investigación para poder obtener la información necesaria y alcanzar los objetivos planteados en este trabajo. La investigación que se realizó tuvo un enfoque cualitativo, ya que este tiene un análisis profundo y reflexivo de los significados que forman parte de las realidades estudiadas; en este caso la organización social

en la cual están inmerso los dos conductores de transporte público, los cuales fueron nuestro objeto de estudio.

Es importante aclarar lo siguiente: aunque el enfoque cualitativo se orienta hacia la interpretación de realidades subjetivas, la investigación cualitativa no deja de ser científica, y lo es tanto como la investigación basada en el enfoque cuantitativo; dicha interpretación tampoco se reduce a un asunto de opiniones de quien investiga. (Abarca, et. al. 2013)

Por medio de la etnografía, que es un método empleado por la antropología social, se puede obtener información relevante mediante la descripción y el análisis de las costumbres, prácticas, creencias y formas de vida de las sociedades. Este método consiste principalmente en la observación del objeto de estudio tanto de forma participativa como distante y registrar lo visto, escuchado y experimentado dentro de ella con el fin de interpretarlo y convertirlo en una fuente de datos.

A su vez, esta investigación se apoyó del estudio de caso que como bien sabemos, este se basa en la descripción, comparación y evaluación de diferentes aspectos de un problema de investigación, en donde el fenómeno a estudiar se desarrolla en su contexto cotidiano.

Un estudio de caso es, según la definición de Yin (1994:13) “es una investigación empírica que estudia un fenómeno contemporáneo dentro de su contexto de la vida real, especialmente cuando los límites entre el fenómeno y su contexto no son claramente evidentes”.

La población estudiada fueron los conductores de transporte público, los cuales se dedican a brindar un servicio que como sociedad utilizamos diariamente para podernos trasladar de un lugar a otro y se tomará como muestra a dos conductores que se consideraron clave para conocer un poco de la organización social que tienen entre ellos al crear sus propios modos de convivencia.

Dentro de la investigación se utilizaron técnicas y herramientas que permitieron profundizar sobre el estudio que se desarrolló, las técnicas de investigación fueron:

Trabajo de campo

Para Stocking (1993), el trabajo de campo es la experiencia constitutiva de la Antropología porque distingue a la disciplina, cualifica a sus investigadores y genera el cuerpo primario de sus datos empíricos. El trabajo de campo es por excelencia el elemento que define la labor de un antropólogo/a en su laboratorio de estudio (la sociedad), lo cual es algo que se aprende en el aula y se pone en práctica fuera de ella.

Esta investigación se llevó a cabo durante dos años de manera estratégica; es decir, que el trabajo de campo no se realizó de manera diaria; ya que en un principio se hizo así de forma constante y se pudieron notar alteraciones en el comportamiento de los conductores, es decir, que moderaban su comportamiento al momento de realizar sus actividades para hacerlas parecer más correctas a lo que estamos acostumbrados a ver.

El trabajo de campo es más que una técnica, es una pieza clave de la investigación para poder conocer las distintas perspectivas que tiene cada integrante de la sociedad. El trabajo de campo es en cierto modo es un proceso de desmantelamiento de prejuicios, la importancia radica en la facilidad para acercarse a la realidad a fin de comprender e interpretar mediante las experiencias.

Observación participante

Con esta técnica el científico social pretende obtener información a detalle sobre su objeto de estudio, la cual es obtenida durante un tiempo involucrado en alguna actividad que esté realizado su objeto de estudio. La observación es el método más antiguo usado por los investigadores para describir y comprender la

naturaleza, y al ser humano, la observación pretende describir, explicar, comprender y descubrir patrones.

Mediante el apoyo de un diario de campo o una libreta de notas podemos ir recabando información importante, en este caso fue durante los recorridos en los que pudimos acompañar a los dos conductores de transporte público, los cuales fueron en diferentes horas y diferentes derroteros (rutas) y así logramos percibir algunos elementos clave que se desarrollaron en este trabajo de investigación.

Entrevistas informales

Pues bien, como sabemos una entrevista nos ayudará a recabar información que necesitamos, utilizando preguntas claves o mediante un diálogo con el entrevistado. En esta investigación nos apoyamos de esta técnica, ya que se consideró la más factible para poder obtener información de una manera más verídica y eficaz, mediante las charlas establecidas con los conductores durante los días de campo en que los veíamos.

Se consideró que en esta investigación fue la técnica más fructífera (entrevista informal), puesto que por cuestiones de tiempo de los conductores no podíamos sentarnos a conversar para aplicarles una entrevista formal. Dentro de las charlas momentáneas se pudo ir obteniendo la información requerida; claro que de estas charlas se tuvo que ir discerniendo la información que se necesitaba de la que no se iba a ser ocupada para esta investigación. Finalmente, para poder obtener datos extras, formulamos preguntas que consideraron estratégicas para desglosar algunos puntos estratégicos para la investigación.

Informante clave

Se considera que este es la “cereza” de la investigación, es decir; el centro de todo, ya que sin estas personas no podríamos entrar de lleno al entorno que queremos estudiar y el acercamiento con nuestro objeto de estudio no sería tan fácil.

Los informantes claves, según Martínez (1991:56) son: “personas con conocimientos especiales, estatus y buena capacidad de información”. El investigador debe tener cuidado al hacer la selección, ya que dichos informantes representen a la comunidad estudiada.

Como ya se ha mencionado, se seleccionó a dos conductores de transporte público de diferentes líneas de transporte público, diferentes derroteros (ruta), diferentes edades y diferentes modos de trabajar.

Estos dos conductores son P. González y P. Garduño; los cuales ya llevan varios años trabajando y siendo partícipe de los cambios culturales que de manera involuntaria se han generado en su entorno laboral, además dentro de sus líneas se les consideran como los más populares generando un estatus que los diferencia de los demás.

Debemos de tener siempre en cuenta que si un investigador sabe lo que quiere encontrar y como tienen que buscarlo; es imposible equivocarse sobre los hechos, sobre todo si se conoce desde tiempo atrás al objetivo de estudio, es decir; que se conoce de manera significativa la forma en que interactúan sus investigados.

“La información recabada mediante varias técnicas da al antropólogo la clave para comprender con éxito las dimensiones de su investigación” (anónimo)

Para llevar a cabo esta investigación la esquematice en cuatro capítulos:

El primero capítulo es el teórico-conceptual: en donde se planteó las consideraciones claves que se desarrollaron durante este trabajo de investigación, los cuales nos ayudaron a dar a conocer la importancia que tiene los conductores de transporte público, pero no solo dentro de la sociedad, sino más bien dentro de su propio espacio de trabajo.

El segundo capítulo se abordó el contexto fisiográfico Toluca de Lerdo, destacando elementos tales como: la ubicación y las generalidades de la Zona Metropolitana del valle de Toluca, los aspectos demográficos del municipio,

servicios públicos que se tienen, la infraestructura, principalmente evocándonos en las vialidades y carreteras principales que son conectores de nuestra movilidad como sociedad, la educación y la organización económica.

En el tercer capítulo se dio a conocer una breve historia del transporte público en este municipio para poder conocer como este ha ido cambiando a lo largo del tiempo, los cuales considero elementos base para entender el tema de investigación y las preguntas claves que se desarrollaron en la etnografía.

También se describieron las experiencias etnográficas de los dos conductores de transporte público; lo cual nos ayudó a adentrarnos en su día laboral para poder entender la organización social que van desarrollando.

Y, por último, en el cuarto capítulo se realizó el análisis antropológico de la información obtenida durante el trabajo de campo y a su vez se dieron a conocer las conclusiones de este trabajo para poder verificar si la hipótesis se comprobó y finalmente dar a conocer al lector ¿Qué hay más allá del volante?, a través de la organización social que tiene los dos conductores de transporte público que nos ayudaron en la aportación de información a esta investigación.



Cap. 1 Teórico-conceptual



Cap. 1 Teórico-conceptual

1.1 ¿Qué es antropología?

La disciplina académica de la antropología, también conocida como antropología general o antropología de “cuatro campos”, incluye cuatro subcampos principales: el sociocultural, la arqueológica, la biológica y la lingüística, cada uno de estos campos examina la adaptación. (Kottak, 2006:8)

Pero lo que realmente hace única y diferente a esta ciencia es la manera holista y comparativa (pero no comparativa de menospreciar, sino comparativa de resaltar elementos importantes del objeto de estudio) en cómo se estudia, al examinar los orígenes y los cambios la antropología ofrece explicaciones para las similitudes y diferencias.

La palabra antropología proviene de la raíz griega Anthropos (hombre) y Logos (conocimiento/ciencia): la ciencia que estudia al hombre. El problema u objeto de estudio se centra en el comportamiento del hombre como miembro de una sociedad; se interesa por las formas primitivas del hombre y su comportamiento, tanto en ellas como en las sociedades actuales, poniendo énfasis en estudios comparativos, centrando su atención sobre las diferencias y semejanzas de la cultura observadas entre los múltiples grupos humanos.

Por todo lo anterior, la antropología es el estudio de la humanidad, de los pueblos antiguos y modernos y de sus estilos de vida “Dada la amplitud y complejidad del tema, las diferentes ramas de la antropología se centran en distintos aspectos o dimensiones de la experiencia humana” (Harris, 1998:2).

Las cuales son elementos claves para poder comprender el desarrollo de la humanidad, tomando en cuenta las características claves de todo el entorno que le rodea y así poder darle un elemento identitario que lo diferencia, pero que a su vez lo acerque a un grupo social.

La antropología desde “el siglo XIX se desarrolló como una ciencia principalmente preocupada por estudiar las llamadas sociedades primitivas, las cuales fueron asociadas, o completamente identificadas, con las primeras sociedades de la humanidad” (Franco, 2004:9).

En sí; la Antropología nos va a ayudar a conocer toda realidad social que tiene cada sociedad en su entorno, provocando la creación de una propia cultura que va a proponer un modo de vida. Lo más interesante de esta ciencia social es que nos ayuda a ver nuestro entorno desde una perspectiva alejada de los ideales predeterminados con los cuales hemos crecidos.

La Antropología, por su dimensión comprensiva e interpretativa de la diversidad cultural, ofrece una perspectiva fundamental en otras ciencias sociales para entender la diversidad humana y afrontar con éxito la búsqueda de conocimiento y la intervención en contextos pluriculturales.

Además, se interesa por las relaciones y valores que se van creando durante las relaciones sociales; se hace concreto el interés por los otros, por los quehaceres socioculturales diferentes e inclusive semejantes que van a dar como resultado la cultura.

La Antropología social declara su intención de limitarse al estudio de la sociedad como tal. Su mayor fortaleza parece estar en la capacidad de penetración analítica del funcionamiento interno de una sociedad y de las interrelaciones de los diversos elementos que la componen. Indaga los orígenes de la cultura del hombre, su evolución y desarrollo, y la estructura y funcionamiento de las culturas en todo lugar y tiempo.

Pero tal y como lo menciona los autores Adamson y Weaver (1985): Toda cultura constituye un todo organizado en el que elementos aparentemente extraños y dispares están encadenados y subordinados dentro de la cultura total, es decir, que la antropología nos recuerda como toda realidad social nos ayuda a comprender los elementos que componen un modo de vivir.

La antropología es tan diversa que para lograr objetividad en sus estudios se tiene que apoyar de otras ciencias; la cual toma como idea central la naturaleza del cambio social en el tiempo, enfatizando en los porqués de las cosas, pero sin tener un prejuicio que lo domine.

Lo interesante de todo esto es que la antropología es multicultural, tomando en cuenta una cultura no occidental y una cultura occidental (el decir, que en la actualidad se enfoca en una sociedad rural; como en una urbana), le da importancia a las experiencias obtenida durante su incursión con la sociedad que va a estudiar.

Para Kottak (2006:10), “la antropología cultural es el estudio de la sociedad humana y la cultura, el subcampo que describe, analiza, interpreta y explica las similitudes y diferencias sociales y culturales. Para estudiar e interpretar la diversidad cultural, los antropólogos culturales se involucran en dos tipos de actividades: la etnografía (con base en el trabajo de campo) y la etnología (con base en la comparación transcultural)”.

Por otro lado, tenemos que la antropología social aborda las bases organizativas de las sociedades humanas. “En la práctica, algunos antropólogos culturales también dan prioridad analítica a la estructura social, y algunos antropólogos sociales, cuando analizan los sistemas sociales, aprehenden una gran parte de la vida cultural. Sea como fuere, uno de los enfoques es básicamente sintético, y el otro analítico e inductivo”. (Ito-Adler, 2001:47)

Y, por lo tanto, se debe entender a la antropología como aquella ciencia que estudia más allá de las poblaciones no industriales, más bien es un campo comparativo que examina todas las sociedades, antiguas y modernas, simples y complejas. El principal interés de esta ciencia es la vida social del hombre y no su anatomía.

1.2 Cultura

El concepto de “cultura ha sido básico para la antropología desde hace mucho tiempo, más de un siglo atrás, en su libro *Primitive Culture*, el antropólogo británico Edward Tylor propuso que las culturas, los sistemas de comportamiento y el pensamiento humanos, obedecen a leyes naturales y por tanto, se pueden estudiar de manera científica”. (Kottak, 2006:29)

La definición del antropólogo abarca los conocimientos, las creencias, el arte, la moral, las leyes, las costumbres y los hábitos adquiridos como miembros de una sociedad (lo que se conoce como enculturación).

El término CULTURA se refiere a una cualidad que adquirimos mediante la interacción social diaria con otros grupos culturales (tanto un nuclear como un externo). Sin embargo, los antropólogos tienen definiciones distintas, pero al final de cuentas todos coinciden que la cultura va de la mano con la naturaleza y esencia de cada persona y el cómo se desarrolla en su entorno.

Para Ralph Linton, “la cultura se refiere al estilo completo de vida de una sociedad y no simplemente a aquellas partes de esta a las que esa sociedad considera más llamativa; y, por lo tanto, no tiene nada que ver con saber o no saber tocar un piano o leer algún famoso escritor. Cada sociedad tiene una cultura, no importa como de simple pueda ser esa cultura, y cada ser humano es cultural, en el sentido de que participa en una u otra cultura”. (Ember, Ember y Peregrine, 2004:258)

La palabra “Cultura” en el sentido usado por los antropólogos quiere decir, tanto el comportamiento y las creencias que la gente aprende y comparte con otros. Incluye tópicos como la religión, organización social y política, economía, artes, narraciones y lenguaje.

La cultura es el elemento que distingue a la especie humana de todas las demás especies, lo cual significa que la cultura es tan antigua como la humanidad, ya que nacieron a la par de ella tomando en cuenta su historicidad. Las culturas no

siguen una progresión fija, al contrario, innovan e incorporan elementos de otras culturas que las hace dar inmensos saltos en su evolución cultural.

Una de las cualidades de la cultura es que es estable y cambiante a la misma vez, lo cual provoca objetivarse; provocando la inseparabilidad del ser humano, ya que es la base de todo.

Para Álvarez (2012), la tesis central de Malinowski es que la cultura existe para satisfacer las necesidades biológicas, psicológicas y sociales del individuo. Artículo su teoría de la cultura en torno a tres conceptos: función, jerarquía de necesidades y el papel del simbolismo. De esta idea podemos considerar a la cultura como un instrumento y un sistema en el cual cada parte existe como un medio para un fin.

Sin embargo, Fernández (2009) considera que el concepto de cultura forma parte integrante del eje central de las principales secuencias de la historia de la Antropología. Es el fluir de interacciones continuas entre las formas de representar e intervenir. Es la manifestación de una manera de vivir y de actuar típica de la especie humana, contra distinguida con respecto al comportamiento animal. Se estudia la humanidad como un todo, tratando de reconstruir las características definitorias de los grandes periodos de la evolución cultural a partir de un conjunto de rasgos definitorios.

Una de las definiciones más representativa dentro de la antropología es la de Franz Boas en 1938 en su obra la mente del hombre primitivo:

"Puede definirse la cultura como la totalidad de las reacciones y actividades mentales y físicas que caracterizan la conducta de los individuos componentes de un grupo social, colectiva e individualmente, en relación con su ambiente natural, a otros grupos, a miembros del mismo grupo, y de cada individuo hacia sí mismo. También incluye los productos de estas actividades y su función en la vida de los grupos".

En pocas palabras, la cultura está constituida por patrones de compartimiento, de convivencia e inclusive de conflictos sociales, los cuales son adquiridos mediante símbolos, dándoles una atribución en específico dependiendo las circunstancias en las que se encuentra el sujeto. Para White, “la cultura se originó cuando nuestros ancestros adquirieron la habilidad de usar símbolos; esto es: originar y conferir significado a una cosa o evento y, en consecuencia, a asimilar y apreciar tales significados”. (White, 1959:3)

Para los antropólogos, la cultura incluye mucho más que refinamiento, educación y aprecio de las bellas artes, la cultura es tanto pública como individual, y se manifiesta tanto en el mundo como en la mente de las personas. Los antropólogos se interesan no solo en el comportamiento público y colectivo, sino también en lo que piensan, sienten y las acciones que realizan los individuos.

El individuo y la cultura se hallan vinculados porque la vida social es un proceso en el que los individuos interiorizan los significados de los mensajes públicos, entonces, solas o en grupos, las personas influyen en su cultura.

Características de las culturas

1. Toda cultura tiene historicidad: Está inscrita en el tiempo y sufre influencias y modificaciones a lo largo de su devenir histórico.
2. Toda cultura es compleja: Por tratarse de un conglomerado de conocimientos, normas, costumbres, creencias, creaciones simbólicas y materiales, no se la puede reducir a un esquema lógico, sino describirla como un sistema en el que estos elementos interactúan y se modifican constantemente.
3. Todas las culturas son dinámicas: Por estar insertas en el devenir histórico y en un ámbito geográfico determinado, estos factores son modificados por la propia sociedad o por factores externos que requieren cambios técnicos, productivos, de organización y jerarquías sociales. Solo su caracterización exterior, caricaturiza su estabilidad, transformándolas en un todo estático.

4. Ninguna cultura está exenta de contradicciones: Según se manifiesten sus dinámicas sociales y productivas, se darán tensiones entre grupos e individuos, sobre la interpretación de sus creencias, las discrepancias sobre el orden jerárquico establecido, la aceptación o modificación parcial de las normas de conducta social, los conflictos entre sectores productivos, geográficos, lingüísticos, religiosos.
5. Todas las culturas son heterogéneas: Solo el estereotipo y la ignorancia del observador puede calificar a una sociedad de homogénea. En una sociedad cualquiera, en cualquier grado de desarrollo técnico en el que se encuentre, entre sus miembros existe diversidad de: intereses, concepciones cosmogónicas, escalas de valores, necesidades vitales, comportamientos cotidianos tan variados como los que supuestamente les diferencian y distancian de otras culturas.
6. Cada cultura está sometida a influencias internas y externas: Las culturas son permeables tanto a los efectos positivos como a los negativos del contexto en el que se encuentran inmersas. La mundialización les afecta a todas. Genera hegemonías, crisis de identidad, migraciones voluntarias y forzosas, conflictos y alianzas.
7. Las culturas en contacto se influyen mutuamente: Sea a través de la convivencia, el conflicto, los intercambios comerciales, religiosos, lingüísticos o de conocimientos tanto teóricos como prácticos, en todas las culturas hay infinidad de elementos “mestizos” que se manifiestan con mayor o menor fuerza, según la relación de poder que exista entre esas culturas en contacto.

La información anterior fue obtenida de Clayton (s. f.), Cultura y Su Clasificación, Características. Disponible en: <https://pdfcoffee.com/cultura-y-su-clasificacion-caracteristicas-2-pdf-free.html>

Por tanto, la cultura se refiere a innumerables aspectos de la vida. Algunos antropólogos piensan que las culturas son normas o ideas para la conducta. La

mayoría de ellos definen la cultura como el conjunto de conductas aprendidas, creencias, actitudes, valores e ideales que caracterizan a una población.

1.2.1 Cultura del volante

El investigador Krotz (2004:28) argumenta que: las diversas “culturas adjetivadas” siempre son concebidas, de alguna manera, como universos más o menos claramente delimitados e incluso empíricamente distinguibles unos de otros, ya sea con respecto a sectores sociales (urbano, industrial, etc.), ya sea con respecto a ámbitos fenoménicos (popular, política, entre otros), ya sea que se trate de una combinación de ambos elementos, es decir, las culturas adjetivadas se entienden como subculturas.

Una subcultura a grandes rasgos es una expresión de caracteres específicos en un contexto que da lugar a la generación de nuevos grupos sociales con símbolos, tradiciones y ritos que se constituyen una homogeneidad cultural, lingüística, de valores que generan un sentimiento de pertenencia; haciéndolos que estos elementos sean esenciales para sus miembros, por lo tanto, la cultura del volante deriva de una cultura general que tienen los conductores de transporte público.

Las subculturas son las diferentes formas de interpretación y de expresión de las experiencias simbólicas y materiales que los individuos llevan a cabo, tomando como referencia la cultura hegemónica y las culturas parentales (Feixa, 1998)

Para poder definir que es una cultura del volante, primero debemos de partir del concepto de cultura y posteriormente del concepto de volante, para poder determinar un significado que una a estos dos elementos y así conocer que sería para nosotros una cultura del volante.

Por lo tanto, la cultura es el mecanismo que tenemos los seres humanos para dar sentido al mundo que nos rodea y para organizar nuestras acciones. La cultura dentro de un grupo social una puede ser vista como un conjunto de reglas básicas que unen a todos los miembros bajo unos valores comunes.

También podríamos entender que la cultura no solo se reproduce como una tradición, sino también contiene elementos de creación que lleva a cambios. En este caso, con relación al tema de investigación de este trabajo, esto se relaciona; con que cada actividad que realiza el conductor de transporte público influye en el comportamiento de la cultura y esta se fundamenta en la comunicación compartida, las normas, códigos de conducta y las experiencias.

Si bien Tylor (Grimson, 2008) en 1871 planteó un concepto de cultura asociado a todo aquel conocimiento, tradición, costumbre y hábito inherente a la persona dentro de una sociedad, al ser perteneciente de esta. La cultura solamente puede revelarse por comparaciones de distintas sociedades.

“La corriente sociológica, encabezada por Emile Durkheim y Marcel Mauss, concibe la cultura como «un conjunto de fenómenos sociales» y, posteriormente, una aproximación psicológica la describe como «aquello que permite que el individuo se integre a una sociedad dada y se exprese a través de conductas y actitudes típicas»”. (Cucho, 1997:24)

Por lo tanto, la cultura es la suma total del éxito humano, pero también debemos de tomar en cuenta que la sociedad no es única y ni mucho menos uniforme, ya que cada grupo construye su propia cultura.

Ahora desarrollaremos el concepto de volante, para posteriormente hacer una posible definición de cultura del volante: El volante de dirección en el automóvil, es el mecanismo responsable de controlar la dirección de los vehículos. El encargado de manejar el volante de dirección es el conductor.

Ahora bien, para poder ir construyendo esta definición, tomaremos como fuente de apoyo al autor Jesús Aguilar Nery (2000a) y a su trabajo nombrado "Las culturas del volante en la ciudad de México. Aproximación etnográfica a los choferes del transporte público". El volante es estrictamente territorio del conductor; donde realiza distintas actividades propias de su trabajo.

El máximo uso de este espacio se ve prolongado hacia el resto del vehículo, especialmente, cuando no está en servicio, ya que se convierte en un espacio de

convivencia entre compañeros; es muy frecuente encontrar al operador sin abandonar su posición estratégica (al frente del volante) comiendo, bebiendo, leyendo o descansando, solo o acompañado.

Finalmente, podemos deducir que la cultura del volante: es aquella actividad simbólica que efectúa el conductor de transporte público al momento de empezar su jornada diaria; es decir, la forma en como toman el volante, la manera de ornato que tiene, la ritualización que le dan al iniciar su día de trabajo; pero sobre todo llevar a cabo las reglas viales.

Una cultura del volante va más allá de solo manejar, para los conductores de transporte público el poder ponerle un toque especial los hace generar una identidad, la cual es un elemento clave para la convivencia diaria. Un ejemplo de ello es la siguiente imagen en donde podemos ver algo muy poco inusual en las unidades de transporte público (tunar el tablero últimamente se está poniendo de moda entre los conductores de hecho existe un grupo en Facebook en el cual su principal característica es que las unidades tienen alguna modificación).

El conjunto entre las reglas viales y la simbolización de algunos elementos hacen posible una nueva vertiente dentro de la cultura; es decir, la conformación de una cultura del volante, pero no solo hablando de cuestión de movilidad, sino más bien en una construcción simbólica que nos llevara a conocer desde la organización social ¿qué hay más allá del volante?

1.3 Espacio y antropología: antropología del espacio

Parte fundamental de la antropología del espacio radica en comprender la relación que los sujetos construyen con su entorno, razón por la cual subrayamos la importancia que tiene el vínculo entre la geografía y la antropología, particularmente en relación con la organización territorial; retomando las ideas de Robert Ezra Park, para afirmar que “las relaciones sociales están ampliamente determinadas por las distancias físicas y la estabilidad social queda asegurada, cuando los seres humanos se desarrolló una metodología.” (Park, 1999).

El tema del espacio ha sido abordado desde diferentes perspectivas, tales como: filósofos, psicólogos, antropólogos, físicos, geógrafos, arquitectos y otros se han aproximado al estudio del espacio, discutiendo cuestiones como si este es absoluto o relativo.

Los vínculos que las personas establecen con los espacios han sido objeto de análisis desde múltiples perspectivas. El apego al lugar, la identidad de lugar, la identidad social urbana o el espacio simbólico urbano son algunos de los principales conceptos con que se abordan procesos que dan cuenta de la interacción de las personas con los entornos y sus principales efectos. (Vidal y Pol, 2005:281)

La exploración del espacio responde a la inquietud del hombre por descubrir cosas nuevas, por satisfacer su curiosidad y está ligado al tiempo. El cambio es permanente, pero no se produce de manera aleatoria, sino que existen leyes que rigen las pautas de distribución espacial y que existen en todas las perspectivas de estudio.

“En adelante, el espacio no es en sí mismo ni absoluto, ni relativo, ni relacional, pero puede llegar a ser una de estas cosas o toda a la vez según las circunstancias. El problema de una nítida conceptualización del espacio se resuelve a través de la práctica humana con respecto a él. Dicho de otro modo, no existe respuestas filosóficas a las preguntas filosóficas que surgen acerca de la naturaleza del espacio, sino que las respuestas residen en la práctica humana” (Harvey, 1977:5).

Hablar de espacio es abrir universos, dimensiones, múltiples posibilidades y un sinnúmero de significados. Se trata de un concepto polisémico que puede ser problemático, a pesar de la familiaridad con la que nos relacionamos con él. Parece ceñirse al mundo de lo cotidiano y, sin embargo, dentro del ámbito académico presenta diversas aristas.

La historia, uso y manejo del espacio como categoría son muy amplios y complejos. No es igual el espacio de la física, que el de la escultura, el del teatro, de la arquitectura, el de la sociología, el urbanismo o la geografía. En su conceptualización también influye el momento histórico, el lugar desde donde se le piensa y la ideología que está detrás de aquellos que lo conciben. (Ramírez y López, 2015:17)

El significado del espacio se deriva de la experiencia que en este se mantiene, los lugares con significados surgen dentro de un contexto social y a través de relaciones sociales, proporcionando a través de un espacio una identidad entre los que interactúan dentro de este.

En primer lugar, entendemos que la apropiación del espacio es un proceso dialéctico por el cual se vinculan las personas y los espacios, dentro de un contexto sociocultural, desde los niveles individual, grupal y comunitario hasta el de la sociedad. Este proceso se desarrolla a través de dos vías complementarias, la acción-transformación y la identificación simbólica. Entre sus principales resultados se hallan el significado atribuido al espacio, los aspectos de la identidad y el apego al lugar, los cuales pueden entenderse como facilitadores de los comportamientos respetuosos con los entornos derivados de la implicación y la participación en estos. (Vidal y Pol, 2005:291)

1.3.1 Construcción social del espacio

Tomando como premisa que el espacio social es muy diferente al espacio físico, pero resaltando que estos dos necesitan estar unidos para poder desarrollar las actividades que se realizan en ellos, ya que explican como diferentes sociedades organizan el espacio a partir de diferentes patrones geográficos y sociales.

Lo que llamamos “realidad social” es múltiple y plural; “el espacio social es sincrónico y diacrónico al mismo tiempo, proceso y producto de contradicciones, abstracciones, símbolos, signos, contratos; está en permanente cambio. En otras palabras, el espacio no es solo producto de la dominación capitalista, sino también

de las resistencias y rebeliones que se dan en la vida cotidiana". (Márquez, 2021:81)

Para Lefebvre el proceso de producción del espacio (proceso) y el producto (objeto) o sea, el mismo espacio social producido, se presentan como un único elemento inseparable. Cada sociedad produce un espacio en cada coyuntura histórica, los espacios de representación y las prácticas espaciales.

Para Ramírez y López (2015), la evolución del concepto de espacio se da primeramente dentro del pensamiento marxista, en donde la visión social del espacio como parte de la impronta que la producción económica deja en el mismo es parte fundamental de su desarrollo y comprensión.

Según Abraham Moles (1975), la organización de nuestro espacio es producto de la imagen que tenemos de él y esta apropiación que se realiza de los participantes que representan un completo sistema conceptual. El espacio ha transitado de ser visto como una entidad existente en sí misma a ser una construcción social.

Cualquier espacio que nosotros queramos transformar a nuestras necesidades o contexto tendrá una connotación a lo que somos como personas, mucho de los elementos empleados en estos serán el reflejo de nuestra personalidad, con relación a los conductores de transporte público, su principal espacio es la unidad que trabajan, pero adentrándonos más el espacio que más los caracteriza es su cabina (su volante y asiento) en donde cada uno de ellos le pone un toque personal y no es común ver un mismo espacio igual.

"El espacio implica una serie de relaciones de coexistencia explicadas desde diferentes perspectivas, en donde se dan los vínculos, las relaciones e interacciones, que llevan a la construcción, transformación, percepción y representación de la realidad". (Ramírez y López, 2015:18)

Respecto de lo señalado por el autor, entendemos que los conceptos cambian de acuerdo con el tiempo en el que se discute desde la academia y fenómenos sociales y económicos, por ejemplo, la división de bloques económicos en el mundo: capitalismo y socialismo, nos permite distinguir espacios delimitados por

infraestructura (centros urbanos y comerciales, etc.) así como por las dinámicas sociales que definen centros industriales y cinturones de pobreza.

La concepción de Massey (2005) sobre el espacio se basa en tres postulados fundamentales: primero, el espacio es producto de múltiples interrelaciones que se construyen desde lo más general o global hasta lo local.

Estas relaciones no se adscriben exclusivamente a las de corte social, sino que pueden ser también de dimensiones múltiples en donde lo cultural y hasta lo físico interactúan.

Segundo, el espacio es la esfera de la posibilidad de existencia de múltiples trayectorias y posibilidades, en donde asume que la multiplicidad se da por y en el espacio y el espacio y la multiplicidad son constitutivos.

Y tercero, es por la existencia de esta multiplicidad que el espacio es un sistema abierto en un continuo proceso de transformación y en constante movimiento, sin fronteras y siempre en un cambio constante.

Para Bourdieu (1998) el espacio social es una representación abstracta, un punto de vista sobre el conjunto de puntos a partir de los cuales los agentes dirigen sus miradas hacia el mundo social. El agente social está situado en ese espacio, en un lugar distinto y distintivo, que puede ser caracterizado por la posición relativa que ocupa con relación a otros lugares (arriba, abajo, entre, etc.) y por la distancia que lo separa de ellos, por eso, el espacio social es un sistema de posiciones sociales que se definen las unas en relación con las otras.

Un ejemplo de todo esto lo podemos ver en la siguiente fotografía, en donde vemos una cabina de autobús personalizada por el conductor que maneja, en donde se ven plasmados sus gustos y a voz propia menciona que estos colores le transmiten tranquilidad para su día a día, además que es uno de los primeros en su base en animarse a ser esto.



URIBE, E. (2022, 30 ABRIL). DESDE NAUCALPAN PARA EL MUNDO [FOTOGRAFÍA].

1.4 Antropología urbana y espacio urbano

La antropología urbana se institucionalizó de una forma relativamente tardía, como resultado de los procesos urbanizadores en el Tercer Mundo durante la postguerra mundial. Se centra más en los detalles y sistemática estudio de los sistemas culturales de las ciudades. Para esto, utiliza la Antropología el método clave que es la etnografía.

Para el investigador Varón (2020): La antropología urbana como campo especializado tuvo relativa influencia de las escuelas de Chicago y Manchester, se prestó atención a los fenómenos propios de las ciudades, pero con la diferencia de que esta está centrada en los métodos específicos del estudio de la cultura, acuñando el concepto de etnografía urbana.

Por lo tanto, podemos entender que dicha disciplina pasó de pensar que solo en las ciudades existen una distinción grande de grupos y de relaciones, para así poder entenderlas como un sujeto que está en constante construcción, que se reconfigura a partir de fenómenos expresivos de los partícipes.

Hannerz, en su *Exploración de la ciudad* (1986:277), enfatiza que la Antropología Urbana no debe dedicarse al estudio de aldeas o comunidades urbanas, sino espacios especializados y extensivos en el contexto de una ciudad plurifuncional.

Diferentes actividades llevan a los habitantes de esta a recorrer lugares muy variados. La ciudad es un lugar donde cada uno se puede cruzar con innumerables extraños. El antropólogo urbano debe examinar las formas y grados de interrelación entre cinco grandes ámbitos, de acuerdo con los roles o situaciones existenciales de cada individuo: como el hogar y parentesco, el aprovisionamiento (es el acceso asimétrico a los recursos materiales, las prácticas de producción y de consumo), el ocio, las relaciones de vecindad y el tráfico. (Homobono, 2000:18)

La Antropología Urbana, por lo tanto, debe caracterizarse por los procesos de interacción y de interdependencia de las instituciones en donde los espacios públicos son la clave de toda interacción social.

La Escuela de Chicago es precursora en cuanto al uso del método etnográfico en de la ciudad; en sus trabajos concedieron un valor especial a la metodología antropológica y al análisis de los modos en que diversos grupos de inmigrantes, pandillas, bailarinas y otros segmentos con cierto grado de exotismo se relacionaban con la ciudad. Fueron pioneros en el abordaje de estos “otros”, relegaron la discusión sobre lo urbano en la antropología y qué era lo antropológico en ella, lo cual indujo a un desinterés sobre lo urbano como estilo de vida y reforzando el enfoque de la ciudad como escenario y no como un objeto de estudio en sí mismo. (Licona, 2007)

Espacio urbano

El interés por analizar el espacio en lo urbano surge asociado a la importancia que adoptan las ciudades a partir del crecimiento desmedido que tuvieron en el ámbito del capitalismo del siglo XX.

La diferenciación que se manifestó entre la ciudad y el campo originó que también filósofos como Lefebvre empezaran a escribir sobre asuntos urbanos y posteriormente sobre la ciudad misma, como se demuestra en su texto sobre “El Derecho a la Ciudad (1969)”. (Ramírez y López, 2015:38)

Los espacios urbanos son la transformación de los *no lugares*, de los lugares que habían sido ignorados por las personas y por la ciudad, son espacios que han sido rediseñados y adaptados para las nuevas necesidades de la sociedad. Las características de los espacios urbanos son que tienen una accesibilidad, que hace que el espacio sea de reunión e intercambio, así como también el éxito de este será dado por los mismos usuarios que se interrelacionarán y harán uso de este.

Los espacios urbanos, además de ser de recreación también pueden formar parte de la vida de la ciudad, como lo son: las celebraciones de fiestas patrias, los conciertos al aire libre, los encuentros políticos, bien podrían contar con cierto tipo de normativa general, que ayude a hacer más longevas las estructuras y los espacios dispuestos para ello.

“El espacio urbano, así como cualquier otra connotación social del espacio, debería, por lo tanto, ser entendido como algo creado, conformado y moldeado fundamentalmente por elementos históricos, a través de procesos sociopolíticos” (Iracheta, 1988:119).

1.5 Organización social e identidad

Organización social

Las organizaciones son comunidades sociales en las que se establecen una serie de relaciones laborales, económicas, profesionales, culturales y afectivas para la satisfacción de necesidades e intereses comunes. La organización social probablemente ha existido durante toda la historia de la humanidad debido a su naturaleza innata.

Nos ayuda a entender el rol y lugar de la organización social en el mundo, es el de socialización, entendiendo por tal el proceso constante de aprendizaje que cada individuo desarrolla en el curso de su vida para integrarse en el mundo social y construir relaciones sociales que le resulten fructíferas.

Para el autor Rodríguez (s/f::3-5):

Podemos adoptar distintos enfoques para definir qué es la organización social. Cada enfoque, respondiendo a distintas escuelas sociológicas en boga, produce una definición distinta que pone el acento en un aspecto o dimensión específica del fenómeno social.

En términos históricos, las distintas escuelas teóricas ofrecen una lectura distinta de la organización social. La escuela de Taylor, Fayol y Weber de los años 20 y 30 ponía el acento en la idea que la organización era un mecanismo cuyos rodajes debían estar bien aceitados y dentro de la cual cada individuo tiene su propio lugar.

En los años 50, la teoría sistémica inicial de Bertalanffy y Melese, afirmaba que la organización era un sistema que se adapta a su entorno. En los 70, por su parte, la escuela cibernética de Simón y Beer, tipificaba a la organización como un cerebro que reúne y maneja información para tomar decisiones y actuar.

En los setenta y ochenta del siglo XX, la escuela antropológica de Scheis, definía a la organización como un grupo que produce valores comunes y que crea lazos de pertenencia. Más adelante, en la escuela sistémica de March, Simón, Crozier y Friedberg, se define a la organización como un

espacio de poder donde los individuos se unen y actúan en defensa de sus intereses.

La escuela psicológica de Jacques, Pages y Enríquez de los años setenta desde una perspectiva psicológica, por su parte, definen a la organización social como un lugar donde se manifiesta la psiquis humana y donde las pasiones se expresan generando placer, satisfacción y angustia.

Finalmente, el paradigma de Michels y Braverman, dice y propone que toda organización es un útil al servicio de una minoría o de una oligarquía que busca reproducir su dominación.

La organización de la sociedad implica una gran variedad de roles sociales y de relaciones sociales entre distintas personas en donde hay una división del trabajo, la cual otorga actividades específicas que generan una identidad dentro de la sociedad. La organización social se va a conformar por: relaciones sociales, grupos e instituciones sociales.

Para Feanda (2009), las relaciones sociales serán la base de toda cultura, por lo cual se pueden distinguir dos grandes clases de relaciones sociales:

1. Relación Formal: Es aquella relación social que se produce entre personas en el desempeño de funciones sociales estereotipadas y donde están muy prefijados los roles de cada persona, así, por ejemplo, el médico utiliza un lenguaje y una forma de comportarse propio de su función y diferente de la forma de expresarse y comportarse el agricultor, el panadero o el profesor.
2. Relación Informal: También existe una relación informal, menos formal, más espontánea, entre los miembros de una colectividad, y es aquella que se da en la familia o con los amigos. Si volvemos al ejemplo del médico, este no actuará ni hablará igual cuando esté en la consulta que cuando se encuentre con su familia o sus amigos.

Es un sistema inserto en otro más amplio, que es la sociedad y con la cual interactúa; ambas se influyen mutuamente. La organización está constituida por un grupo de individuos que unen actuaciones para alcanzar determinados propósitos. Estos individuos aportan aspiraciones y energías, es decir, recursos para alcanzar los objetivos, pero esto no basta para alcanzar las metas: es necesario, encauzar y dirigir.

Teniendo en cuenta a Román (2011), lo que caracteriza a las organizaciones sociales es que, para alcanzar sus objetivos, cada uno de sus integrantes debe desempeñar una función o cumplir un papel particular que, de alguna manera, es diferente de los demás y que los roles del resto de sus integrantes demandan, con el fin de llevar a cabo las funciones propias. Cada uno de sus componentes debe desarrollar roles y funciones que tienen la particularidad de estar relacionados entre sí. Esta relación se caracteriza por la interdependencia.

La organización social se constituye, entonces, en una red de relaciones de interdependencia entre sus componentes que cumplen funciones diferentes, lo que se denomina patrón.

La esencia de la organización social radica en la interacción de las partes que la componen. Estas interacciones son esenciales en la existencia de la organización y para que se lleven a efecto se debe establecer, con anterioridad, compromisos entre las partes, en los que se definan las actividades que a cada una de ellas le corresponderá realizar.

Está ajustada en la experiencia humana. El humano necesita orden, comunicación, roles y propósitos, el principal objetivo de una organización social es formar una red de individuos en busca de una meta en común; esta meta depende de las necesidades que se tengan que cubrir dentro del grupo al que pertenecen.

Para Wandrei (2021), los modelos primarios de organización social se crean con el propósito de controlar el comportamiento humano y establecer estándares o reglas

por las cuales vivir en orden para mantener la civilización cultural. Estas instituciones, gobiernos, corporaciones y religiones se establecen para controlar y ayudar a la mayoría de las personas.

Y los modelos secundarios de organización social, como la unidad familiar, los clubes sociales, la caridad y los equipos deportivos, son redes que se generan para conseguir metas particulares relacionadas con su creación.

Diferencia entre:

Organización social (Émile Durkheim)	Estructura social (Alfred R. Radcliffe-Brown)
<p>La organización está constituida por un grupo de individuos que unen actuaciones para alcanzar determinados propósitos. Lo que caracteriza a las organizaciones sociales es que, para alcanzar sus objetivos, cada uno de sus integrantes debe desempeñar una función o cumplir un papel particular que, de alguna manera, es diferente de los demás y que los roles del resto de sus integrantes demandan, con el fin de llevar a cabo las funciones propias.</p> <p>Los contratos entre las partes de la organización son el instrumento por medio del cual se definen y delimitan las relaciones de interdependencia que se desarrollan entre ellas como resultado de la división del trabajo.</p> <p>En la medida en que una organización tiene</p>	<p>El estudio de la estructura social de una sociedad debe basarse en la observación de relaciones sociales concretas, pero su objetivo es determinar la forma general de la relación. Radcliffe-Brown, emplea el término "forma estructural" para referirse a las manifestaciones concretas de la estructura social que el observador recopila en su trabajo de campo.</p> <p>La estructura social tiene continuidad en el tiempo, mientras que las formas observadas no, puesto que las relaciones entre personas y grupos varían a lo largo del tiempo (las personas crecen y cambian).</p> <p>Los individuos se transforman socialmente o desaparecen, pero las sociedades permanecen (con su estructura). Esto no</p>

<p>más diversidad de tipos de contratos y más transacciones, su complejidad será mayor.</p> <p>Estas organizaciones son sistemas abiertos que tienden a la variabilidad y en ellas se introducen elementos de gestión para mantenerlas bajo control. (Román, 2011)</p>	<p>quiere decir que la estructura social sea estática, ya que está sujeta a cambios y es, por consiguiente, dinámica.</p> <p>Incluso cuando se producen cambios importantes (revoluciones, conquistas) que afectan a la forma estructural, se mantiene cierta continuidad en la estructura.</p> <p>La estructura social incluye: todas las relaciones entre personas, la diferenciación de los individuos y grupos por los papeles sociales que desempeñan, las relaciones entre un grupo particular y una red de conexiones más amplia. (Roldán, 2012)</p>
--	---

Elaboración propia, 2022.

Identidad

Por otro lado, el autor De Onuba (2021) considera que la identidad es considerada como un fenómeno subjetivo, de elaboración personal, que se construye simbólicamente en interacción con otros. La identidad personal también va ligada a un sentido de pertenencia a distintos grupos socioculturales con los que consideramos que compartimos características en común. Identidad es la expresión de un conjunto de rasgos particulares que diferencian a un ser de todos los demás.

La identidad siempre está en proceso constructivo, no es estática ni coherente, no se corresponde mecánicamente con los estereotipos. Cada persona reacciona de manera creativa al resolver su vida, y al resolverse, elabora los contenidos asignados a partir de su experiencia, sus anhelos y sus deseos sobre sí misma.

Por ello, la identidad se define por semejanza o diferencia en cuanto a los referentes simbólicos y ejemplares. Cada uno es semejante y diferente.

Tajfel (1981) ha definido a la identidad social como aquella parte del autoconcepto de un individuo que deriva del conocimiento de su pertenencia a un grupo social junto con el significado valorativo y emocional asociado a dicha pertenencia.

Por ende, la identidad se forma por la pertenencia a algún grupo; y su participación suele ser con enfoques tanto positivos como negativos que ayudan a crear una imagen de referencia para los demás tipos de grupos que los rodean.

También es importante resaltar la perspectiva de la antropóloga Marcela Lagarde (2000:61) quien define a “la identidad personal, enfatizando el carácter activo del sujeto en su elaboración, que toma lo que considera necesario y deja a un lado lo que no precisa, del siguiente modo: la identidad tiene varias dimensiones: la identidad asignada, la identidad aprendida, la identidad internalizada que constituye la auto-identidad”.

La identidad se desarrolla dentro de pautas culturales e históricas, tradicionales o no, dentro de dinámicas de conflicto, con un período evolutivo propio y con un pasado y un futuro, con un conjunto de significaciones y representaciones que son relativamente permanentes. Es decir, la identidad no es fija ni estática, “cambia, se transforma, guardando siempre un núcleo fundamental que permite el reconocimiento de sí mismo colectivo y del yo en nosotros”. (Montero, 1987:77)

Estamos de acuerdo que la identidad es algo más que una realidad innata del ser humano, la cual nos lleva a comprender su participación dentro de la sociedad, pudiendo lograr una participación en conjuntos con elementos que puedan constituir un contexto compartido con otros miembros de un grupo en particular.

El tipo de vestimenta (camisa blanca y pantalón de vestir azul), el lenguaje (formulación de palabras claves), formas de tunear (colocación de accesorios: luces, polarizado, spoiler, cortenas Harley: las cuales van colocadas arriba del toldo de la unidad y su principal característica es que produce un sonido más

agudo que el del silbido del carro, sonido: colocación de bocinas extras en toda la unida, etc.) a sus unidades, formas de organizarse y días festivos (28 de octubre “Día de San Judas Tadeo”, 1 de noviembre “Día de la Santa Muerte” y el 12 de diciembre “Día de la virgen de Guadalupe”), los cuales serán discutidos en capítulo 4 de esta investigación.

1.5.1 Dinámica social y estilo de vida

Al principio solo se le consideraba a la dinámica social como el desarrollo y la evolución de la sociedad de formas primitivas a formas desarrolladas, el cual se enfocaba en la producción, la ciencia, el arte y la lucha de las distintas clases sociales.

La dinámica social debe entenderse en dos sentidos: uno como un conjunto de disciplinas que se encargan del estudio de la sociedad a través del tiempo y a la luz de la situación actual, y dos, como un conjunto de creaciones materiales y espirituales que los hombres han realizado a lo largo de su actividad histórico-social. (U., 2022)

Esto quiere decir que la dinámica social tiene por objeto el estudio de las actividades y creaciones históricas del hombre, aunque no se estudien las actividades y creaciones individuales, aisladas, sino la creación y desarrollo de lo que han hecho los grupos sociales en determinado ambiente geográfico y a través del tiempo. (U., 2022)

Con lo anterior podemos tomar a la dinámica social como un medio para poder entender nuestras costumbres, usos y creencias que tenemos como sociedad, para poder llevar a cabo una convivencia entre individuo, compartiendo nuevas o viejas experiencias que van a ayudar a desarrollar una unión que será el producto final para la creación de lazos sociales.

Se podría considerar como el mecanismo que va a dirigir la conducta de un individuo frente a determinadas circunstancias, lo podríamos relacionar con el

condicionamiento social al que adquirimos durante la socialización en cualquier núcleo con base a la propia experiencia.

Por medio de la dinámica social es posible darse cuenta de los logros y posibilidades sociales para el mejoramiento de un grupo en específico, generando a su vez un tipo de estatus, compartiendo ideas y hábitos que generaran un sentido de pertenencia (identidad).

En simples palabras, en esta investigación se abordó a la dinámica social como el acto de interactuar con la sociedad y los diversos grupos sociales. También se puede partir de la idea de socializar, ya que este es un proceso natural que tenemos como individuos.

Desarrollando así una fusión social, la cual, en Sociología, podemos ilustrar el concepto de función social, entendiendo el cuerpo social como un organismo vivo, donde cada individuo es una pieza que se engrana y se interrelaciona con las demás, y donde cada cual cumple un papel dentro de la totalidad del sistema, es decir, la sociedad. Los roles, asumidos o asignados según estatus, edad o sexo, y enmarcados dentro de un grupo en un contexto cultural específico, vienen a determinar el tipo de función que le puede ser exigida o que se puede esperar de un individuo. (Sánchez, 2017)

Estas se pueden dar dependiendo el objeto social que se tenga entre los individuos involucrados que se fusionen pueda ser idéntico o diverso. Por lo tanto, esta no implica la disolución de la sociedad, sino más bien la extinción de su persona individual para incorporarse a otra de manera grupal.

Ese cambio del individuo se evidencia a través de las interacciones de cada persona con el resto social y como el conjunto afecta al individuo, marcando un comportamiento de comunicación global de sujetos relacionados entre sí. Las formas y convenciones de la dinámica social están marcadas por la historia, sujetas a un cambio permanente y a un proceso evolutivo del conocimiento, es decir, regido por la ciencia.

La dinámica social se basa principalmente en la ley de los tres estadios:

1. El estadio Teológico: Para Comte, en este estadio la mente humana busca la naturaleza esencial de las cosas, particularmente su origen, ¿de dónde proceden?, ¿para qué existen?, entre otras, y desemboca en la búsqueda del conocimiento absoluto.
2. El estadio Metafísico: Este estadio es transitorio entre el teológico y el positivo, ya que Comte consideraba que un salto inmediato del teológico al positivo era demasiado brusco para las personas. En este estadio las fuerzas abstractas sustituyen a los seres sobrenaturales para explicar las causas originales y los propósitos de las cosas del mundo.
3. El estadio Positivo: Es el estadio final y más importante, según Comte. En este estadio las personas abandonan su búsqueda de las causas originales, abandonan las ideas no científicas y se centran en la búsqueda de leyes naturales que conllevan a practicar la investigación empírica y teórica.

La información anterior fue obtenida de: Rompiendo la tradición: algunos de sus conceptos - Historia de Augusto Comte, el padre de la Sociología. Disponible en: <https://sites.google.com/site/comtex6bescuelarvp/pagina-5?fbclid=IwAR01Sgr5w9-mWgxUgfk1nANaBI-wBIC904IfYWzbZROKSwJJOGfs-TwNnSo>

Por otro lado, tenemos que la dinámica social simplemente como la acción social la cual es vista como aquel procede del humano que conlleve algún significado que se deriva de las acciones del otro.

Para Max Weber (1864 - 1920) “el campo de estudio de la sociología era la acción social donde, de acuerdo con una estructura de valores del individuo, este creaba una conciencia individual. Se centra en la orientación subjetiva que posee la acción individual y su aporte principal para la comprensión de la acción consiste en ubicar las pasiones como una variable definida del proceder social, donde la estructura de valores del individuo generaba una conciencia individual”. (Lugo, 2005:1)

La acción social es una conducta humana con sentido y dirigida a la acción de otro, en la que cada individuo o grupo posee un sistema psíquico que lo ubica en la realidad a partir de necesidades e impulsos.

Estilo de vida

El concepto “estilo de vida” resulta de una aproximación del entendimiento entre diferentes dimensiones sociales: cómo los individuos obtienen los recursos necesarios para una actividad concreta, cómo se relacionan con el mundo social y organizan sus actividades, cuáles son sus intereses sociales y cómo se identifican con una actividad (Stebbins, 1997). Desde esta, se cuestiona el compromiso individual y colectivo, pero también la construcción y el desarrollo de actividades sociales en un contexto determinado.

El estilo de vida se refiere a las formas particulares de vida, en sí pudiéramos deducir que es el modo y las condiciones que tienen las personas para integrarse en el mundo que les rodea, tomando en cuenta los hábitos personales, sociales y culturales.

Charbonneau y Gauthier (2001) recomiendan conceptualizar el “estilo de vida” a través del poder de elección y de los gustos individuales, margen determinado por las condiciones sociales que juegan un papel limitador de la libertad individual. Es en este marco que se inscribe este artículo, con el objetivo de conceptualizar el término.

El estilo de vida es el resultado de un proceso de negociación individual y colectivo entre estructura social y las disposiciones en donde los individuos tienen varias formas de actuar o pensar, los cuales son adquiridos a través de una o varias experiencias de socialización.

En sociología, el estilo de vida es la manera en que vive una persona (o un grupo de personas). Una forma de vida que refleja las actitudes, los valores y la visión del mundo de un individuo. Tener una “forma de vida específica” implica una

opción consciente o inconsciente entre una forma y otras de comportamiento (Wikipedia, 2009).

Los individuos y colectivos se transforman a lo largo del tiempo (el cual es un proceso de adaptación), pero no solo es un estilo de vida que tenemos como seres humanos, sino más bien dependiendo nuestros modos de interactuar, estos se van a salir a flote, los diferentes estilos producen una ruptura con la cultura parental, en menor o mayor grado.

Los diferentes estilos de vida de un colectivo generan diálogos e intercambios entre sí. Cada uno de ellos se configura mediante la apropiación de elementos materiales y simbólicos utilizados con ciertos criterios para formalizarse estéticamente (Feixa, 1998).

Una vez más recae en la idea en que la manera en como nos comunicamos nos va a ayudar a generar una participación simbólica en cada contexto que queramos, la importancia de compartir nuestros gustos (que hace hincapié en nuestra propia cultura) va a ser la unión con otros individuos sociales. Todos los estilos de vida requieren un compromiso por parte de los individuos. El compromiso se determina de diferentes maneras según la perspectiva que adoptemos (Becker, 1960).

1.5.2 Vida cotidiana

El antropólogo Adame en su trabajo “Hacia Una Socio-antropología De La Vida Cotidiana Y Su Crítica” (2005:70) menciona que: “la antropología general y la etno-antropología sociocultural en particular han trabajado de manera cercana con lo que nosotros hemos llamado el ámbito de la vida “no especializada” o vida cotidiana, al enfocar su principal interés u objeto de estudio hacia las sociedades o comunidades”.

Desde la antigüedad la filosofía ha llevado a cabo disquisiciones sobre el accionar cotidiano de la vida de los humanos. En Grecia los grandes filósofos reflexionaban

acerca de cómo llevar una vida virtuosa, se hablaba y se debatía acerca de la amistad, del amor, del juego, de la belleza, del bien, etcétera.

En general, la historia antigua nos ha mostrado que en las sociedades precapitalistas la vida cotidiana se vivenciaba y se presentaba en la práctica y en el imaginario de los sujetos de manera comunitaria-natural. “Cada cultura codificaba estas vivencias y predisponía a los individuos a convivir y desarrollar su despliegue en relaciones de solidaridad e identidad social dentro del marco de su grupo o de su conjunto de grupos”. (Adame,2005:68)

La vida cotidiana constituye la historia de la sociedad porque va construyendo una imagen que se quedara para la memoria de las generaciones futuras, pero a la misma vez ayuda a mejorar la memoria de la sociedad actual en donde las actividades que se realizan son los elementos base.

Adame (2005) menciona que Henri Lefebvre nos planteó que las situaciones de la vida cotidiana implican conocer las características de los sujetos sociales en un contexto específico en que se desenvuelven o se sientan en plena confianza.

Reconocer los comportamientos, las costumbres, las necesidades y deseos nos ayuda a entender el uso de los espacios en momentos específicos. Los cuales se pueden encontrar durante el proceso de socialización mediante las interacciones de los diversos vínculos, tales como: los simbólicos, económicos, emocionales, en sí todos los que constituye al ser humano.

Por otro lado, Aguilar (1999b) considera que la noción de vida cotidiana ha tenido muchas dificultades para definirse, ha sido vista como una categoría residual para las piezas que no encuentran lugar definitivo dentro del pensamiento ordenado. Parece que aventurarse en ese campo es explorar un aspecto de la vida cuyos rasgos centrales aparentemente carecen de sistematicidad y son particularmente resistentes a una categorización racional.

La vida cotidiana es la vida de todo hombre y constituye el centro de la historia. Por ello, representa la esfera de la realidad que conciben los individuos,

susceptible a los cambios y modificaciones del contexto social, lo que permite considerarla como un espacio en permanente construcción.

Desde la perspectiva de Michel De Certeau (1984) el mundo de la vida cotidiana es un mundo a la defensiva, un mundo de sentido común, de sentimientos comunes, definiendo y defendiendo un territorio contra las amenazas de lo desconocido y lo opresivo.

El mundo está lleno de distintas formas de vivir la vida y de representarla según las necesidades de cada persona, gracias a la cotidianidad somos capaces de percibir que es lo que queremos que conozcan de nosotros, es decir, le mostramos a la sociedad nuestros gustos.

Las rutinas cotidianas, también llamadas rutinas de vida por Galindo (1992) las cuales funcionan como patrones de repetición de las acciones de un sujeto que realiza durante sus días de trabajo.

Tal y como lo mencionó la autora Emma León (1999) en su trabajo “Usos y discursos teóricos sobre la vida cotidiana”: mientras el individuo esté en actividad en los ámbitos de la vida cotidiana, la socialización internaliza las realidades, por medio de los procesos de estímulos y respuestas para la construcción de nuevas realidades dinámicas de la experiencia humana, en virtud de que la socialización es inacabable y los aprendizajes forman parte de la conciencia manifestada a través de las instituciones.

En el caso del conductor de transporte público su vida cotidiana oscila entre su unidad y él durante el día, la relación tan estrecha que tiene con esta y las actividades claras que tiene que realizar son lo que lo caracterizan.

Según Lefebvre, en la obra de Hegel “la vida cotidiana aparece como el lugar en que ha de realizarse el “espíritu absoluto” y esto sucede incluso contra la voluntad de los individuos. La cotidianidad solo tiene importancia en la medida en que en ella se realiza el “espíritu universal” y la historia tiene un trayecto final”. (Márquez, 2021:72)

Las prácticas cotidianas permanecen esparcidas como “memorias” las cuales a través de la praxis diaria no se pueden olvidar, pero si modificar, aterrizando esta idea con el tema de investigación en donde el elemento principal son los conductores de transporte público.

1.5.3 Redes de relación

“El concepto de red social aparece por vez primera en los años 50 en el seno del corriente de estudio estructural-funcionalista de la antropología británica. Desarrollado en la Escuela de Manchester, fue precisamente una respuesta a las limitaciones de esta perspectiva teórica, que buscaba incorporar fórmulas que permitieran explicar las situaciones de cambio en las sociedades tradicionales, así como los mecanismos de articulación de las sociedades complejas”. (Gómez et.al, 2008:21).

El concepto de estructura social de Rad Cliff- Brown es uno de los elementos claves para poder comprender lo que es una red de relación, tomando en cuenta que el sistema de relaciones entre las personas tiene un interés en común para poder solventar una necesidad, principalmente del grupo al que pertenecen.

La incorporación del análisis de las redes sociales se concebía como “un sistema para describir la “estructura social” o “red de relaciones” de una sociedad, lo que de acuerdo con Alfred Radcliffe-Brown situaba a la Antropología como una rama de las Ciencias Naturales interesada en el estudio de la estructura social”. (Gómez et.al, 2008:22).

La importancia de tomar en cuenta las características de las personas emergidas en una sociedad en donde los contactos (personas claves dentro de un grupo social, las cuales tienen una actividad en específico que las diferencia de las demás) y los enlaces (que serían las personas que mediante la socialización comparten sus modos de vida).

La expresión “red social” (la cual consideraba como las estructuras que representan a un conjunto de individuos interrelacionados) fue acuñada por el

antropólogo John Barnes (1954) en su trabajo sobre una aldea de pescadores noruegos.

Dentro de su trabajo relacionado con los pescadores sus puntos de enfoque fueron analizar las relaciones informales e interpersonales, las cuales a través de su convivencia diaria de los pescadores se generaban, unos de los principales elementos de análisis fueron la amistad y el parentesco.

“Durante los años 60 los estudios de redes sociales fueron populares en la antropología británica, como se evidencia en el trabajo de Clyde Mitchell (1969), citado en Molina y Ávila (2010:4), que recoge y sistematiza diversos estudios de antropología urbana en África. Estos primeros trabajos se realizaron con términos y conceptos desarrollados por los mismos autores, cuyo objetivo era capturar las transformaciones que la modernización y urbanización generaba en aldeas y comunidades tribales, inmersas en nuevos procesos de cambio cultural y diferenciación social”.

Ahora bien, se puede considerar a una red como un conjunto de relaciones, que no implica en ella misma ni una conciencia organizadora, ni un sentimiento de pertenencia, ni una frontera. Una relación social no es solo una construcción metodológica, ella es además una realidad compleja vivida y percibida por los actores sociales.

Félix Requena (2008:1), en su libro *Redes Sociales y Sociedad Civil*, afirma que “las redes inundan nuestro mundo. Actualmente, el concepto de red es uno de los más poderosos en el análisis de la realidad social”.

De hecho, la realidad social se entiende mejor si la consideramos como un entramado de redes sociales: la estructura social es como una red. Pero ¿cuál es la utilidad del análisis de redes en el estudio de la sociedad civil?, el análisis de redes es una forma de comprender los procesos sociales

Las redes sociales nos ayudan a entender el orden social, además proveen al ser humano de un espacio seguro y de apoyo, donde, a través de la relación con los demás, se integra y se adapta a los procesos y prácticas sociales, además de

recibir el reconocimiento y la valoración social que es fundamental y necesaria para la homeostasis del ser humano.

Las cuales tiene estructuras, patrones o regularidades en las formas de convivencia que se generan a través de la socialización dentro de un grupo social. Dicho de otra manera, se podría considerar que la sociedad no la conforman solamente los individuos, sino los patrones culturales y sociales de las relaciones.

Se podría decir que las relaciones sociales son aún más verdaderas y auténticas cuanto mayor privacidad e intimidad se revelan, es el caso que podemos observar con los conductores de transporte público, en específico con los dos sujetos que se propusieron para esta investigación.

Esta manera de expresarse también se puede ver presente dentro de sus grupos de Facebook y WhatsApp, en donde no existe una moderación del comportamiento de los conductores participantes, ya que la manera en como se expresan así los demás integrantes es ingenua.

Lo interesante de todo esto es que podemos visualizar que el individuo tiende a congregarse, para generar una agrupación que debe ser unida, para así poder originar técnicas de vida y trabajos colaborativos con un fin en común de los integrantes de estos (donde pasa de un “Yo” a un “Nosotros”).

Pero de todo esto es importante considerar que toda red de relación entre personas va a generar una organización social en el entorno que se encuentren, en el caso de nuestra investigación este concepto es clave, ya que gracias a esto podemos conocer el tipo de convivencia que se tiene en este sector poblacional como lo son los conductores de transporte público.

A palabras del autor Kalberg (2013), para Weber, una relación social es un comportamiento de muchos individuos cuyo sentido está definido recíprocamente y que por esa reciprocidad se orienta. El contenido de esta relación puede ser muy variado: lucha, enemistad, amor sexual, amistad, piedad, intercambio mercantil, etc.

Toda relación está definida por las cualidades de las personas y manifiestan el rol social de cada uno, cuando conocemos las condiciones en las que nos desarrollamos en cada interacción podemos adaptarnos al contexto y generar una nueva forma de convivir.

Lo novedoso en las últimas décadas, es el desarrollo de diversas estrategias metodológicas que permiten mejorar el acercamiento a la información. Entre ellas, el estudio de las redes sociales se presenta como un instrumento práctico y eficaz, especialmente para los antropólogos, respecto a la “medición y análisis de las estructuras sociales que emergen de las relaciones entre actores sociales diversos” (Sanz, 2003:21)

Lo cotidiano está constituido de actividades llamadas ordinarias incluso las más banales y repetitivas, algo que siempre va a influir es el tiempo y el espacio en las que se realicen dichas actividades, ya que entonces estas no generan la misma connotación, como por ejemplo el conductor no puede usar las mismas expresiones de su trabajo con su familia. Requiere tener presente la comparación entre aquello que es común a muchos.

La vida cotidiana es la vida del hombre entero: el hombre participa en la vida cotidiana con todos los aspectos de su individualidad, de su personalidad, en ella se ponen en práctica todos sus sentidos, todas sus capacidades intelectuales, sus habilidades manuales, sus sentimientos, pasiones, ideas e ideologías. La historia de la vida cotidiana se sitúa dentro de la historia social.



Cap. 2 Contexto fisiográfico: etnografía del lugar de estudio Toluca de Lerdo



Cap. 2 Contexto fisiográfico: etnografía del lugar de estudio Toluca de Lerdo

2.1 El municipio de Toluca en el Estado de México

El nombre del Municipio es Toluca, vocablo de origen náhuatl que significa: “Lugar donde está el dios Tolo, el inclinado de cabeza”. El Municipio de Toluca cuenta con una superficie de 42,952.14 hectáreas y se encuentra distribuida administrativamente en 47 delegaciones y 288 Unidades Básicas Territoriales. Cabe señalar que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) señala, en el Censo General de Población y Vivienda del 2010, que el Municipio tiene cien localidades.

Para el cumplimiento de sus funciones políticas y administrativas, el municipio cuenta con la siguiente división territorial: 85 circunscripciones territoriales divididas en 47 delegaciones, 38 subdelegaciones y 280 unidades territoriales básicas, estableciéndose una codificación denominada Clave Única Municipal, de acuerdo con los criterios de población, continuidad geográfica, vías de comunicación, servicios públicos e identidad local. En 1861 por decreto de la Legislatura local, la ciudad tomó el nombre de Toluca de Lerdo (colaboradores de Wikipedia, 2022).

Los suelos sellados abarcan 45.09% del territorio correspondientes a la zona urbana de Toluca. De acuerdo con la FAO, el suelo sellado es una cobertura permanente de la superficie del suelo con material artificial impermeable, dando lugar a pérdida no reversible del suelo y la mayoría de sus servicios ecosistémicos, generado principalmente por la expansión urbana.

Cuenta con su propio símbolo de identidad: su escudo

El Escudo del Estado de México está constituido con el lema Patria, Libertad, Trabajo y Cultura, y se simboliza de la siguiente forma: Patria: Águila Nacional en el copete del Escudo, conforme a la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno

Nacionales, y el dibujo en el cuartel superior izquierdo que representa el volcán Xinantecátl, la Pirámide del Sol de Teotihuacan y el topónimo original de Toluca.

Libertad: Representada en el segundo cuartel superior derecho por un cañón de la época, sobre el lugar donde se desarrolló la Batalla del Monte de las Cruces el 30 de octubre de 1810.

Trabajo y Cultura. Representados en el tercero y cuarto cuarteles, juntos, debajo de los anteriores, conteniendo el topónimo de México, que le dio nombre a la Patria y al Estado; los surcos de la agricultura produciendo plantas de maíz y el libro abierto del saber, sobre de éste un engrane fabril, una hoz, un zapapico, una pala y un matraz, herramientas del trabajo humano. Contiene además dieciocho abejas que representan el número de los Distritos Judiciales del Estado. (Legislación Edomex., 2016)



ESCUDO (2022, 04 AGOSTO). ILUSTRACIÓN. ESCUDO TOLUCA. DISPONIBLE EN: [HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.ORG/WIKI/FILE:ESCUDO MUNICIPIO DE TOLUCA.PNG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Escudo_Municipio_de_Toluca.png)

2.2 Ubicación y generalidades de la Zona Metropolitana del valle de Toluca

El Municipio de Toluca se encuentra localizado en la porción centro-poniente del Estado de México; la Ciudad de Toluca de Lerdo es la cabecera municipal y capital del Estado. Se ubica en las coordenadas geográficas extremas, en el paralelo 19° 04' y 19° 28' de latitud norte, así como en el meridiano 99° 31' y el 99° 47' de longitud oeste del meridiano de Greenwich. La altura promedio es de 2,660 metros sobre el nivel medio del mar.

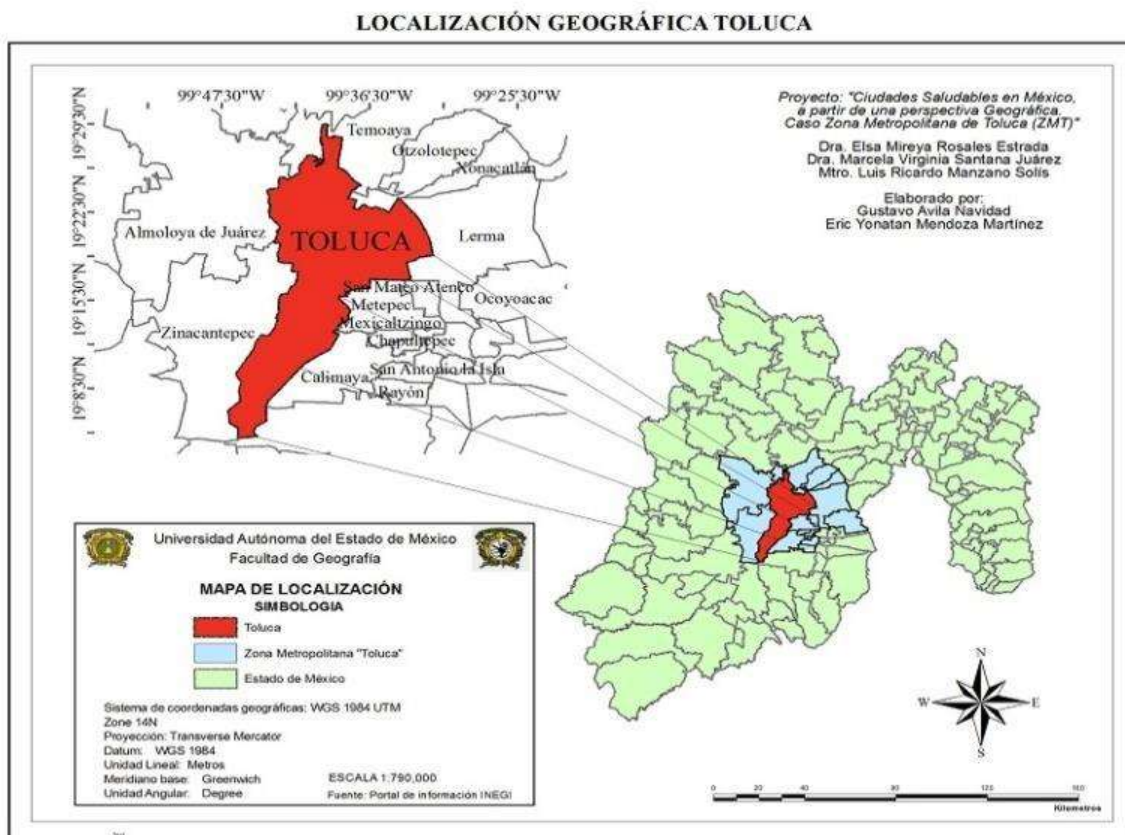
La región geográfica donde se localiza la zona matlatzinca es la parte occidental del actual Estado de México, Toluca cuenta con las siguientes colindancias y límites:

1. Al norte, con los municipios de San Mateo Atenco, Lerma, Xonacatlán, Oztolotepec, Temoaya, Almoloya de Juárez y Zinacantepec.
2. Al sur, con los municipios de Zinacantepec, Coatepec Harinas, Villa Guerrero, Tenango del Valle, Calimaya, Metepec y San Mateo Atenco.
3. Al este, con los municipios de Villa Guerrero, Tenango del Valle, Calimaya, Metepec, San Mateo Atenco, Lerma, Xonacatlán, Oztolotepec y Temoaya.
4. Y al oeste con los municipios de Temoaya, Almoloya de Juárez, Zinacantepec y Coatepec Harinas.

La estructura urbana de la Región Metropolitana del Valle de Toluca es producto básicamente del desarrollo de las vialidades regionales y de algunas conexiones entre ellas, principalmente en forma de anillos viales que poco a poco se han integrado, sin embargo, estas vialidades radiales no son suficientes y presentan problemas de conexión.

La Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT) se entiende de manera inicial como un modelo de crecimiento concéntrico-lineal-nuclear con una periferia interconectada que se explica de la siguiente manera:

1. Crecimiento concéntrico a partir de la Zona Metropolitana conurbada con subcentros urbanos y distritos homogéneos.
2. Dos subcentros metropolitanos dominantes, dos ejes/corredores de desarrollo prioritarios (Toluca-Ocoyoacac y Toluca-Metepec).
3. Crecimiento periférico metropolitano polinuclear, zonas nororiente, suroriente y enclaves urbanos.
4. Periferia metropolitana con dos subcentros interconectados, suroriente (Tianguistenco) y sur (Tenango del Valle). En cuanto a la localización de equipamientos, estos han tendido a la formación de corredores con actividades especializadas de abasto (Av. López Portillo), de industria y servicios (Paseo Tollocan), de comercio y servicios (pino Suarez) y de servicios (Boulevard Adolfo López Mateos).



TOLUCA. (2021, 16 DICIEMBRE). [ILUSTRACIÓN]. UBICACIÓN DE TOLUCA. DISPONIBLE EN: [HTTPS://WWW.GOOGLE.COM/PLACES/TOLUCA+DE+LERDO,+M%C3%A9xico/@19.294099,-99.701254,12z/DATA=!3M1!4B1!4M5!3M4!1S0X85CD89892A50EBB9:0XAD3F4AD5550208C4!8M2!3D19.2826098!4D-99.6556653](https://www.google.com/maps/place/Toluca+de+Lerdo,+M%C3%A9xico/@19.294099,-99.701254,12z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x85cd89892a50ebb9:0xad3f4ad5550208c4!8m2!3d19.2826098!4d-99.6556653)

2.3 Aspectos demográficos del municipio de Toluca

La distribución de la población municipal en todo su territorio, según el último Censo de Población y Vivienda de INEGI (2020), la capital Toluca de Lerdo concentra la mayor cantidad de población, representando un 24.6% del total municipal con una población total de 223,876 dividido en 119,352 mujeres y 104,524 hombres.

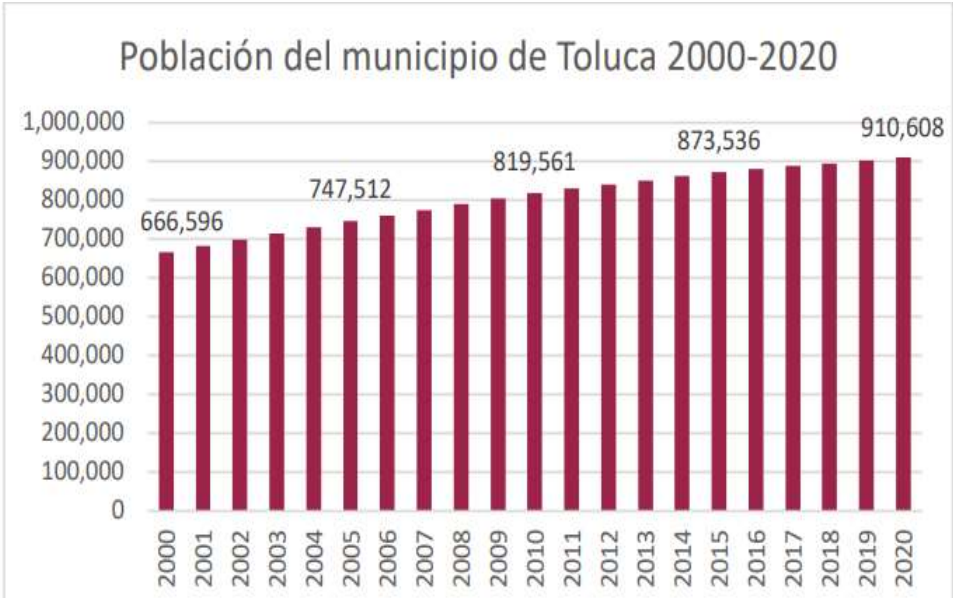
Por otro lado, los incrementos poblacionales impactan también la configuración y dinámica territorial del municipio, reflejado en una creciente densidad poblacional que desde el 2010 hasta ahora representa aproximadamente un 37%.

Además, la población se continúa concentrando en las urbes o en su defecto tiende a urbanizar áreas que antes se consideraban rurales; tal y como se aprecia en la siguiente tabla podemos confirmar, tanto el crecimiento continuo de la población del municipio, como la disminución de la proporción de población rural, misma que actualmente representa alrededor del 4.5% del total, sin contar que un 26.6% más se encuentra en una posible transición que llevaría a considerarla como mayormente urbana.

De acuerdo con varios autores los niveles de densidad apropiados no son rígidos, sino que varían dependiendo de las características propias de cada ciudad. No obstante, se establecen rangos óptimos, que van desde 120 habitantes por hectárea a 350 (Higuera, 2009; Marín, 2012; Rueda, 2011). Por otro lado, la población se distribuye al centro y norponiente del municipio, debido a que en su zona sur se encuentra el Nevado de Toluca.

La distribución de la población municipal en todo su territorio, según el último Censo de Población y Vivienda de INEGI (2020), la capital Toluca de Lerdo concentra la mayor cantidad de población, representando un 24.6% del total municipal con una población total de 223,876 dividido en 119,352 mujeres y 104,524 hombres.

Por otro lado, los incrementos poblacionales impactan también la configuración y dinámica territorial del municipio, reflejado en una creciente densidad poblacional que desde el 2010 hasta ahora representa aproximadamente un 37%.



CUADRO. 1 POBLACIÓN DEL MUNICIPIO FUENTE: INEGI, CENSO DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2000, CONTEO 2005, CENSO 2010, INTERCENSAL 2015 Y CENSO 2020

2.4 Infraestructura

Además, la población se continúa concentrando en las urbes o en su defecto tiende a urbanizar áreas que antes se consideraban rurales; tal y como se aprecia en la siguiente tabla podemos confirmar, tanto el crecimiento continuo de la población del municipio, como la disminución de la proporción de población rural, misma que actualmente representa alrededor del 4.5% del total, sin contar que un 26.6% más se encuentra en una posible transición que llevaría a considerarla como mayormente urbana.

De acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte actualmente el municipio de Toluca cuenta con una red vial de 120.35 Km, de longitud dividido en vialidades federales, estatales, pavimentadas y revestidas, es de destacar que de acuerdo

con Romero (2021), el principal modo utilizado en el municipio es el auto particular, seguido del transporte público, el transporte de aplicación y en menor medida el modo no motorizado. (Ayuntamiento de Toluca, 2022:256)

El municipio de Toluca hasta el año 2020 cuenta con un total de 120.35 kilómetros de longitud vial; de ellos sólo 5.85 Km, son de orden federal y 114.50 Km, Para el caso de las vías con administración municipal éstas abarca la zona urbana y los principales polos de desarrollo para el crecimiento económico municipal siendo las que presentan un alto nivel de servicio, ya que la mayoría de las vialidades conectan directamente a la cabecera municipal y éstas a su vez tiene la figura de vialidades alimentadoras hacia la zona norte, la zona sur, poniente y oriente del municipio.

Para el caso de las vialidades federales éstas se ubican en las periféricas del polígono municipal al igual que las de administración estatal, donde su mayor función es servir como vialidades restringidas, esto, a causa de las velocidades alcanzadas en la zona de rodamiento, por último, es importante señalar que este tipo de vialidades dan respuesta a la movilidad intermunicipal, caracterizada por recorridos en longitud y tiempos prolongados. (Ayuntamiento de Toluca, 2022:258)

De acuerdo con la secretaria de Movilidad del Gobierno del Estado de México para el 2020 el municipio contaba con un total de 254 rutas de transporte público de mediana capacidad (derroteros), cubriendo así poco más del 90% del territorio urbano, suburbano y rural municipal con una longitud de 6,806.269 Km recorridos diariamente dividido en 28 concesiones urbanas y suburbanas, siendo la ruta de mayor longitud la 050_01-A168-01_TLACHALOYA-TERMINAL TOLUCA con 62.10 Km de recorrido. (Ayuntamiento de Toluca, 2022:261)

La ciudad de Toluca tiene muchas vialidades, las más importantes son

- **Paseo Tollocan**

Inicia en el Monumento a la Marina en paseo Matlazincas en la zona Norte de la ciudad de Toluca y a la altura de ciudad universitaria cambia inicia Paseo Tollocan

Pte. entre el tramo de Hidalgo Pte. y Juárez sur, y el Pte. entre Juárez sur y Morelos (antes puerta tolotzin, ahora torres bicentenario) en este punto empieza el tramo poniente - oriente, hasta el monumento a Emiliano Zapata en San Mateo Atenco, Recorre los municipios de Toluca, Metepec y Lerma, es la vía más larga del Valle de Toluca es parte de la comunicación con la ciudad de México ya que se convierte en la Carretera Federal 15, (México-Toluca).

- **Vía Toluca-Metepec-Tenango**

Recorre los municipios de Toluca, Metepec, Mexicaltzingo, Calimaya, San Antonio la Isla, Rayón y Tenango del Valle, comunica a los 7 municipios aparte de ser una arteria comercial esta vialidad es un boulevard en Toluca tiene el nombre de Pino Suárez, en los demás municipios conserva el nombre de Toluca-Tenango y en Tenango del Valle se convierte en el boulevard Narciso Bassols.

- **Avenida Solidaridad las Torres**

Recorre los municipios de Zinacantepec, Toluca, Metepec, San Mateo Atenco y Lerma. Es una vía que comunica de Zinacantepec a Lerma con entronques salidas a Zitácuaro o Ciudad de México.

- **Vía Alfredo del Mazo**

Empieza en el cruce denominado Tres Caminos y lo componen las vialidades Isidro Fabela Norte y Alfredo del mazo, este forma una cuarta parte del (Circuito interior) noreste de la ciudad de Toluca en pieza en una zona industrial pasa a la altura de Hospitales y juzgados atraviesa una zona comercial de plazas, y la parte oriente de la zona industrial Toluca y termina en Paseo Tollocan (Torres bicentenario) esta vía tiene conexión a la autopista Toluca-Atlacomulco.

- **Calzada del Pacífico**

Esta vía recorre los municipios de Toluca y Zinacantepec esta vía es una entrada al Nevado de Toluca y es una carretera a Valle de Bravo o Temascaltepec.

- **Autopista Lerma-Tenango**

Esta vía evita atravesar a la ciudad de Toluca y toda su zona conurbada, si vienes de la Ciudad de México y te diriges a la zona sur del estado. Esta carretera es de cuota.

- **Circuito Exterior Metropolitano**

Esta carretera es una vía rápida que comunica el Bulevar Aeropuerto con la Avenida Tecnológico evitando Toluca y Metepec.

Dentro del municipio se encuentran otras vías importantes:

- **Bulevar Isidro Fabela**

Es una vialidad que da continuación a la carretera federal 55 que empieza en la colonia aviación-palmillas al norte de municipio y termina en la intercepción de Av. José María Pino Suárez y Solidaridad las torres en la colonia Valle Verde. Toluca-Atacomulco.

- **Paseo Presidencial Adolfo López Mateos**

Recorre los municipios de Toluca y Zinacantepec en se convierte en la salida a Zitácuaro y en Toluca se transforma en paseo Tollocan, Av. Hidalgo, Av. Morelos y Paseo de los Matlazincas.

- **Paseo de los Matlatzincas**

Forma parte de Paseo Tollocan e inicia en la Glorieta a LA MARINA en la colonia los Ángeles atraviesa el lado oriente sur de la sierra del parque natural Morelos, y termina en la intercepción de Av. Hidalgo Pte. y López Mateos.

- **Bulevar Miguel Alemán (Aeropuerto)**

Empieza en Paseo Tollocan y termina en la Av. José López Portillo (plaza santin) Recorre los municipios de Lerma y Toluca, en el Bulevar se encuentra el Aeropuerto Internacional de Toluca.

- **Vía López Portillo**

Empieza la carretera federal 130 Toluca - Naucalpan en la Glorieta al ferrocarrilero (La Maquinita) como Av. Filiberto Gómez entre las colonias Guadalupe y Tlacopa y al cruce con Alfredo del Mazo cambia a vía José López Portillo, Recorre los municipios de Toluca y Xonacatlán, esta vía comunica a los municipios de la zona norte de la ciudad y se convierte en la carretera Toluca-Naucalpan.

Avenidas importantes del centro de Toluca:

- Av. Carranza, Av. Hidalgo, Av. Morelos, Av. Lerdo, Av. Juárez, Av. Independencia, Av. 5 de mayo, Av. Gómez Farias, Av. Diaz Mirón y Paseo de los Matlazincas. (Colaboradores de los proyectos Wikimedia 2012)

2.5 Educación

En el rubro de Educación, en el Municipio de Toluca dentro de la población en edad escolar, es decir, el rango de 3 años y más, se encuentra que el 31.71% de la población acude a la escuela y en ese mismo rango de edad la población que no acude representa el 68.23%.

Comparado con el porcentaje Estatal de la población que estudia que es el 30.26% y la población no escolarizada en esta etapa representa el 69.39%. Lo cual indica que en el Municipio de Toluca se tiene ligeramente un mayor porcentaje de escolarización que a nivel estatal, así mismo el porcentaje de la población no escolarizada es menor en Toluca que en el Estado de México.

En cuanto a la población que cuenta con algún grado de escolaridad en el municipio de Toluca, observamos que 3.61% se encuentran sin escolaridad (23 108), educación básica 48.02% (307 389), educación media superior, 23.30% (149 150 personas), educación superior, 24.96% (159 776); mientras que a nivel Estatal

el 4% se encuentran sin escolaridad (475 310 personas), el 52.89% cuentan con educación básica (6 284 789), 24.99% cuentan con educación media superior (2 969 500) y con educación superior el 17.85% 2 121 071, personas.

A nivel nacional, observamos que el 5.83% (5 084 168, personas), se encontraban sin escolaridad, 53.46% (46 345 769) contaban con educación básica, 21.67% (18 786 248, personas) contaban con educación media superior y 18.63% (16 150 798) contaban con educación superior.

Lo que indica que en el municipio de Toluca el nivel de escolaridad a nivel medio superior y/o con algún grado de educación media superior o estudios posteriores es alto comparado con los porcentajes estatales y nacionales. No obstante, es importante observar que el porcentaje de alumnos que dejan de estudiar la secundaria a nivel medio superior es significativo en los tres niveles (municipal, estatal y nacional).

Por tanto, es importante que la prevención pueda realizarse a nivel secundaria y en el caso de Toluca, acceder al nivel medio superior y superior con estrategias preventivas acordes a estos rangos de edad. El nivel de escolaridad en Toluca históricamente es alto en relación con las cifras estatales y nacionales y puede seguir siendo una de las fortalezas ante el consumo de drogas, aunado al estilo de organización familiar como estructura contenedora ante la problemática adictiva.

2.6 Organización económica

Toluca cuenta con una población total de 819,561 habitantes en el año 2010, de la cual el 41.35% corresponde a PEA, es decir; 338,926 habitantes en condiciones y con características que le permiten laborar y que habitan dentro del área urbana del municipio. En cuanto a la distribución de la PEA por delegaciones, la cabecera municipal si bien no es como tal una delegación, es el polígono que presenta mayor número de PEA (62%) que se encuentran en condiciones de ser personas de 12 años y más que trabajaron; tenían trabajo, pero no trabajaron o buscaron trabajo en la semana del censo.

2.7 Zona metropolitana de Toluca

Para Unikel (1976), la zona metropolitana se define como: la extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no-agrícolas, y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central, y viceversa.

Para Arias (1997), la evolución de las zonas metropolitanas se ha venido caracterizando, en una primera etapa, por el desplazamiento de la población residente del centro hacia lugares cada vez más alejados, en lugares periféricos de las principales ciudades y manchas urbanas, siguiendo subcentros industriales, comerciales y de servicios; en una segunda etapa, la metropolización está determinada por los factores económicos, ecológicos y requerimientos de equipamientos, servicios y transporte.

Durante la consulta de la página de gobierno del Estado de México SEDUyM (Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano) se pudo obtener la siguiente información: la ZMT comenzó su proceso de metropolización a partir de la década de los 60's, derivado de la industrialización del corredor Toluca-Lerma. A partir, de los 80's se le consideró como metrópoli semi diversificada, en el transcurso de la siguiente década se consolidó en el sector terciario.

La delimitación de Zona Metropolitana de Toluca está fundamentada en la propuesta que hace SEDESOL, CONAPO e INEGI, (2012), definiéndola como un conglomerado de 15 municipios que se unen a la ciudad central, cuyos elementos para su delimitación lo establecen aspectos demográficos, distancia física y tiempo de traslado sobre las vías de comunicación.

La ZMT es la aglomeración urbana de la capital del Estado de México (Toluca) con los municipios conurbados:

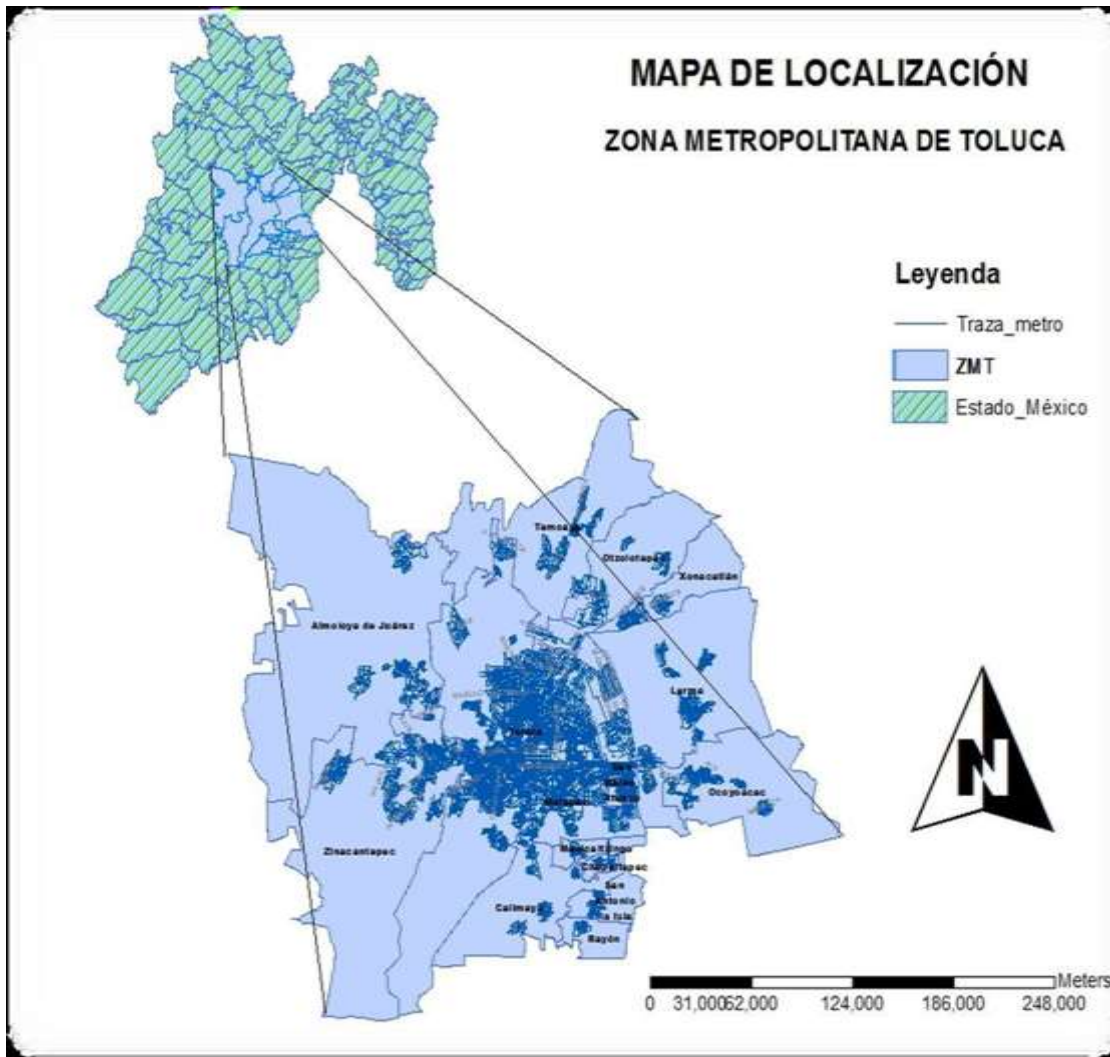
La ZMT está integrada por 15 municipios: Almoloya de Juárez, Calimaya, Chapultepec, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Otzolotepec, Rayón, San Antonio La Isla, San Mateo Atenco, Toluca, Temoaya, Xonacatlán, Zinacantepec.

La expansión urbana en la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) ha sido un fenómeno que ha conllevado a una distribución inequitativa de los usos del suelo en el territorio, determinando una ausencia de infraestructura vial para que los sistemas de transporte público ofrezcan una cobertura territorial integral.

La expansión de las áreas urbanas a través del fenómeno metropolitano está determinada por una notoria fragmentación espacial que crea dispersión y, en consecuencia, se observan desplazamientos urbanos cada vez más alejados y complejos. Estos grandes desplazamientos en nuestras ciudades han impactado negativamente en la movilidad urbana, chocando frontalmente con las bases del desarrollo sustentable. Las zonas metropolitanas continúan expandiéndose a través de la construcción de nuevas zonas alejadas.

En las zonas metropolitanas de México no se ha logrado que el transporte público de pasajeros sea una alternativa de transporte que compita con el automóvil. El transporte público de pasajeros representa un modo de transporte de baja calidad que muchos usuarios abandonan en cuanto pueden adquirir un automóvil. Esta baja calidad se debe en gran medida al resultado del esquema de concesiones privadas de transporte público colectivo que predomina en el país (Espinosa, 2016).

La Zona Metropolitana de Toluca es la segunda zona metropolitana más grande del estado en cuanto a tamaño y población, es parte de la Megalópolis de México. La zona metropolitana del Valle de Toluca es la quinta ciudad más grande de México, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).



ZMT. (S/F). [Ilustración]. Disponible en:

http://plataforma.seduym.edomex.gob.mx/SIGZonasMetropolitanas/PEIM/d_escritiva.do



Cap. 3 Etnografía del fenómeno de estudio: dos estudios de caso de trabajadores del volante en la ciudad de Toluca



Cap. 3 Etnografía del fenómeno de estudio: dos estudios de caso de trabajadores del volante en la ciudad de Toluca

3.1 Breve historia del transporte público

Los viajes en autobús forman parte de la vida de los mexicanos desde hace más de 100 años. El primer autobús tenía capacidad para 8 pasajeros: A mediados del siglo XIX, el inglés Walter Hancock, creó un autobús que contaba con un motor de vapor y tenía capacidad para 10 pasajeros.

Años más tarde, a finales de siglo, como lo menciona Flores (2006), la firma de Karl Benz puso a disposición el primer autobús que utilizaba gasolina, este alcanzaba una velocidad de 15 km por hora y tenía capacidad para 8 pasajeros. En el siglo XX, Benz desarrolló toda una línea de autobuses urbanos y foráneos, hasta la fecha sigue siendo una de las empresas más importantes del mercado con una trayectoria de 120 años.

Desde el primer momento de su existencia, el hombre tuvo la necesidad de desplazarse para poder comunicarse y entrar en relación con otras personas y culturas que habitaban a su alrededor. Así, cada vez quiere ir más lejos y, para satisfacer estas ansias, indudablemente debe inventar.

Fueron estas motivaciones históricas, antropológicas y biológicas las que llevaron al hombre a desarrollar los diversos medios de transporte existentes y que en la actualidad poseen características que les hacen muy eficientes.

La disponibilidad de transporte es uno de los principales requerimientos de los usuarios, el mismo que requiere contar con cobertura más amplia, paradas definidas o estaciones cercanas, que se puedan utilizar a cualquier hora del día.

Por su parte, Martínez (2018) da a conocer que el transporte público es también espacio cotidiano de interacción y apropiación, donde el factor humano en los

esquemas de movilidad son tanto los trabajadores del transporte como los usuarios. Por otra parte, el transporte público puede también interpretarse como una configuración estructural y funcional de servicio constituida por distintas organizaciones y empresas, donde el servicio es también producto de las relaciones sociales.

Los viajes en autobús forman parte de la vida de los mexicanos desde hace más de 100 años. El primer autobús tenía capacidad para 8 pasajeros: A mediados del siglo XIX, el inglés Walter Hancock, creó un autobús que contaba con un motor de vapor y tenía capacidad para 10 pasajeros.

La historia del transporte público en Toluca es muy interesante; a lo largo de 1949 se da la primera concesión a la línea de autobuses Colón Nacional, fundada por: Benjamín Ávila, Miguel Miranda y Mariano Camacho. (Implan Toluca, 2021)

Según una investigación plasmada en el trabajo titulado “Nuevo sistema de paradas de transporte público en el municipio de Toluca 2021”; durante 1970 se empiezan a expandir las empresas de transporte que operaban en la ciudad de Toluca.

Cabe destacar que para ese entonces se empezó a utilizar la palabra línea para no confundirse con el servicio que otorgaba el ferrocarril. Se tiene estimado que por lo menos el 80% de la población de Toluca y la zona metropolitana utilizaba el autobús como medio de transporte. (Implan Toluca, 2021:11)

El costo del boleto tenía un valor de 80 centavos, el usuario invertía el 3% de su salario en transporte, para 1982 el usuario invertía poco más de 6% de sus ingresos en el transporte público. (Implan Toluca, 2021:12)

Durante 1979 la zona metropolitana de Toluca tuvo un crecimiento poblacional acelerado, por lo que la sociedad ya generaba una demanda considerable del servicio ofertado en ese entonces, ya en 1985 el Sistema de Transportes Urbanos SA de CV cuenta con 178 unidades y 21 rutas, Colón Nacional con 170 autobuses

y 19 rutas y autotransportes 2 de marzo con 127 autobuses y 10 rutas. (Implan Toluca, 2021:12)

El tiempo de espera oscila entre 5 y 10 minutos de espera. El crecimiento poblacional acelerado provocó que los recorridos sean largos y lentos, aumentando el caos vial, por lo que se decidió dividir las rutas en urbanas y suburbanas.

Sin embargo, considerando que el número de población aumentaba de una manera considerable, las concesiones no eran suficientes para poder otorgar el servicio, ya que existen zonas de poca accesibilidad y solo se atienden a las zonas con mayor demanda, por ello hay una saturación en la zona centro de Toluca.

Durante el 2016 se publicó la Ley de Movilidad del Estado de México, en el 2017 el costo del pasaje es de \$10.00 pesos (aprobado en septiembre), desde el 2018 se cuenta con 32 grupos de concesionarios del servicio de Transporte público, con 320 derroteros, a partir del 2019 el sistema ha sufrido variaciones hasta el día de hoy. (Implan Toluca, 2021:15)

Es de vital importancia tener en cuenta que el sistema de transporte público tiene más de un componente que debe ser analizado en forma individual (desde el funcionamiento del autobús, la capacitación que tiene el conductor, las prestaciones que se tiene en el trabajo, la forma de operar de las empresas que brindan este servicio, los derroteros y la forma de trabajo) y de acuerdo con sus propias características, con el fin de conocer cómo está conformado.

En el mundo no existe un modelo de transporte en específico, pues cada ciudad o territorio presenta su propia historia, lo cual nos lleva a conocer cada contexto en particular para poder visualizar su sistema de transporte.

El transporte visto desde un ayer y un hoy en la sociedad



VEHÍCULO DE LA LÍNEA DE TRANSPORTE PÚBLICO «COLON NACIONAL». (2018, 26 JULIO). [FOTOGRAFÍA]. DISPONIBLE EN: <HTTPS://WWW.FACEBOOK.COM/TOLUCALABELLACD/POSTS/10156368025683820/>



PURO PA` DELANTE (2021, 9 DE NOVIEMBRE) [FOTOGRAFÍA]. DISPONIBLE EN: <HTTPS://WWW.FACEBOOK.COM/PHOTO/?FBID=275891844543962&SET=A.247822480684232>

3.2 Conductores / Choferes

Desde la perspectiva de Flores (2016), el chofer no sólo manejaba el autobús, en sus inicios, los viajes eran grandes pruebas de destreza y habilidad para los choferes, ya que las carreteras eran escasas y no había terminales en ningún destino. Los choferes se desempeñaban también como mecánicos, maleteros, cobradores y administradores. Actualmente, ellos se pueden enfocar solamente en llevarnos de forma segura a nuestros destinos.



Uribe, E. (2021, 13 enero). Conducir es un arte [Fotografía].

Descripción

Los Conductores de Autobús trabajan para empresas públicas y privadas de transporte, centros educativos, entre otros. Asimismo, en ocasiones, estos individuos están a cargo de cambiar las tarifas, tal y como ocurre en el caso de la transportación pública. Dado que los Conductores de Autobús transportan pasajeros, es imprescindible que actúen bajo las leyes de tránsito terrestre y a la legislación y procedimientos de seguridad aplicables.

Funciones principales

A continuación, las funciones más comunes de un Conductor de Autobús:

1. Conducir vehículos de pasajeros (autobuses, camionetas tipo van, etc.):	<ul style="list-style-type: none">○ Transportar a los pasajeros a través de las rutas preestablecidas, respetando los horarios fijados.○ Cumplir con las leyes de tránsito terrestre.
2. Estacionar los vehículos en las paradas debidamente identificadas para permitir el ingreso y egreso de pasajeros:	<ul style="list-style-type: none">○ Cobrar el pasaje a los usuarios.○ Registrar los pagos de pasajes recibidos y, de ser necesario, hacer entrega de los recibos.○ Revisar los niveles de gasolina, aceite y refrigerante.
3. Asistir a los pasajeros	<ul style="list-style-type: none">○ Responder a sus inquietudes acerca de los horarios y rutas.○ Ayudar a los pasajeros con movilidad limitada a bajarse del vehículo.

4. Lidar con las emergencias de los pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> ○ Auxiliar a su pasajero
5. Reportar emergencias, retrasos o accidentes:	<ul style="list-style-type: none"> ○ Notificar a la empresa acerca de cualquier incidente y solicitar asistencia de ser necesario.

Elaboración propia, 2022, con base en la información obtenida en (Neuvoo, 2017).

Perfil del candidato

Estas son algunas características con las que debe cumplir el conductor:

1. Conocimientos de mecánica y habilidades para conducir:	<ul style="list-style-type: none"> ○ Permanecer alerta y estar atento a lo que ocurra a su alrededor, además de estar en la capacidad de identificar y prevenir riesgos para evitar accidentes. ○ Permanecer alerta y despierto al conducir en horario nocturno. ○ Monitorear el estado del vehículo y hacer revisiones periódicas a la unidad. ○ Estar en la capacidad de realizar mantenimiento o reparaciones menores al vehículo.
2. Alto nivel de independencia e ingenio	<ul style="list-style-type: none"> ○ Estar en la capacidad de trabajar por su cuenta y sin supervisión.

<p>3. Excelente condición física y resistencia:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Estar en la capacidad de soportar largas jornadas de trabajo. ○ Soportar distintos tipos de condiciones climáticas. ○ Tener la fuerza física necesaria para manejar un autobús, así como para cargar y descargar equipaje.
<p>4. Manejo del estrés y capaz de manejar su tiempo efectivamente:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Trabajar de acuerdo con horarios preestablecidos. ○ Llegar a las paradas de autobús designadas puntualmente.
<p>5. Habilidades de comunicación:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Interactuar con los pasajeros. ○ Ser el enlace entre pasajeros y empleados. ○ Estar en la capacidad de suministrar información veraz a los pasajeros.
<p>6. Habilidades matemáticas</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Calcular las horas de salida y de llegada. ○ Cobrar el pasaje a los usuarios.
<p>7. Alto nivel de honestidad, integridad y confiabilidad.</p>	

Elaboración propia, 2022, con base en la información obtenida en (Neuvoo, 2017).

Asimismo, se prefiere a quienes tengan al menos dos años de experiencia laboral. Desempeñarse como Conductor de Autobuses implica trabajar durante largas

jornadas e, incluso, en horas nocturnas, fines de semana y días de feriados. La anterior información fue obtenida de (Neuvoo, 2017)



MOLINA, M. (2021, 5 AGOSTO). UN GRAN EQUIPO [FOTOGRAFÍA].

3.3 Sistema de transporte público en la ZMT

El servicio de transporte público de Toluca, así como todos los trasportes públicos del mundo funcionan bajo un sistema de concesionarios (es decir un permiso otorgado por el estado) para prestar el servicio con la unidad o unidades necesarias y poder cumplir con el servicio a la población.

Los sistemas de transporte constituyen una pieza clave en el funcionamiento de las ciudades, pero no solo de estas; ya que sirven como conectores estratégicos

entre lugares rurales y urbanos el cual va a influir en la dinámica social y económica.

El transporte público en ZMT se conforma por dos elementos primordiales los concesionarios y las rutas de transporte.

a) Concesionarios o concesiones

Una concesión es la cesión de derechos que da el Gobierno del Estado de México a favor de particulares o de empresas, para proporcionar servicios de transporte público. (Secretaría de Movilidad, 2018)

Conforme lo señala la Secretaría de Transporte del Estado de México y la Dirección General de Operación del Transporte. En la ZMT operan 190 rutas ofertados por 15 empresas de transporte público de pasajeros, a nivel urbano y suburbano.

El transporte público de pasajeros de tipo foráneo es operado por 179 rutas y 17 empresas. La traza de los derroteros permite especificar y tipificar la movilidad urbana ofertada por el sistema de transporte público de pasajeros. (ver Tabla 1).

Tipo de transporte	Empresas	Rutas	Derroteros (camino)	K-Vehicular (matriculas)
Urbano – Suburbano	15	190	380	2605
Foráneo	17	179	358	1915
Total	32	369	738	4520

Tabla 1. Elaboración retomada del proyecto SIPAT y Dirección General de Operación del Transporte del Estado de México Zona 1, 2012.

a) Rutas de transporte

Como ya se ha mencionado en la ZMT operan 15 concesionarias, que brindan un servicio de tipo *urbano y suburbano* mediante 190 rutas, con un total de 380

derroteros, a través de 2,605 unidades de transporte, conforme se establece en la Tabla No. 2.

El inventario de rutas y empresas en la ZMT se integra por dos componentes:

Servicios urbanos-suburbanos, que son los servicios de transporte público prestados en la zona urbana y conurbada, permitiendo ascensos y descensos a lo largo de todo su recorrido.

Servicios foráneos, como el servicio de transporte público que interconecta zonas rurales con la zona urbana; permiten ascensos y descensos en las zonas rurales, pero en la zona urbana, sólo permiten ascensos/descensos en un punto (terminales).

Concesionaria (Líneas de transporte público)	No. de rutas	No. de Derroteros (caminos)	Parque Vehicular
Red de Transporte Público, S.A. de C.V	22	44	354
Servicio Inter metropolitano de Transportes, S.A. de C.V.	19	38	338
Servicio Urbano y Suburbano Xinantecátl, S.A. de C.V.	20	40	261
Sistema de Transporte Urbano y Suburbano de la Ciudad De Toluca	14	28	289
Autotransportes Urbanos y Zona Conurbada del Valle de Toluca Adolfo López Mateos, S.A. de C.V.	13	26	236
Autotransportes Urbanos y Suburbanos Tolotzin, S.A. de C.V.	9	18	89
Autotransportes Urbanos de Toluca y Zona Conurbada, S.A. de C.V.	5	10	79
Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan, S.A. de C.V.	10	20	142

Autobuses México Toluca Zinacantepec y Ramales, S.A. de C.V.	4	8	36
Autotransportes Toluca-Capultitlán, Triángulo Rojo, S.A. de C.V.	20	40	108
Autobuses Flecha Blanca de Toluca, S.A. de C.V.	14	28	69
Autotransportes Urbanos y Suburbanos de la Ciudad de Toluca y Zona Industrial, S.A. de C.V. (Atzusi)	16	32	180
Línea de Turismos Toluca-Tenango Estrella de Oro, S.A. de C.V. (Teo)	5	10	43
Autotransportes Colón Nacional, S.A. de C.V.	15	30	278
Autotransportes 8 de noviembre, S. de R.L. de C.V	4	8	103
Total	190	380	2605

Tabla 2. Elaboración retomada del proyecto SIPAT y Dirección General de Operación del Transporte del Estado de México Zona 1, 2012.

3.4 Transporte público

Los autores Molinero y Sánchez (1997) lo consideran como sistemas de transportación que operan con ruta fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio del pago de una tarifa previamente establecida.

Por otro lado, González (2007), en su libro “Los medios de transporte en la ciudad”, habla de dos tipos de transporte que, a su vez, se subdividen en otras categorías:

Transporte privado

- Modos no motorizados: desplazamientos realizados a pie o en bicicleta, los cuales requieren de energía biológica; no presentan impactos sociales ni ambientales.
- Vehículo privado motorizado: funcionan con motores de combustión; comparten calzada junto a otros medios de transporte. Nos referimos a automóviles y motocicletas.

Transporte público

- Autobuses: son sistemas de transporte en superficie, bajo conducción manual. Utilizan motores de combustión y con energía fósil (gasolina).
- Taxis: son automóviles de carácter público. Son una buena opción para viajes que requieran de una mayor velocidad o aproximación.

Illich (1973) considera al transporte público como un sistema de medios (infraestructuras y vehículos) para llevar personas de un lugar a otro de la ciudad. Este sistema está caracterizado por la motorización (transporte) y por la colectividad (público).

Los componentes de un sistema de transporte, de acuerdo con autores Khisty y Lall (1998), son: el subsistema físico, compuesto de vehículos, vías y terminales; el subsistema de actividad, que incluye las actividades de traslado, conducción y control; y el subsistema humano, constituido por los grupos de personas que administran los otros dos subsistemas.

De hecho, se podría considerar al transporte público como ese fenómeno que tiene una causa y un efecto realmente impactante dentro de los contextos sociales, económicos, etc.; conformado con elementos meramente características de una sociedad, podríamos deducir la conformación de un propio núcleo social más allá de solo brindar un servicio público.

Pero unas de las ideas que más me ha ocasionado conflicto, pero hasta cierto punto es real, es que tal como lo menciona Gakenheimer (1975) durante varios años los estudios de transporte urbano solamente han tenido un enfoque económico, de movilidad, pero muy poco sociocultural.



URIBE, E. (2021, 3 FEBRERO). AQUÍ NOMAS [FOTOGRAFÍA].

3.5 Unidades / Autobuses

Como señala Flores (2016), la firma de Karl Benz puso a disposición el primer autobús que utilizaba gasolina, éste alcanzaba una velocidad de 15 km por hora y tenía capacidad para 8 pasajeros. En el siglo XX, Benz desarrolló toda una línea de autobuses urbanos y foráneos, hasta la fecha sigue siendo una de las empresas más importantes del mercado con una trayectoria de 120 años.

El autobús o unidad como mejor la conocen los conductores en la actualidad, es un vehículo terrestre diseñado para el transporte de personas contando con un trayecto fijo (es decir una ruta o derrotero).

De acuerdo con Sant 'Anna (2002), el autobús se convirtió en el principal medio de transporte público en diversas ciudades ya que tiene una fácil adaptación al crecimiento de las urbes, por lo cual constituyen la principal forma de movilización motorizada de las personas en las grandes y medianas ciudades.

Por otro lado, este también es parte fundamental para poder hablar de un sistema de transporte público que opera en todas las ciudades realizando funciones de transporte urbano e interurbano desde hace mucho tiempo. Presenta bajos costes de implantación que le permite adaptarse sin problemas a nuevos trayectos en función de la demanda. Para González (2007), el transporte es un medio esencial para tener accesibilidad a bienes o servicios que las personas desean o necesitan.

Tal y como lo menciona Aguilar (2000a) existe un conocimiento detallado que surge de la relación que tiene cada chofer con su máquina (unidades), pues cada una de ellas tiene sus particularidades y el chofer las conoce ampliamente: un ajuste aquí uno allá, un "métele mano", resuelven problemas que para otros serían imposibles. En suma, las unidades/ autobuses son donde los choferes pasan la mayor parte de su tiempo.



URIBE, E. (2021, 18 JULIO). EN LA BASE [FOTOGRAFÍA].

3.6 Preguntas clave para poder entender el contexto social de los conductores de transporte público

Los testimonios sobre los choferes, especialmente desde los diferentes medios que existen, han contribuido a la construcción de una imagen enteramente negativa de esta ocupación, por eso fue importante conocer la perspectiva del propio conductor de transporte público que tiene acerca de su trabajo.

La descripción tiene el fin de conocer un fragmento de historia laboral obtenido de un modo de vida que ellos mismos van creando. Dentro del trabajo de Aguilar (1999b) nos encontramos con una interrogante, que es importante reconocer, ya que él crea una posible perspectiva de cómo entender el trabajo del conductor:

Lo interesante de esto, es que durante esta investigación surgieron varias interrogantes que mediante las entrevistas informales se hicieron presentes, tal como lo son las siguientes:

1. ¿Para los choferes, qué es el conducir?

Ante todo, ellos reconocen que es un trabajo, más no una profesión, sin embargo, ellos recalcan que es una actividad que pocas personas pueden desarrollar, ya que no se trata solamente de tomar un volante y darle una dirección; sino que se trata de un trabajo en donde está implícito varios sentidos de pertenencia e inclusive una mezcla de emociones.

A la perspectiva del propio conductor se podría considera como un oficio porque se trata de una destreza manual, un saber que el trabajador puede llevar consigo y emplear en otra parte (en este caso en otro tipo de transporte, ya sea foráneo, de carga, privado, etc.) es un desafío y orgullo hacerlo.

2. ¿Qué pasa cuando un conductor se baja a descansar?

La “baja” es la denotación que le dan los propios conductores de transporte público a la acción de tomar un descanso de sus días cotidianos de trabajo, estos pueden ser por decisión propia o porque la empresa se lo solicito.

Cuando es por decisión propia el tiempo aproximado que toman como “baja” es de una o hasta tres semanas; por lo general esto se da más en fechas decembrinas o épocas vacacionales, ya que durante este tiempo no suele haber mucho pasaje y por lo tanto, a ellos no les conviene trabajar así, ya que esto provoca vueltas especiales como ellos le dicen (una vuelta es especial es que durante el recorrido de la ruta no suelen llevar más de 5 pasajeros).

Cuando la baja es solicitada por la empresa tiene varias vertientes como lo son: “baja por sanción” (no haber cumplido con las cuentas diarias y haber quedado a deber dinero de su cuenta semanal), “baja por castigo” (esto pasa cuando la empresa recibe una queja hacia el conductor y lo castigan por una semana) y la última “baja” suele ser para que los conductores vayan a hacer tramites (es decir renovar su licencia, esta baja solamente dura 3 días o dependiendo del conductor y la empresa).

Ahora bien, cuando un conductor se baja a descansar, es decir; deja de trabajar entre una o dos semanas, sus demás compañeros le dan una pequeña ayuda (los famosos moches como ellos lo conocen) la cual consiste en hacer una colecta entre todos sus compañeros de trabajo (este va a variar, es decir, la cooperación va desde 50 a 200 pesos por cada compañero esto va a depender del cómo se lleve con ellos) esto se hace dentro de todas las líneas de transporte e inclusive también en los clubs a los que pertenecen.

Es una ayuda recíproca que solamente se da una vez al año durante su “baja” más prolongada, cuando un conductor no se “baja a descansar” durante todo un año de trabajo, su moche es acumulativo, pero este solamente se hace válido sino ha pasado un tiempo máximo de tres años de no haberse bajado a descansar.

Mediante los datos anteriores nos pudimos percatar que tiene su propio modo de organizarse, el cual nos ayuda a comprender la importancia que tiene para ellos el apoyarse entre compañeros e inclusive podríamos decir que tiene su propio sistema económico.

Como sabemos un sistema económico tiene la función de organizar los recursos económicos con los que cuenta una sociedad, que además va a gestionar y administrar, como ya lo hemos visto en los renglones anteriores, la cuestión económica no solo se enfoca en la cuestión de generar la cuenta del día; sino que va más allá de involucrándolo en actividades que fortalecen la cultura del conductor de transporte público.

Más allá de apoyarse económicamente, se va creando un lazo de convivencia y de compadrazgo; ya que los que les otorgan más moche son aquellos que los une alguna interacción fuera del grupo social de los conductores; es decir, que comparte un compromiso simbólico como lo es: ser padrinos de los hijos, ser padrinos de alguna imagen, haber tenido y dar el apoyo para poder colocar algún artefacto al autobús y todo esto se da a través de las redes de relación que se dan de manera diaria.

Toda esta información fue proporcionada por los dos conductores con los que se trabaja a lo largo de esta investigación, también se tomó en cuenta algunos comentarios del compañero de trabajo de los dos conductores lo cual nos sirvió para poder ampliar la idea desarrollada en esta pregunta.

3. ¿Y tú porque eres chofer?

Esta pregunta se aplicó en el grupo de Facebook: “Camiones Chidos” el día 4 de mayo del 2021, con ayuda de uno de los administradores para poder conocer la perspectiva que tenían los conductores pertenecientes a este grupo, contando con la participación de 30 conductores, los cuales respondieron a la publicación y la manera de discernir las respuestas fue agrupando las que tenían algún elemento en común. Finalmente se tuvo como resultado las siguientes respuestas:

- ✓ Porque se trae en la sangre desde niño, es una profesión digna de admirar; no es chofer, sino más bien conductor profesional.
- ✓ Por qué el Diesel corre por mis venas.
- ✓ Desde antes de nacer mi jefe andaba en este negocio, y pues aquí seguimos....

- ✓ Cuando tenía 5 años le decía a mi mamá que yo iba a manejar un tráiler, nunca jugué carritos; mis ideas cambiaron, quise ser profesor, ya no pude seguir estudiando por falta de dinero, me vine a NL a trabajar, se me presento la oportunidad de ser chófer me animé y me di cuenta de que hice lo que en un principio quise hacer; la vida ya me tenía preparado mi destino aquí seguiré hasta el último viaje.
- ✓ Es algo que se trae desde que nace uno, así como mi papá, yo también soy chofer.
- ✓ Es algo que se trae en la sangre, mi papá siempre se ha dedicado a esto y mi abuelo también; y a mí como a los 15 se me dio el gusto por este oficio, gracias a dios soy conductor en una línea, pero empecé como todos desde chalán fletándome tuve y tengo la bendición de que mi papá fuera mi maestro cuando empecé.
- ✓ Herencia de mi Abuelo lo traemos en la sangre y tuve la mejor escuela de mi Abuelo.

De igual manera se les hizo esta pregunta a nuestros dos informantes claves, a lo cual respondieron:

P. Garduño: “yo soy chofer, porque así lo decidí desde los 18 años y la mayoría de mi familia se dedica a esto, y pues lo vi como un trabajo normal que además me gustaba”.

P. González: “yo soy chofer, porque desde el momento que me dieron la oportunidad de manejar un camión me gusto la sensación que provoca”.

Como podemos ver en estas respuestas, son 7 ideas que se repiten en los 30 comentarios de la publicación, las cuales oscila en que es una profesión que la traen en la sangre es decir por herencia; ya que crecieron en este entorno. Los que desempeñan este trabajo tiene muy claro las formas de interacción que los rodea y les ayuda a una adaptación más fácilmente.

Tal como lo menciona el autor Aguilar (2000a) debemos considerar que en el oficio de chofer se vive como en un paréntesis, entre viajes y residencias, entre la excitación y el aburrimiento, entre la aventura y la rutina; esto les hace percibir su vida como una extraordinaria unidad a su control, mediante la cual persiguen la gloria para ellos y su familia.

El apego de los conductores a su oficio puede ser visto como una pasión con poco entendimiento y con poco reconocimiento social, a pesar de desempeñar una actividad que proporciona un servicio que en la mayoría de los lugares es necesario; teniendo una fama muy poco agradable.



Camiones Chidos. (2022). *Amor en la sangre* [Ilustración]. Disponible en: <https://www.facebook.com/503381936396016/posts/4925377417529757/?app=fbl>

4. ¿Qué son los clubs de Facebook de convivencia?

“La forma en que interactúan las personas, las actitudes predominantes, los supuestos subyacentes, las aspiraciones y los asuntos relevantes de las interacciones humanas forman parte de la cultura de la organización”. (Chiavenato, 2009:123)

Si bien se sabe existen más de 14 clubs en Toluca pertenecientes a la comunidad de conductores o como comúnmente los conocemos “camioneros” los cuales cuenta con una participación realmente sorprendente, ya que estos abarcan desde diferentes líneas de transporte (empresas), diferentes derroteros (rutas), diferentes edades (van desde los más jóvenes; hasta los más grandes que a decir verdad les cuesta un poco más de trabajo adaptarse a estos nuevos modos de convivencia) e inclusive diferentes tipos de conductores (urbanos, foráneos, taxistas, etc.).

Cada uno de estos clubs (o también llamados grupos) tiene una página en Facebook en donde diariamente publica fotos con frases de los camiones de los conductores que pertenecen a estos, tienen un modelo de organización, ya que no todos pueden ser administradores de la página y hay conductores en específico que solo ellos pueden editar y subir las fotos.

Como se componen estos Clubs de Facebook:

Administradores de la pagina	Tiene permiso para publicar contenido, comentar o enviar mensajes en nombre de la página.
Editores de las fotos	Se encargan de tomar las fotos a sus compañeros para después editarlas con alguna frase (cada club tiene su logo que los identifica).
Integrantes del club	Conductores de transporte público de diferentes empresas.

Pero este a su vez se divide en dos:

1. Los más populares (publican fotos de sus camiones dos o tres veces al día).
2. Y en los nuevos (solo suben de una a tres fotos a la semana, conforme a su participación dentro del grupo su posición va cambiando).

Elaboración propia, (2022). Tabla realiza con datos proporcionados de los informantes claves de esta investigación

Tras la pandemia la organización de estos clubs tuvo severas consecuencias, ya que ellos modificaron sus modos de convivencia, un ejemplo de ello fue que antes de la pandemia dos veces al mes se reunían para platicar, jugar, comer y echar relaxo y durante la pandemia su única forma de convivir fue mediante videollamadas, audios y memes en sus grupos de WhatsApp.

Durante los últimos meses de año 2020, dos de los clubs más populares entre los conductores de transporte público sufrieron fragmentaciones considerables, es decir: que la división de Faroles y Portables Mamalones causaron la separación de algunos conductores, ya que eran los clubs más influyentes dentro de este gremio.

Quizás para nosotros los usuarios esto no es tan relevante, pero para los conductores ha causado un gran problema, en donde se incluye gastos económicos, perdida de amistades, disolución de algunas actividades y pérdida de apoyo entre conductores de distintas líneas.

La división de estos dos grupos o clubs fue un impacto muy fuerte para los conductores es decir un cambio radical dentro de su organización. Pero a pesar de esta crisis social que sufrieron han podido recuperarse y conformar nuevas formas de convivir sin perder la característica principal que es la que los une “servir a la sociedad” (aunque a veces sean criticados).

Características de los clubs	Requisitos para formar parte de estos clubs
<ul style="list-style-type: none"> • Son grupos de personas que se reúnen para convivir. • Están integrados por conductores de transporte público. • Realizan actividades internas y externas al grupo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ser conductor. • Pagar cuota de inicio (para poder obtener el logo de club y una playera). • Asistir a las reuniones que se realizan. • Participar en las actividades que se lleven.
<p>Elaboración propia, 2022. Tabla realizada con información obtenida de la entrevista informal que se le aplico a un integrante de estos clubs.</p>	

Por otro lado, a raíz de esta problemática, el grupo las fresas tomo un gran impacto, ya que algunos de los integrantes de los distintos clubs que se dividieron y se cambiaron a este grupo.

Cada grupo tiene características diferentes y requisitos, pero todos ellos tienen un fin que es el de convivir y generar lazos de amistad y porque no decirlo hasta familiares. Estos grupos tienen la función de informar, dar a conocer distintas cosas que van pasando durante el día y claro, no debe de faltar su ya clásica mentada de madre.

Y mediante estos clubs de Facebook nos podemos percatar que cada uno aporta un granito de arena para que las convivencias puedan fluir a como ellos lo necesitan, pero no solamente ese es el medio que tiene para interactuar, ya que cada línea de transporte (por derrotero) cuenta con sus grupos de WhatsApp que

cumplen con la misma función de informar, echar carrilla o inclusive armar un buen pleito entre los conductores.

Toda esta información la pude obtener mediante la navegación en FACEBOOK, dándole «me gusta» a cada página para poder seguir la actividad que se hacía al diario y también preguntándole a los nuestros dos conductores con los que se está trabajando en esta investigación que a su vez me acercaron a los administradores de las páginas de los grupos a los que ellos pertenecían.

Finalmente, podemos tomar en cuenta a los mundos virtuales y los espacios digitales que nos han proporcionado un espacio para expresarnos de manera libre. Haciendo que las palabras de un solo individuo puedan convertirse en la voz de muchos otros que se sienten identificados con las opiniones. Las personas que son partícipes en las redes sociales se convierten en un generador y distribuidor de información.

Existen grupos de personas que se conocen en el mundo actual y deciden participar en conjunto con los mundos, haciendo de estos espacios una parte importante de su vida social; es decir, que lo utilizan como un punto de encuentro. (Estrella, 2011:24)

Y ¿Cuáles son sus funciones dentro de día laboral de conductor de transporte público?, una de las principales funciones de estos es poder informarse entre ellos durante todo el día como está el tráfico, si alguno tiene algún problema o si se organizan alguna actividad en la noche para desestresarse un poco de su día de trabajo.

3.7 Perspectiva de un ex conductor de transporte público

A través de la siguiente pregunta:

- ***¿Qué significado para ti ser conductor de transporte público?***

Se obtuvo la siguiente respuesta por parte del ex conductor de transporte público, la cual sirvió para conocer la perspectiva que tenía acerca de su trabajo que

desarrollaba día con día a través de volante de la unidad de transporte público que manejaba.

Cabe destacar que esta persona no estaba tan familiarizada con este trabajo, ya que él contaba con una licenciatura; y al momento de no poder tener oportunidad en el ámbito laboral de su carrera universitaria, opto por pedir recomendación a uno de sus amigos que lo acerco a la empresa donde él trabajaba y lo pudo ayudar para que le dieran la oportunidad de manejar una unidad.

Se llama E. Pérez (mejor conocido con su 10-28: el hermano del becerro), es originario de san Juan Jiquipilco, trabajo durante 3 años como conductor de transporte público, en la unidad 143 y tiene 27 años.

“Ser operador de transporte público es muy bonito, pocas personas lo saben valorar, la mayoría de los que se dedican a esto trabajamos de 14 a 16 horas diarias; se sufre desveladas, malpasadas y en mi caso me la pasaba lejos de mi familia; porque solo los veía dos veces al mes, los domingos que me tocaba descansar.

Es un trabajo muy socorrido tanto en un ámbito social como económico, la mayoría de los usuarios no les importa el cómo te sientes, solo les importa llegar a su destino y se quejan de que el servicio es malo y que aparte manejamos de la chingada; pero lo que no saben ellos es que uno lo hace para que lleguen temprano y rápido a su destino.” **“Fui orgullosamente conductor de transporte público.”** E. Pérez, 27 años, Edo. Mex, 14 de octubre 2021.

3.8 Día laboral

La definición de día laboral es el día que no es considerado festivo en el cual se desarrollan las tareas y responsabilidades de cada empleo, es decir, que es lo opuesto a un festivo.

En la siguiente tabla se muestra el día laboral de un conductor de transporte público a grandes rasgos, la cual fue elaborada a base de la misma información obtenida durante los días de campo:

ACTIVIDADES DE SU DÍA LABORAL DE UN CONDUCTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO

(a manera de resumen)

Categoría de actividades

De manera personal

Con la unidad de transporte público

Salida de casa

(Municipio de Toluca de 5 a 7 de la mañana)

- Asearse.
- Despedirse de su familia (hijos, esposa, padres).
- Persignarse en el altar de su casa.

- Quitar candados de las puertas.
- Calentar la unidad de 3 a 5 minutos antes de salir a trabajar.
- Checar que la unidad este bien tanto en diésel, llantas y aceite.

Formarse en la base

- Desayunar (tomarse un café o atole calentito).
- Alistarse para la hora de su salida.
- Saludar a sus compañeros de trabajo.
- Persignarse frete al santo que trae en la unidad.

- Dar la primera trapeada del día a la unidad.
- Formarse detrás del compañero que va delante de él.
- Poner radio o música.

Conducir

- Ponerse de acuerdo con su chalán (en caso de que tuviera uno).
- Atender a los pasajeros con cordialidad.
- Saludar a colegas de otras rutas.

- Silbar el claxon.
- Operar puertas de ascenso y descenso.

Llegada a la base	
<ul style="list-style-type: none"> • Ir a recaudar. • Comer • Preguntar la hora de su próxima salida (en caso de que los roles hayan sido cambiados por recaudación). • Cotorrear con sus compañeros, checadores, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Llevar a trapear la unidad. • En algunos casos aprovechan para cambiar el polarizado de la unidad.
Regreso a casa	
<ul style="list-style-type: none"> • De 8 a 10 de la noche. • Estacionar la unidad afuera de su casa. • Se persigna y agrade por el día. • Cenar en casa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión de los pasillos. • Barre y trapea. • Apaga su estero. • Colocación de candados a las puertas.
<p>Elaboración propia, 2022. Tabla elaborada con datos obtenidos durante el trabajo de campo de la investigación.</p>	

El número de vueltas que dan en el día depende de la empresa, de los derroteros (rutas), de la distancia y del rol (número de lugar que le dan según la hora de salida de su primera vuelta), estas pueden variar desde 3 vueltas hasta 8 vueltas por día.

Por ende, debemos de tener en cuenta que vivimos en una sociedad la cual no es estática y ni mucho menos neutra; sino que más bien está en constante movimiento, con esto se analizó un día laboral de estos dos conductores de transporte público para poder entender la organización social que van construyendo con base a sus formas de actuar dentro de su núcleo social.

Su día comienza a las 5:00 am dependiendo de su ruta, de su empresa y de la distancia de sus casas al trabajo, la jornada de un conductor de transporte público varía entre 14 y 16 horas de trabajo, durante todo el día solo hace una comida y si bien les va harán dos comidas; las cuales pueden ser de manera individual y en otras ocasiones se organizan entre varios compañeros para comer y se reúnen por lo general con el último compañero, ya que es el que le toca llevar las tortillas para que éstas estén calientitas.

Su día está en una cuerda floja, ya que va a depender de los compañeros que traiga tanto adelante como atrás; de cómo estos trabajen e inclusive de cómo se lleven entre sí. Su día laborar no es fácil, ya que tienen en mente poder “hacerla” como ellos dicen para poder completar lo de la cuenta (dentro de la cuenta va incluido el porcentaje que le toca a la empresa y al dueño de la unidad), lo del diésel, los moches que les dan a los checadores y claro lo que ellos llevarán a sus hogares.

Con las nuevas disposiciones de movilidad, se les está sugiriendo a las empresas que las unidades trabajen bajo contadores, a lo cual algunos de los conductores están en desacuerdo, porque esto implicaría trabajar bajo sueldo, cosa que no la beneficiaría tanto a palabras de ellos, más, sin embargo, existe la otra vertiente en donde los conductores están de acuerdo, ya que no tendrían la presión de completar una cuenta; puesto que tendrían un sueldo base seguro.

¿Cómo cobran los choferes, por día, por vuelta, por pasaje?

Existen tres modos de trabajo explicado desde la perspectiva de los diferentes conductores que trabajan así:

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• En esta categoría los operadores trabajar bajo cuota/cuenta establecida ya sea por la empresa o por su patrón.• La cuota o cuenta va a variar según la ruta, la empresa, el patrón e inclusive por el número de vueltas que este de.• En este caso el conductor debe de sacar como mínimo |
|--|---|

<p>Por cuenta</p>	<p>durante todo el día para la cuenta, el diésel, para llevarse a su casa y para pagar los minutos que pudiese deber (los cuales c/minuto de retraso es cobrado entre los 30 y 50 pesos, dependiendo la empresa). Los conductores comentan que esta forma de trabajo les conviene más, ya que es más probable que se lleve a su casa más dinero, el único, pero es que en esta forma de trabajo corren el riesgo de que: “no sea su día como ellos le llaman” y en lugar de ganar, puedan salir poniendo. Otra de las desventajas es que es muy estresante ya que durante todo el día tienes la presión de juntar más de 3500 pesos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuando el conductor ya completo lo de su cuenta y lo de su diésel, ya puede disponer de su tiempo; no es obligatorio cumplir con todas las vueltas, eso va a depender del conductor.
<p>Contadores(sueldo fijo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En esta categoría los conductores trabajan bajo un sueldo fijo es decir ya no se tienen que preocupar para completar una cuenta, en Toluca hay muy pocas empresas de transporte público que trabajan de esta manera. • Los operadores que trabajan bajo esta forma tienen un sueldo en promedio de 500 o 400 \$ al día es necesario que haga de 6 a 8 vueltas las cuales duran 2:00 .La ventaja de esta manera de trabajo es que los operadores ya no se tienen por qué preocupar por una cuenta y ni siquiera por el diésel, su sueldo sale libre; es decir que no les afecta el que durante todo el día no les haya ido mal, pero una desventaja que ellos encuentran es que tienen horarios fijos, son rolados por turnos y por lo general no se pueden salir (irse temprano).

Contadores por comisión 12%

- Esta es una nueva forma de trabajo para los conductores, las empresas que trabajan de esta manera cuentan con contadores en las unidades, es decir; que todo lo que se contabilice durante el día, se le dará al operador el 13 por ciento de lo que saco en el día y el otro 87% es para la empresa y para él diésel.
- Un ejemplo de ello es que: durante todo el día se contabilizó 3800 lo que le correspondería al operador son 500 pesos, pero si en otra ocasión sólo se contabilizó 3500 al operador le toca 450 pesos.
- La suerte qué le toca en el día será la que determine cuánto dinero se llevar al operador a su casa.

Elaboración propia, 2022. La tabla fue realizada con base a la información proporcionada por conductores de transporte público que trabajan bajo estos diferentes estándares.

¿Cuál es la forma más atractiva de trabajo para los choferes?

A la perspectiva de nuestros informantes claves, la forma más viable de trabajo es la de cuota, ya que ellos pueden administrar los recursos de una manera más fácil, a pesar de que los días son variables.

3.9 El teléfono celular como su principal herramienta de trabajo

La tecnología te ofrece múltiples posibilidades para estar actualizado o disponer de información de manera inmediata a través de dispositivos móviles, que te permiten hacer ser más eficiente su trabajo.

La omnipresencia del teléfono celular en diversas esferas de la vida social hace imperativo su abordaje desde diferentes perspectivas de análisis. Ningún artefacto de comunicación se había diseminado con tanta rapidez ni había inducido en tan poco tiempo efectos múltiples en las relaciones humanas, el

comportamiento público, la modificación de los conceptos de espacio público y privado, así como reacciones ambivalentes en los usuarios. (Ruelas,2010)

Ahora bien, Cabrera (2006:69) lo cataloga como un aparato que se ha “naturalizado” en la sociedad contemporánea “por la familiaridad con que una generación completa está convencida de que siempre hubo móviles.” Con todos estos avances, el teléfono celular se fue convirtiendo en una parte fundamental para las relaciones personales de la gente.

Por qué es considerada como la principal herramienta de trabajo, los operadores de transporte público ocupan el teléfono celular durante todo el día, este le sirve para estar en contacto con sus compañeros de trabajo e inclusive a través de los grupos o clubs que existe (los cuales han sido creados por ellos mismos). Los medios de comunicación en la actualidad representan un agente socializador muy eficaz.

Del hogar al trabajo disfrutamos no solo de un teléfono, sino que nos permite contar con distintas funcionalidades adicionales, permitiendo no solo realizar y recibir llamadas, sino también disfrutar de contenidos multimedia que nos permite estar interconectados permanentemente a la red de redes.

Este medio de comunicación interviene innegablemente en la cultura, determinando y estableciendo pensamientos, conductas, actitudes, y por ende el modo de vivir, principalmente en las nuevas generaciones, constituyéndose en una necesidad social.

Es un accesorio que se ha convertido en una necesidad de muchos cuando en algún momento solo fue un lujo de pocos. Si bien no es una necesidad fisiológica, no hablamos de necesidad primaria, si lo es de tipo sociocultural.



Teléfono. (2020, 27 enero). [Ilustración]. *El Universo*. Disponible en: <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2020/01/27/nota/7711737/sancionan-chofer-bus-interprovincial-usar-celular-mientras/>

3.10 Etnografía de los dos casos de estudio

Ahora bien, para empezar a adentrarnos al estudio de nuestros dos conductores de transporte público que fungirán el papel de informantes claves que serán nuestro objeto de análisis, se consideró importante tener una pregunta clave para la investigación y así poder comprender su mundo laboral que nos llevará a conocer la organización social que tienen.

Como anteriormente se había mencionado, se realizó un estudio de dos casos, es decir, que nos interesaremos por una situación única para poder conocer a profundidad nuestro tema de investigación.

Dentro de una entrevista informal, es decir, mediante una plática común, pude arrojar el siguiente cuestionamiento a nuestros informantes claves, **¿Qué hay más**

allá del volante?, que al principio de una manera burda su primera respuesta fue: pues más allá del volante hay un tablero, una marimba y nuestros letreros de la chamba.

A continuación, se da la contestación que se pudo recuperar dentro de esas charlas, que hubo entre investigadora e informantes claves que denominaremos conductor 1 (línea 1) y conductor 2 (línea 2), ya que por cuestiones ajenas a la investigación no se pueden mencionar las empresas donde trabajan.

Conductor 1. P. Garduño (conocido por su 10-28 como: él mil amores), unidad 106, línea 1.



Más allá del volante hay una vida en donde te privas de muchas cosas, tu vida social es básicamente tu celular, se puede decir que es: nuestra herramienta principal de trabajo, la mayoría de nosotros vivimos en un estrés constante.

Conductor 2. P. González (conocido por su 10-28 como: peri), unidad 144, línea 2.



Más allá del volante hay una vida social, familiar; hay fechas importantes las cuales pasamos con la familia que integramos y hacemos aquí en el trabajo, más allá del volante hay estrés, problemas, capacitaciones, cursos y obligaciones, tanto como para tu familia, como para la empresa, para los usuarios y para uno mismo.

Esta exposición tiene como referencia una jornada laboral con dos choferes del transporte público de pasajeros, es decir, el conjunto de actividades rutinarias para un chofer de autobús en un día de trabajo común:

Un día en la unidad 106, línea 1

○ SALIDA DE CASA

El día de hoy el conductor P. Garduño (conocido como “él mil amores”) se levanta a las 6:00 A.M., porque le tocaba la tercera vuelta de la ruta Circuito, pero esto siempre depende del turno y la ruta que le toque por día, ya que son tiempos completamente distintos y a él lo rolan dependiendo el número económico de la unidad.

Lo primero que “el mil amores” hace es salir a calentar al autobús, en lo que él se viste se pone una camisa blanca con el logo de la empresa que tiene impreso su nombre, su pantalón azul de vestir y sus zapatos y por último se despide de su familia.

Acostumbra a llegar a la base uno media hora antes de su salida para darle la primera trapeada a su unidad, limpiar su tablero en donde trae una santa muerte a la cual le ofrece un cigarro y se persigna ante ella, hace una oración adiós para que su día sea productivo. Normalmente, los choferes personalizan sus unidades, para hacer más llevadero el trabajo, colocan algunas luces, sonido extra y polarizan su unidad.

Con la expresión “en nombre sea de dios y de mi santa” inicia su jornada de trabajo a las 6:45 a.m. y este día le toca la ruta de circuito (que dura 2 horas cada vuelta), a diferencia de “peri” él inicia su jornada con canciones de tierra caliente y su desayuno se basa solamente en un tamal con un atole.

La primera vuelta es la más tranquila y en esta se dan cuenta el cómo será su día, en esta ocasión será tranquilo y poco productivo, ya que enfrente lleva a su papá y atrás lleva a su patrón y por lo tanto no podrá correr como él acostumbra, ni podrá quemarlos (quitar tiempo de los recorridos de sus compañeros).

- SOBRE LA 57 (sobre la carretera)

Cada vuelta debe recaudar \$400.00 pesos mínimos si no de lo contrario lo pararían una vuelta, pero está de todos modos debe de ser pagada, por fortuna su patrón anda trabajando la misma ruta por el cual no lo pueden parar.

Al día hace de 5 a 6 vueltas, dentro de este día tiene que pagar trapeadas de \$35.00 pesos las cuales le dan una trapeada por vuelta, el moche del recaudador, el moche de los 3 checadores, el moche de los tres soplones, el diésel, la cuota que es de \$2300.00 pesos, los minutos quemados y su sustento.

- DE REGRESO A CASA

Por haberle tocado la tercera vuelta de la mañana, le toca dar una de las últimas vueltas de la noche que por lo general son después de las 8:00 pm, llegando a la base pasa por sus recibos de recaudación del día y por su papeleta para el día de mañana, se despide de sus compañeros con una mentada de madre y se dirige a la gasolinera más cercana a su casa para echarle diésel, todas las noches pasa a la panadería por su pan para llegar a cenar con su familia.

“Ser operador es una gran responsabilidad, y un gran honor; no cualquiera ~~le~~ la paciencia para trasladar a las personas, desde pequeño me enseñaron este oficio y siempre dije que me quería dedicar a esto, sabes que es lo más grato de esto es que al diario te recuerdan que tienes mamá”.

Es un don ser conductor de transporte público. Yo, si pertenezco a un grupo; soy integrante de las fresas, grupo en donde he encontrado amigos y compadres, es muy dinámico pertenecer a estos grupos, ya que te sirven como una forma de enterarte de cosas, tanto del trabajo como personales”.

(Entrevista a P. Garduño ,24 años, Edo.Mex,08 de octubre 2021)



Uribe, E. (2021, 26 septiembre). Trabajando ando. [Fotografía].

Un día en la unidad 144, línea 2

A diferencia del primer conductor, él no cuenta con un tipo extra proporcionado para el recorrido, es decir que este conductor tiene tiempo exacto para llegar y salir de las bases.

○ SALIDA DE CASA

El día de hoy el conductor P. González (conocido como “peri”) se levantó como de costumbre a las 4:00 a.m., porque le tocaba sacar la primera vuelta de Lerma para San Francisco Tlalcilcalpan, él se empezó alistar poniéndose su camisa blanca con el logo de su empresa, su pantalón azul de vestir y boleó bien sus zapatos.

Y por supuesto también alisto su unidad para empezar a trabajar; le dio una trapeada rápida, le róseo fabuloso para que esta oliera bien y colocó una varita

incienso en lo que ponía a calentar el motor del autobús y él se despedía de su esposa, quien como todas las mañanas sale a despedirlo.

Esta vez no le tocó levantar tanto pasaje, ya que casi a esas horas no hay pasaje que vaya para el centro o para la zona industrial. Al ritmo de la guaracha sabrosa y su respectiva persignada ante su San Judas Tadeo y su expresión “en nombre sea de Dios” empieza su día, un día que finalizara las 9:50 p.m.

Es un momento clave que genera seguridad sobre sí y sobre sus actividades del día. Establece una especie de contrato con la divinidad, tanto para el chofer como para su unidad, que le ayudará a resolver los inconvenientes que surgirán a lo largo del día. De hecho, me atrevería a decir que la mayoría de los conductores practican este acto de persignarse en cada vuelta (salida) para sentirse seguros.

Durante su trayecto se compra un café y pan y esa será su comida hasta que tenga un tiempo libre para comer; todo dependerá de cómo vaya a estar su día, todo depende de su compañero que viene detrás, si este trabaja bien; su día será tranquilo, pero si este, por lo contrario, va de fastidioso su día estará lleno de estrés.

- SOBRE LA 57 (sobre la carretera)

La primera vuelta que abarca desde 5:45 a.m. - 11:45 a.m. ya habrá soplones como los conocen aquí (los soplones son aquellas personas que se les da moches de entre 10 y 15 pesos por vuelta; y son los que les avisan cuánto tiempo los llevan los conductores de su misma línea e inclusive los de otra línea que tengan la misma ruta), al parecer el día estará tranquilo, porque el que viene atrás es el 111 “simba” el cual es su compadre.

La primera vuelta está muy escasa, pero productiva, llegando a la base llega un poco quemado de tiempo por el tráfico (tiempo que al final del día será cobrado por la empresa en recaudación: el minuto se lo cobrarán a 15 pesos).

Son las 11:47 y le dan salida para su siguiente vuelta, esta vez no le dio tiempo de comer nada, solo se compra un cigarro y una coca, el cual será su alimento del día, y de nuevo vamos a Lerma, pasando por San Luis Metepec, la deportiva, pasando por las oficinas que se encuentran en la desviación y hace su primera recaudación de \$400.00 pesos.

Llegamos al centro en donde va tableado (su cupo de 32 pasajeros), y así nos vamos hasta llegar a la maquinita en donde se encuentra el primer soplón que le dice: “que la 54 lo lleva 7 min. de a ver pasado y que a él lo lleva a 5 min.”; situación que aún no lo preocupa al conductor, pues, aún va dentro de sus tiempos de tolerancia.

Seguimos así nuestro destino y al ritmo de unas buenas cumbias es como les ameniza el trayecto a los pasajeros, platicando con una pasajera, comento que es más agradable un camión que lleva música a uno que no lleva; porque su trayecto se le hace más corto.

Esta vez llego a tiempo, solo le dio chance de estirar sus pies porque a los 2 minutos de haber llegado le dan salida, son 11:49 a.m. y vamos de regreso para “San Pancho” esta vez baja con poco pasaje porque no son horarios chidos, llega a la base de San Pancho a la 1:45 y es momento de trapear la unidad por una pequeña cantidad de \$10.00 pesos que le dan al lavador que hay en la base el cual es contratado por la empresa.

Le dan salida 1:51 p.m. y vamos de nuevo para Lerma, pero ahora en el trayecto se encuentra con un compañero de la línea que se bajó por 15 días (lo máximo que un conductor puede bajarse a descansar) y, por lo tanto, le tiene que dar su respectivo moche (este varía según el conductor y el cómo sea su relación) esta vez fue de \$100.00 pesos.

Y echando cotorreo seguimos con el trayecto, esta vez no recaudo, porque bajo correteándose con un conductor de otra línea que tiene la misma ruta, llegando a la maquinita de nuevo se encuentra al soplón y le dice: “que la 54 apenas había

pasado que iba de a vacío (no llevaba nada de pasaje)”; situación que le preocupa al conductor; pero esto se termina cuando en la siguiente parada se sube su pollo (novia no formal del conductor) la cual lo acompañara durante todo el día.

Llegando a Lerma 3:45 solo le da chance de bajarse por unas cocas y posteriormente solo le dan 5 min, le dan salida a las 3:53 y esta vuelta será la buena según lo que expresa el conductor, los usuarios suben y bajan constantemente situación de tranquilidad para peri; durante esta vuelta se suben y se bajan vendedores , llegando al cerrillo se encuentra con el otro soplón (cabe destacar que este joven solo está en las tardes, porque en las mañanas estudia) en donde le dice: “que la 54 se salió a taller y ahora él lleva un hueco de 5 minutos” que quiere decir esto; pues que este conductor llevara 10 minutos de más para su recorrido.

- DE REGRESO A CASA

Y así se la lleva durante todo el día, en la última vuelta le da su respectivo moche al checador, paga las trapeadas y deja la cuota de 2 vueltas y media la cual es de 2500°, y como su última vuelta le toca saca a las 7:45 este ya no regresa, pasara por su papeleta para el día de mañana a las oficinas. Y prefiere irse de pirata (cambiar de ruta) para zapata que le queda más cerca de su casa que llegar a Lerma. Su día fue muy productivo, pues, se lleva a su casa 1500° para él.

Para finalizar, el conductor P. González, lleva 5 años trabajando en esto, tiene una edad de 29 años:

“Mi trabajo es mal valorado, porque los usuarios desconocen lo que tenemos que pasar día a día, pero la ventaja de todo esto es el sueldo que está por encima de un salario mínimo la desventaja son las mal pasadas que te das, pero en lo personal mi trabajo me gusta mucho y lo desempeño con mucho cariño”

Me gusta ser conductor de transporte público y quiero mucho a mi unidad de transporte público 144.

(Entrevista a P. González ,29 años, Edo.Mex,10 de octubre 2021)

Tabla de horarios y roles de un día común de trabajo.

HORARIO DE TRABAJO			
Turno	Inicio	Fin	Color
1	05:00	10:00	10:00
2	05:00	10:00	10:00
3	05:00	10:00	10:00
4	05:00	10:00	10:00
5	05:00	10:00	10:00
6	05:00	10:00	10:00
7	05:00	10:00	10:00
8	05:00	10:00	10:00
9	05:00	10:00	10:00
10	05:00	10:00	10:00
11	05:00	10:00	10:00
12	05:00	10:00	10:00
13	05:00	10:00	10:00
14	05:00	10:00	10:00
15	05:00	10:00	10:00
16	05:00	10:00	10:00
17	05:00	10:00	10:00
18	05:00	10:00	10:00
19	05:00	10:00	10:00
20	05:00	10:00	10:00
21	05:00	10:00	10:00
22	05:00	10:00	10:00
23	05:00	10:00	10:00
24	05:00	10:00	10:00
25	05:00	10:00	10:00
26	05:00	10:00	10:00
27	05:00	10:00	10:00
28	05:00	10:00	10:00
29	05:00	10:00	10:00
30	05:00	10:00	10:00
31	05:00	10:00	10:00
32	05:00	10:00	10:00
33	05:00	10:00	10:00
34	05:00	10:00	10:00
35	05:00	10:00	10:00
36	05:00	10:00	10:00
37	05:00	10:00	10:00
38	05:00	10:00	10:00
39	05:00	10:00	10:00
40	05:00	10:00	10:00
41	05:00	10:00	10:00
42	05:00	10:00	10:00
43	05:00	10:00	10:00
44	05:00	10:00	10:00
45	05:00	10:00	10:00
46	05:00	10:00	10:00
47	05:00	10:00	10:00
48	05:00	10:00	10:00
49	05:00	10:00	10:00
50	05:00	10:00	10:00
51	05:00	10:00	10:00
52	05:00	10:00	10:00
53	05:00	10:00	10:00
54	05:00	10:00	10:00
55	05:00	10:00	10:00
56	05:00	10:00	10:00
57	05:00	10:00	10:00
58	05:00	10:00	10:00
59	05:00	10:00	10:00
60	05:00	10:00	10:00

HORARIO DE TRABAJO			
Turno	Inicio	Fin	Color
1	05:00	10:00	10:00
2	05:00	10:00	10:00
3	05:00	10:00	10:00
4	05:00	10:00	10:00
5	05:00	10:00	10:00
6	05:00	10:00	10:00
7	05:00	10:00	10:00
8	05:00	10:00	10:00
9	05:00	10:00	10:00
10	05:00	10:00	10:00
11	05:00	10:00	10:00
12	05:00	10:00	10:00
13	05:00	10:00	10:00
14	05:00	10:00	10:00
15	05:00	10:00	10:00
16	05:00	10:00	10:00
17	05:00	10:00	10:00
18	05:00	10:00	10:00
19	05:00	10:00	10:00
20	05:00	10:00	10:00
21	05:00	10:00	10:00
22	05:00	10:00	10:00
23	05:00	10:00	10:00
24	05:00	10:00	10:00
25	05:00	10:00	10:00
26	05:00	10:00	10:00
27	05:00	10:00	10:00
28	05:00	10:00	10:00
29	05:00	10:00	10:00
30	05:00	10:00	10:00
31	05:00	10:00	10:00
32	05:00	10:00	10:00
33	05:00	10:00	10:00
34	05:00	10:00	10:00
35	05:00	10:00	10:00
36	05:00	10:00	10:00
37	05:00	10:00	10:00
38	05:00	10:00	10:00
39	05:00	10:00	10:00
40	05:00	10:00	10:00
41	05:00	10:00	10:00
42	05:00	10:00	10:00
43	05:00	10:00	10:00
44	05:00	10:00	10:00
45	05:00	10:00	10:00
46	05:00	10:00	10:00
47	05:00	10:00	10:00
48	05:00	10:00	10:00
49	05:00	10:00	10:00
50	05:00	10:00	10:00
51	05:00	10:00	10:00
52	05:00	10:00	10:00
53	05:00	10:00	10:00
54	05:00	10:00	10:00
55	05:00	10:00	10:00
56	05:00	10:00	10:00
57	05:00	10:00	10:00
58	05:00	10:00	10:00
59	05:00	10:00	10:00
60	05:00	10:00	10:00



Uribe, E. (2021, 26 septiembre). Trabajando ando. [Fotografía].

3.11 La unidad de transporte público como un espacio de redes de relaciones sociales

Tal y como lo menciona Aguilar (2000a) a nivel del espacio público urbano y de su relación con los conductores, es posible señalar como se va transformando este a través de las relaciones que se dan entre los actores y el espacio, así como entre los actores mismos. Percibo estas relaciones, principalmente, en dos sentidos: primero, a nivel del sujeto y segundo al interior de los vehículos.

Se puede articular y explicar la forma de vida de los choferes con relación al sujeto-espacio-cultura. Esta relación permite tener una amplia visión de los comportamientos, interacciones y dinámicas.

Dada la importancia, Safa (1993) describe que en la relación espacio-sujeto en una trama simbólica compartida, el espacio es construido socialmente a través de la interacción, usos y sentidos diferenciados que nos hablan de una realidad múltiple, en donde el espacio interviene, organiza, induce, impide o limita, además de que comunica la vida de sus habitantes.

También se presupone que es al interior de la relación espacio-sujeto es donde se constituye la vivencia y su sentido, en el caso de las unidades de transporte público son el centro de la creación de todo tipo de relaciones sociales, laborales, etc. pero ¿cómo se constituyen, éstas?.

Respondiendo a la pregunta anterior, las relaciones se constituyen a partir de la convivencia diaria que se da en la unidad y genera un sentido de pertenencia, partiremos desde que el lugar identificador de cada unidad es el asiento del chofer en donde se va a ver una diferencia entre todos los conductores, ya que no todos suelen traer un asiento de la misma manera.

Aguilar (2000a) considera que cada vehículo puede considerarse como un foro donde se llevan a cabo diversas interacciones, significaciones y usos de este, por parte de usuarios y operadores. Desde el exterior, un vehículo puede verse no solo como parte del paisaje sino como un objeto cerrado sobre sí mismo, como un receptáculo de interioridades.

Un espacio acotado cuya(s) pueda(s) demarcan ya un adentro y un afuera significativo: un adentro público para el conductor quien habita tal lugar. Pero, el vehículo es significativo en su conjunto por su forma, tamaño, modelo, marca, costo, desarrollo técnico. Participa, como pocos objetos de una densidad de significados que denota su carácter polisémico.

Como ya se ha mencionado el interior de la unidad es un espacio especial y único para cada conductor, ya que cada uno de ellos le impregna su propio estilo, va desde colocarle cortinas a las ventanas o polarizado, colocarles fundas a los asientos (azules, rojas, negras o amarillas que son los colores más utilizados), colocar series de focos led (de colores), colocación de alguna calcomanía (ya se

con una frase o el logo del club al que pertenecen), luces en los letreros, peluche en el espejo retrovisor, colocación de algún peluche, funda para el volante, luces en el tablero y algunos adornos acorde a fechas festivas (día de san Valentín, día de muertos, navidad y 16 de septiembre).

Todos los elementos anteriores pueden variar por cada conductor, ya que no todos suelen colocarles de la misma manera, esto nos lleva a pensar que la organización de este espacio condiciona rígidamente los usos de cada participante, aunque una un relajamiento de las reglas de uso ante la ausencia de una de las partes.

No todos los conductores de una ruta pueden andarse subiendo a las unidades sin antes estos avisar, las unidades son lugares sagrados, ya que no cualquier persona puede subirse (estamos hablando en el contexto del conductor), solo los que son amigos o compadres pueden subirse mientras se encuentre el conductor de la unidad.

Un ejemplo de todo esto lo menciona el autor Aguilar (2000a:94), en su artículo "Las culturas del volante en la Ciudad de México":

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

Dependiendo del tipo de autobús habrá un asiento "exclusivo", que se sabe no es disponible para todos los pasajeros y que debe ser cedido explícitamente, por el chofer. La cabina suele estar pintada de color diferente del resto de la unidad; es además donde el chofer coloca los elementos que considera necesarios o complementarios para su estancia en el vehículo.

Es decir, si bien existe una división entre la vida privada y la vida en el trabajo, el chofer para sentirse como en su casa, impregna a la unidad con su vida privada y trata de reproducir cierto confort hogareño.

Al franquear las puertas del vehículo, uno puede encontrar accesorios como cortinas, un espejo, cobertores, un autoestéreo, herramientas, cubetas con agua, un altar (si es creyente) o una serie de amuletos para la buena suerte y la marimba (receptor de monedas). También gran diversidad de figurillas o letreros que hablan de la personalidad, gustos y evocaciones del conductor.

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

La cabina es estrictamente territorio del conductor; excepcionalmente otro puede ocupar este sitio, siempre y cuando sean personas cercanas a él: colegas, esposas, pollos (novias no formales), chalanos (ayudante de un chofer), o bien el checador.

En la actualidad y con base al trabajo de campo realizado para esta investigación, los elementos descritos anteriormente no han cambiado, ya que en la actualidad los conductores siguen despeñando las mismas actividades que se realizaban en este trabajo que es del año 2000 claro poniendo su propio estilo.



Cap. 4 Análisis del tema de investigación



Cap. 4 Análisis del tema de investigación

Con la antropología se ha pretendido construir una disciplina que tenga como objetivo poder llegar a cruzar las fronteras culturales que hay dentro de nuestro entorno social; es decir, ya no se puede hacer una antropología de temas clásicos, sino que más bien tenemos que aventurarnos a dar a conocer temas que se relacionan con nuestra realidad sociocultural actual.

El antropólogo se coloca en una intersección entre las esferas de los hechos sociales y los discursos que los enuncian, o mejor dicho, entre las muchas formas de entender la otredad que convive en una gran urbe multicultural (Safa, 1993).

Para Geertz la ciencia antropológica es interpretativa, “Lo que busco es la explicación, interpretando expresiones sociales, que son enigmáticas en su superficie” (Geertz, 2006:20). De aquí que para Geertz la etnografía sea una estratificación de estructuras con significado, donde se interpreten símbolos y acciones humanas.

La antropología ha incursionado en todas las actividades que el hombre realiza, entre ellas la vida laboral, eje determinante en una organización para comprender los comportamientos, costumbres, creencias, normas, valores, estilos de vida, nivel educativo de las personas.

En la actualidad, la interacción de diversos grupos culturales en espacios compartidos convierte a las teorías, métodos y técnicas de investigación antropológica en herramientas vitales para los investigadores y trabajadores de las ciencias sociales y psicosociales.

Deduzco que dentro de esta investigación podemos clasificar a los conductores de dos maneras distintas:

1. Por herencia: aquí entraría la cuestión de la tradición familiar, tal como lo mencionó Ruiz (2004) que en la familia se produce la transmisión de

valores, emociones, afectos, pensamientos, creencias, actitudes, usos, costumbres, tradiciones.

La cultura se transmite de generación en generación, de esta manera adquirimos las costumbres de nuestros antepasados. Esta transmisión es lo que se llama herencia cultural. Las diferentes culturas representan casos especiales de modos de comportamiento acumulados y aprendidos.

Es considerado como un espejo de aprendizaje en donde el conductor crece viendo como alguno de sus antecesores ha dedicado su vida a este trabajo, en cómo le toma cariño a su trabajo y cómo este se va involucrando desde pequeño a este ambiente. Y más allá de considerarlo un trabajo es una pasión, un gusto de seguir con la tradición familiar y una forma de vivir.

Se puede entre lazar con aquellas enseñanzas que han recibido los conductores (los que han crecido en este contexto) las cuales viene de generación en generación, ya sea por parte de un abuelo, un papá o un tío; un ejemplo de ello son las reuniones entre compañeros en días festivos como el 12 de diciembre.

Con respecto a esta fecha, un conductor nos platicó que su abuelo le contaba que en esa fecha además de reunirse solían ir a misa, tomar pulque, comer mole de guajolote, hacer rifas entre ellos; pero si ahora lo contrastamos realidad del conductor actual podemos notar que esta actividad no se ha perdido solo ha sufrido modificaciones porque ahora se reúnen y solo asisten a la comida (ahora comen carnitas para más rápido), suelen tomar cerveza y hacer un baile interno.

2. Y por oficio: en donde la mayoría de estos conductores solo entraron a trabajar aquí porque no encontraron otra opción.

Estos dos tipos de conductores se pudieron identificar durante la etnografía realizada en el trabajo de campo que se llevó durante dos años, las variaciones que se pudieron notar apertura a tomar perspectivas diferentes de los conductores de transporte público.

Ya que los conductores que lo hacen por herencia traen las unidades más cuidadas (desde la forma en como encienden la unidad a como lo manejan), más limpia (usualmente las trapean ellos mismos cada vuelta y dejan que una vez al día el trapeador que está en la base limpie la unidad completa), las traen tuneadas (le colocan cortinas, las polarizan, les colocan sonido, cartuchos, etc.) y suelen ser más atentos.

Mientras que los conductores que lo hacen por oficio suelen manejar feo (pues no tienen esa conexión con la unidad, que a decir verdad conforme pasa el tiempo estos aprenden a apreciar su trabajo), ser déspotas (es por la frustración de estar en un lugar que no les gusta) y muy pocas veces cuidan las unidades que trabajan.

Todo tipo de intercambios sociales implicaban beneficios y pérdidas; tal como lo vimos en el apartado de los grupos o clubs que se han creado en torno a los conductores, en donde el apoyo es realmente relevante porque más que compañeros de trabajo son familia como ellos lo dicen, por otro lado, el hecho de generar enemistad con algún conductor de otro derrotero es causa de conflicto y pérdida de muchas cosas.

“Cada sociedad crea, comparte y trasmite la cultura que quiere que sea recordada”. (anónimo)

4.1 Existe una cultura del volante

Cada cultura particular es digna de recibir respeto y no ser juzgada por sus peculiares manifestaciones, utilizando criterios de valoración pertenecientes a otra cultura, como usualmente se hace a este trabajo; en donde el conductor es mal visto o se generalizan algunas de las actitudes que tiene algunos conductores.

Los testimonios sobre los choferes, especialmente desde los medios de comunicación masiva, han construido una imagen enteramente negativa de esta ocupación. En esta investigación, cuando hablas de una cultura del volante nos referimos a aquella actividad simbólica que realiza el conductor de transporte

público al momento de empezar su jornada diaria; es decir, la forma en como toman el volante, la manera de ornato que tiene, la ritualización que le dan al iniciar su día de trabajo.

Dejando a un lado las reglas de tránsito que también son un elemento clave para la creación de la cultura del volante, este enfoque va más relacionado para la población de estudio que ocupamos (los conductores de transporte público), un tanto alejado de la demás sociedad, pero es importante poder compartir la información obtenida.

El conductor tiene un poder y responsabilidades otorgadas, quien conduce, asume la condición de dueño de la calle y, para hacer respetar esa propiedad, tiene el arma de su vehículo. Así lo entienden los choferes de transporte público.

Con toda la información obtenida, podemos decir que como tal no existe una connotación clara de lo que es una cultura del volante, ni en cuestiones de tránsito y mucho menos en cuestiones sociales. Lo que hicimos como investigadores sociales es poder construir un concepto que mediante elementos claves pudieran dar una idea a grandes rasgos.

La cultura del volante solo existe dentro del núcleo de conductores de transporte público, ya que son los principales involucrados. Una cultura del volante va más allá de solo manejar.

Para convertirse en un conductor experto es necesario conocer el funcionamiento de la unidad y las necesidades esenciales que este tenga, pero a su vez al tener una relación tan cercana conductor-unidad hace que surjan nuevas necesidades.

4.2 Construcción de identidad

La identidad social se forma entonces por la pertenencia a un grupo; que sea positivo o negativo surgió de la valoración que el individuo haga de su grupo en comparación con otros grupos. De ahí la importancia del proceso de comparación social, por cuál las personas pueden compararse a sí mismas con otras. (Peris y Agut, 1997)

Por tanto, aquí la comparación social no solo implica ser diferente, sino también que hay que buscar ser mejor. Una de las características propias en nuestro desarrollo como seres humanos es lograr alcanzar suficiente conocimiento interior que nos permita reconocernos como personas individuales e independientes.

Sin embargo, para poder alcanzar este objetivo, necesitamos saber exactamente cuál es nuestra relación con la sociedad. Aunque en la actualidad escuchamos que somos seres únicos, la verdad es que muy pocos individuos son los que logran alcanzar esta identidad propia. La inmensa mayoría de los demás construyen su identidad a base de fragmentos extraídos de las colectividades, como la religión, la nación, o el status social.

Cuando poseen una historia común como grupo y una identidad que los identifica como grupo. Pero existe un elemento más: quienes ingresen al grupo, luego de formado adquieren la cultura e identidad del grupo, se identifican con él y expresan en las actividades del grupo su cultura e idiosincrasia. Esto hace que el grupo como tal cobre vida y trascienda por sobre los propios miembros, al punto que la identidad del grupo deja de resentirse cuando algunos miembros lo abandonan. Cuando un grupo adquiere identidad propia apelará siempre a enarbolar símbolos que los identifique como tal. (Luciano, 2022)

Identidad individual y cultura se vinculan por la experiencia. Una persona experimenta diferentes procesos a lo largo de la vida para luego adherirse a algún colectivo y desarrollar el sentido de pertenencia. Tal y como pasa con este sector de población (conductores de transporte público), ya que tiene características específicas tales como:

El tipo de vestimenta (camisa blanca y pantalón de vestir azul): estas prendas hacen que fácilmente lo podamos identificar como conductores de transporte público, lo relevante de esto es que dentro de este gremio no es muy común ver que algún conductor ocupe un pantalón de vestir negro (pero no es una excepción que alguno lo use).

Durante un tiempo la implementación de uso de corbatas también hizo que la distinción fuera mayor, lamentablemente el uso de estas no fue bien aceptada por los conductores (tomando como referencia la opinión de uno de nuestros informantes claves que le toco usar corbata), ya que las cuestiones climáticas no les favorecía y se le hacía estorbosa y lo único que hacían era ponérsela cuando veían a su jefe de servicio o cuando pasaban a recaudar de otra manera solo la traían colgada en su espejo retrovisor.

Pero el pantalón azul y la camisa blanca no son la única manera en la que suelen vestirse los conductores de transporte público, ya que los sábados y domingos les son otorgados para vestirse de manera informal, es decir usar pantalón de mezclilla y alguna playera de color.



URIBE, E. (2021, 12 DE ABRIL). CONVIVIO ANUAL [FOTOGRAFÍA].

El lenguaje (formulación de palabras claves): como todo tipo de trabajo existen modos de dirigirse hacia sus compañeros de trabajo, claro el gremio de los conductores no está fuera de esto ya que su manera de dirigirse entre ellos es muy notoria.

Un ejemplo de esto son el uso de claves como: “sobre la 57” que significa sobre la carretera, “va quemado” significa que el tiempo que está establecido para recorrer la ruta se le ha acabado y ha tomado tiempo de más, “se está aplastando” significa que está esperando a su compañero de atrás para corretearlo durante la ruta, “hay va el de la casa” significa que va un compañero de la misma empresa, “se tendió” significa que va a su ritmo y va respetando sus horarios.

Y la más popular que se escucha (es un ejemplo): La 67 te lleva 8, y a él lo lleva la 32 a 5 es que así tienes un hueco de 5 minutos, esto quiere decir que el compañero que lleva enfrente (tiene el número económico 67) y tiene 8 minutos de haber pasado por el lugar donde se encuentra el chofer al momento de preguntar los tiempos, y el compañero de enfrente de la 67 es la 32 y la 32 tenía 5 minutos de haber pasado cuando la 67 llegó a ese lugar; como van a una frecuencia de 12 minutos por el conductor tiene un hueco (que es tiempo que los otros dos conductores quemaron por irse correteando).

Formas de tunear (colocación de accesorios: luces, polarizado, spoiler, cortenas, sonido, etc.) a sus unidades: cada conductor tiene gustos diferentes por lo tanto no es muy común ver a las unidades de transporte público de la misma manera.

La inquietud de poder tunear su unidad surge de poder hacerla visiblemente más llamativa, ya que dicen que es una forma en que consiguen más pasaje, y además les genera un estatus dentro de su grupo de trabajo, ya que no todos cuentan con los permisos de sus patrones para poder colocar algún artefacto de estos y también algunos no cuenta con la economía para poder comprar algún objeto tal como los cartuchos, el spoiler o las cornetas Harley, ya que estas suelen estar a un precio mayor a los \$ 2000 pesos.

Se necesita tener una buena amistad con el patrón y un amor grande a la unidad para poder tunearla, un punto interesante es que cuando movilidad empezó a retirar todo esto de las unidades los conductores se hicieron más arraigados a estos gustos y empezaban a tunearlas más.

Y días festivos:

- 28 de octubre “Día de San Judas Tadeo”: Es el santo más común para los conductores de transporte público y este es festejado de manera familiar.

Aquí quien tenga la imagen más grande es el que consigue a los padrinos de su imagen año con año, y este tiene la responsabilidad de ofrecer la comida, mientras que el padrino tiene la obligación de llevar al santo a misa, poner el alcohol y dar un pequeño recuerdo.

Otra de la manera en que llevan a cabo este día es que organizan una pequeña peregrinación a la iglesia de la ciudad México (san Hipólito) para darle gracias, esto lo hace el 28 en madrugada.

- 1 de noviembre “Día de la Santa Muerte”: este día solamente es festejado por los creyentes y lo hacen de manera familiar entre los conductores que pertenecen a este grupo.

La manera en como llevan a cabo este día es que en una casa de un compañero llevan sus imágenes y organizan un rosario para darle las gracias, conviven y le ofrecen sus ofrendas y le dan gracias por la ayuda que reciben día a día en su trabajo.

El conductor P. Garduño es participante de estas actividades y él comenta que entre los compañeros le hacen una promesa como de ir a dejar comida fuera de los hospitales, repartir dulces o cosas así, para que la niña (como ellos le dicen) los diga socorriendo.

- Y el 12 de diciembre “Día de la virgen de Guadalupe”: esta fecha principalmente es festejada por la empresa en donde hacen convivios para todos los conductores.

Un ejemplo de ellos es que en la empresa en donde trabaja el conductor P. González, este día suelen ir a misa conductores que previamente son seleccionados por la empresa, después de la 1 de la tarde la línea suele para a todos los conductores (ya no trabajan) y empieza su convivió en el taller central de la empresa y ahí se lleva a cabo la comida un pequeño baile y se hace una rifa.



Identidad. (28-octubre-2021). [Fotografía]. Fantoches. Disponible en:
<https://www.facebook.com/1881951348756017/posts/3138707153080424/?app=fbl>

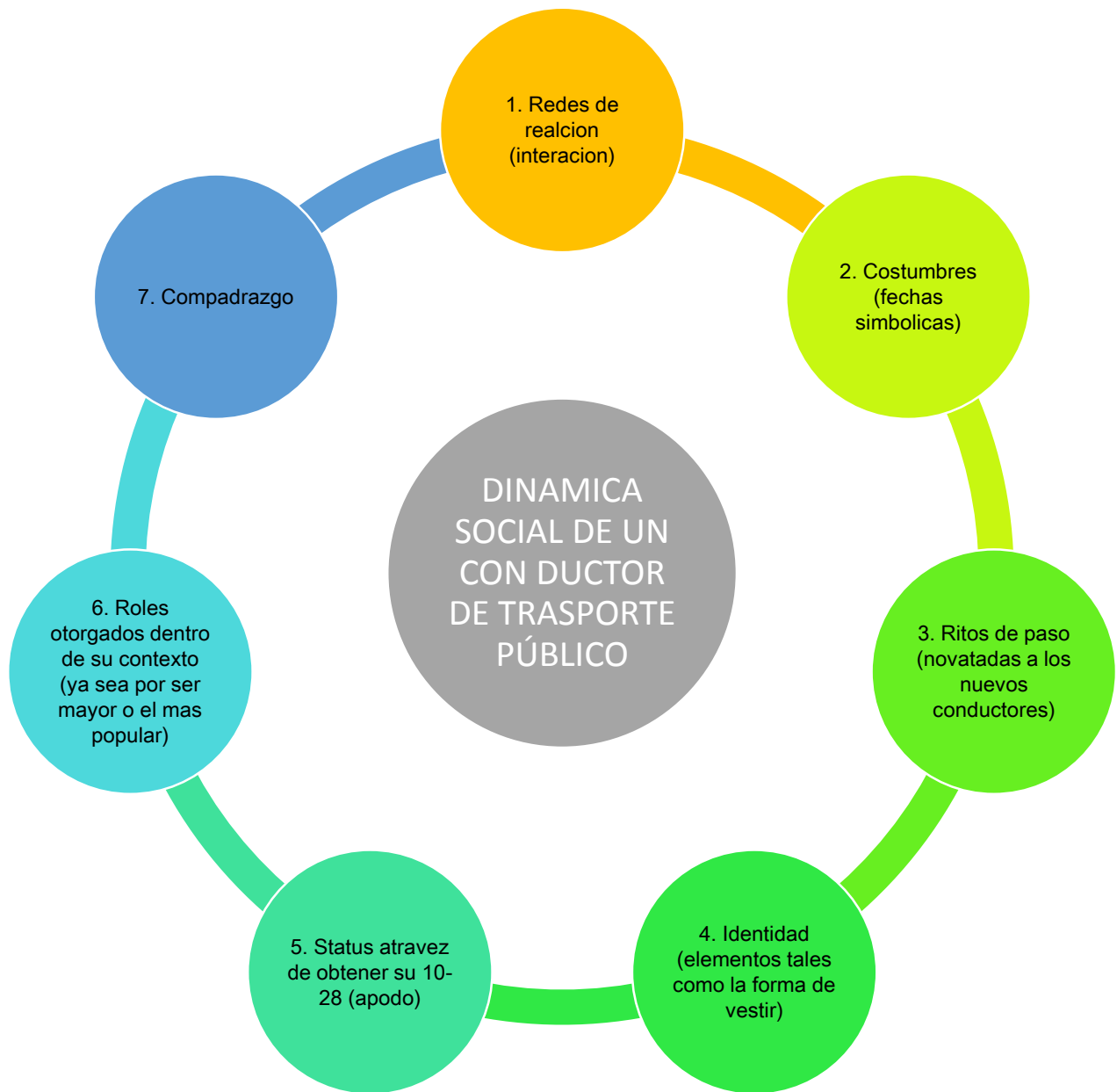
Este proceso se da en absolutamente todos los grupos existentes, la identidad de un grupo solo puede mantenerse a través de símbolos claros que los distinga, no puede existir confusión. Esos símbolos son como nuestro nombre propio que nos distingue, es más, por este motivo el principal símbolo en torno al que giran todos los demás es el nombre del grupo.

En ese espacio, el hombre va elaborando y desarrollando la subjetividad y la identidad, a través del análisis de su propia esencia como ser social y la identificación con su cultura, en el marco de la organización y reorganización de su entorno para la satisfacción de sus necesidades mediatas en inmediatas. (Uribe, 2014).

4.3 Elementos principales de la dinámica cotidiana entre conductores de transporte público

Con todo lo visto con anterioridad a lo largo de esta investigación podemos entender desde raíz y sin prejuicios la dinámica social que tienen los conductores y aceptar tal cual es su trabajo; lamentablemente dentro de la sociedad en la que nos encontramos no alcanzamos a comprender que cada lugar tiene una razón de ser y es importante para cada miembro que conforma un grupo social.

Para ejemplificar esta parte usaremos el siguiente diagrama en donde explicaremos como es la dinámica social del conductor de transporte público:



Elaboración propia, 2022.

1. Redes de relación: es la manera en como interactúan dentro de su núcleo social (conductores de transporte público).

2. Costumbres: reunirse en fechas importantes para ellos, es un hábito adquirido por la práctica frecuente de un acto. Las costumbres de la vida cotidiana son distintas en cada grupo social.
3. Ritos de paso: las novatadas en donde en su primer día de trabajo del conductor nuevo suelen corretearlo, quemarlo en sus tiempos y tiene que invitar las cervezas el primer fin de semana que trabajo. Las novatadas son la práctica de rituales que un grupo de personas lleva a cabo con el objetivo de humillar al novato mediante algún tipo de broma.
4. Identidad: “La idea de identidad supone la idea de verdad, de autenticidad, puesto que identidad significa, sobre todo idéntico a sí mismo”. (Costa,1993:16) Identidad: ente + entidad = sí mismo
5. Status: que es adquirido por la manera en como es conocido entre los compañeros (su 10-28) o el tiempo que tiene trabajando en la empresa. Es el comportamiento que se espera de un individuo que ocupa una posición social institucional.
6. Rol: este es otorgado por la función que el conductor una desempeña en su lugar de trabajo. El rol es el aspecto dinámico del status, en el momento en el que el individuo hace uso de los derechos y obligaciones que le confiere su status, desempeña su rol.
7. Compadrazgo: sirve como forma complementaria de la estructura social, que opera como un reforzador de formas existentes o un sustituto de formas y relaciones que están fallando. Es una forma de parentesco ritual, establecida de manera habitual por lazos entre dos o tres personas, que no está basada en la descendencia biológica ni en la alianza matrimonial. Considera que el parentesco ritual no tiene la finalidad de extender o intensificar relaciones, sino la de crear otras de naturaleza diferente. (Mendoza, 2010:145)

Porque coloque la fotografía siguiente, la explicación es que el conductor acostumbra que el último día de trabajo de la semana se toma una cerveza con algunos compañeros para echar relajo y desestresarse de sus jornadas laborales es una actividad que a voz de nuestros informantes claves es muy común y se practica desde siempre.



URIBE, E. (2022, 23 DE JUNIO). UNA NO ES NINGUNA [FOTOGRAFÍA].

4.4 Las relaciones sociales que se generan al momento durante el día laboral del conductor

El tema de los conductores de transporte público nos lleva al análisis de los siguientes tipos de relación dentro de su trabajo, tales como:

La relación que existe entre conductor y empresa/patrón: en la mayoría de este tipo su relación está bien estructurada, ya que los rigen reglas que deben cumplir sin objetar; por lo general el tipo de acercamiento que se tiene con algún dirigente de la empresa es mediante un tercero, es decir; el jefe de servicio que es el que se

encargara de atender al conductor en caso de algún problema durante su jornada laboral.

Por otro lado, tenemos la relación que se genera con el patrón, aquí la podremos ver desde dos vertientes: si el patrón solo funge el papel de asociado (y se apega al modo de operación de la empresa) o si el patrón está inmerso en las actividades de conductor ya sea manejando o supervisándolo de manera personal.

Cuando el patrón está pendiente de su conductor, se crean una red de relaciones donde uno de los vínculos de convivencia se vuelve realmente importantes, generando un lazo de amistad, pero teniendo en cuenta que existe un respeto, en donde el conductor como tal no lo puede ver como un igual.

Para fortalecer esta relación patrón – trabajador, el patrón se encarga de cubrir necesidades sociales del conductor el cual parte desde el día de descanso que le otorga, el tipo de modo de trabajar (cuenta o contadores), los días de convivencia (por ejemplo, uno de nuestros informantes claves tenía trato directo con su patrón, el cual le dedicaba un día cada dos semanas para checar algún desperfecto en la unidad. Un domingo al mes el patrón solía reunirse con sus trabajadores y la familia de estos en un parque para poder convivir con ellos y así poder conocerlos).

La relación que existe entre conductor y compañeros de trabajo: existen varios elementos.

- Checador: la relación con este elemento va a variar de como el conductor se lleve con él, es decir, que si no existe una amistad entre el conductor y el checador; el checador se limitara a cumplir con su trabajo tal como es rolar los turnos de salida, cobrar los minutos quemados (tiempo extra del establecido para una vuelta de la ruta) que se generan durante el recorrido de ruta y entregar las papeletas del día siguiente.

Por otro lado, si el conductor se lleva bien con el checador, se podría decir que tiene ciertas ventajas, ya que el checador rolara al conductor en horarios buenos

(primera vuelta, entrada y salidas de escuelas) en donde hay más pasaje durante el día, también existe la posibilidad de que el checador le perdone algunos minutos quemados durante sus recorridos (claramente se le debe de dar un moche por la ayuda), entre más tiempo tengan de conocer al checador más ventajas tiene el conductor.

- Señor que trapea: su principal relación es hacia lo económico en donde el conductor paga una cuota establecida (dependiendo de empresa varía el precio de la trapea), para poder recibir el servicio, lo interesante de este tipo de relación es que si el conductor se lleva con el trapeador (señor que trapea las unidades) este suele ponerle fabuloso de más a la jerga con la que trapea y además limpia el tablero y los espejos por la misma cantidad, pero si en caso de que el conductor no se lleve con el trapeador este le niega el servicio o lo hace de mala gana.
- Compañeros conductores: las relaciones que se generan en este aspecto son relevantes para su día a día. La primera de ellas será el compadrazgo, es cuál se puede dar mediante tres modos; el primero por cuestiones sagradas (por ser padrinos de boda, de primera comunión y confirmación de algún hijo, presentación de tres años o XV años de alguna hija).

La segundo sería por cuestiones simbólicas cuando un conductor le regala alguna imagen ya sea religiosa (principalmente un San Judas Tadeo o Una Santa Muerte) que a su vez también se genera una relación de compadrazgo o un dibujo que los identifique como camioneros (suelen regalarse estampas para colocar en el vidrio que está detrás de su asiento y este lleva una frase con el que se identifica el conductor que la recibe).

La tercera sería cuando algún conductor le regala un accesorio a otro conductor para su unidad (ya sea un espejo, algún peluche, una corneta, alguna funda), esto suele hacerse cuando el conductor es nuevo y pasa la novatada; y a su vez le otorgan su 10-28 (apodo) con el cual será conocido en su trabajo.

- Y por último, las relaciones que se generan a través de los clubs de Facebook los cuales se conforman por distintos conductores de distintos derroteros (rutas) y empresas, donde a través de la socialización generan actividades de convivencia (sus reuniones cada 15 días, partidos de fútbol, el uso de playeras con los logotipos de los clubs a los que pertenecen, etc.)



URIBE, E. (2022, 12 DE ENERO). UN ABRAZO Y A SEGUIR CHAMBEANDO [FOTOGRAFÍA].

Conclusiones

Finalmente, a través de la investigación realizada por medio del trabajo de campo que se llevó a cabo durante varios meses, interactuando de una manera directa e indirecta con estos dos conductores de transporte público que fueron nuestros informantes claves, se pudo dar a conocer a grandes rasgos su organización social que se da mediante su dinámica social y su jornada laboral.

Se pudo corroborar la hipótesis: en donde se puso como idea principal que la dinámica social de los conductores de transporte público es importante porque gracias a las actividades diarias que estos realizan, aparte de brindar un servicio a la sociedad, también amplían sus redes de relación entre ellos, creando un propio modo de convivencia en donde comparten ideas, gustos y costumbres.

Y en cierto punto la hipótesis se pudo verificar, porque es verdadera la idea principal mediante sus modos de convivencia forman una estructura importante; que los conlleva a tener un propio sistema de organización.

También conocer una posible respuesta a nuestra pregunta clave: ¿Qué hay más allá del volante? En donde podemos decir que detrás de algo material (volante y tablero) es posible generar lazos simbólicos que fortalecen a la sociedad de los conductores de transporte público, los cuales se convierten en parte esencial de su día a día.

Y a través de la investigación se logró el objetivo principal, en el cual era: Definir desde la perspectiva de dos conductores de transporte público la dinámica y organización social que se genera a través del desempeño de sus actividades diarias durante el manejo de su unidad dentro de la zona metropolitana de Toluca.

El cual se pudo lograr mediante el uso de la principal técnica de investigación que se ocupó fue la de entrevista informal, ya que como anteriormente se mencionó, fue la manera más efectiva para poder obtener la información que se necesitó.

A su vez, también se logró cumplir los objetivos específicos: Describir las actividades que desempeñan detrás del volante durante su día de trabajo (mediante la etnografía realizada y la descripción de un día laboral).

Identificar la importancia que tiene para ellos poderse desempeñar como conductores de transporte público y dar a conocer los modos de relacionarse entre varios conductores de transporte público (mediante la participación en los clubs de Facebook)

La creatividad e interacción de los individuos sirve para poder conocer la capacidad de crear estructuras sociales y a su vez los efectos que causan, la figura del antropólogo y de la antropología se han suscitado en un tipo de montaña rusa, en donde la etnografía es la clave para saber en dónde colocarse en cada momento.

La importancia de conocer y entender la organización social que se genera a través de su vida cotidiana en una jornada laboral la cual se construye mediante las relaciones sociales compartidas, experimentadas e interpretadas de acuerdo con su día a día, generando una historia que más adelante dentro de la sociedad será recordada.

La dinámica social de conductor de transporte público se genera a través de congregados en pequeños grupos, en donde sus hábitos individuales escenifican sus identidades y desarraigos, sus relaciones, saberes y sentimientos.

Lo que se buscaba con esta investigación de alguna forma sintética dar a conocer el papel que desarrolla el conductor dentro de la organización social a través de su dinámica para llevar a cabo sus actividades de ser conductor la cual es creada con relación al tipo de unidad que tiene; el estatus que se le otorga al momento de conseguir su 10-28 (apodo o sobrenombre).

Como científicos sociales, uno de nuestros deberes es estudiar un fenómeno social tanto actual como contemporáneo en su totalidad para poder comprenderlo

claramente y conocer sus avances, tomando en consideración el contexto anterior y actual al fenómeno estudiado.

El antropólogo cuenta con ciertas ventajas en este tipo de estudios dinámicos contemporáneos. Debemos de tomar en cuenta que los mejores escenarios de investigación para nosotros serán aquellos en donde el observador tiene un fácil acceso para establecer una relación con los informantes; pero no debemos de dejar a un lado que cualquier escenario es bueno para realizar un buen trabajo de investigación.

Se deduce que la antropología nos permite entendernos a nosotros mismos, pero sobre todo entender al otro; tanto en las creencias y lo que pensamos e inclusive lo que hacemos; las cuales van a ser el resultado de la sociedad y de la cultura en lo que vivimos.

Gracias a esto podemos crear nuestra propia cultura que no solo va a ser una forma de vivir, sino que esta va a dejar una huella difícil de borrar dentro del entorno social que nos encontramos y más adelante fungirá como una memoria cultural.

Lo que hoy se me hace más interesante y en lo que me gustaría enfatizar es que en estos momentos la antropología ha tomado nuevas rutas en donde hace énfasis en los problemas actuales que tenemos como sociedad, las investigaciones tratan de ser inclusivas de todos los temas, no solo del sector étnico, agrícola, de religión u otros que en sus principios fueron muy importantes.

El poder adentrarme a este mundo que usualmente es de hombres (el mundo del conducir) fue un tanto agradable, ya que conocí un poco de este ámbito; pero el hecho de poder acercarme más e inclusive ser partícipe de algunas actividades con ellos fue muy gratificante como investigadora, como persona y claramente como usuaria del servicio público.

De manera personal, recomiendo la ampliación de estos temas de investigación, porque tienen un sinnúmero de elementos para estudiar, tal como lo es en el ámbito

económico, el tipo de relaciones de parentesco, el tipo de lenguaje que tienen, su forma de organizarse, tal y como ellos lo mencionan esto es un mundo que pocos entienden y que pocos logran conocer de cerca (es decir personas externas).

La postura antropológica de que las costumbres e ideas de una sociedad se debe describir de forma objetiva y atendiendo el contexto de los problemas y las oportunidades de esa sociedad, todos los sistemas culturales son esenciales iguales en cuanto a su valoración; y que las diferencias entre distintas sociedades han surgido como resultado de sus propias condiciones históricas, sociales y geográficas.

Visto de otra manera, no es justo enjuiciar una cultura desde fuera de ella misma; pero lo que también es cierto que no es tan fácil adéntranos a ello; en este caso en la dinámica social de conductor, porque tienen su propio sistema de aceptación en donde muy pocas veces serás bienvenido sino perteneces algún grupo o conoces algunos de los conductores más importantes (más famosos dentro del grupo).

En el caso de los conductores de transporte público, hay indicios de una descomposición de algunos procesos de socialización e interacción, ya que cuando entra un nuevo conductor y no conoce las reglas del grupo; se genera un caos dentro del grupo.

Quizás algunos de los testimonios sobre los conductores de transporte público, especialmente desde los medios de comunicación masiva, han construido una imagen enteramente negativa de esta ocupación. Una leyenda negra que parece crecer diariamente sobre sus actividades y su forma de vida que llevan.

Me parece interesante que este tema da un amplio repertorio para crear discusiones, ya que muchos podríamos unificar este trabajo, pero la realidad es que ser conductor es realmente diferente en todos los aspectos, porque mientras unos usan uniformes, otros no, mientras unos trabajan bajo cuota; otros trabajan bajo sueldo fijo o comisión, mientras unos tienen horarios fijos otros pueden entrar a

trabajar a la hora que quieran y así nos podríamos seguir describiendo, pero lo que sí es seguro es que gracias a esas diferencias han podido tener una dinámica social bien establecida.

Hoy podríamos decir que la investigación social acompañada de sus diferentes métodos, corrientes y técnicas para la obtención de información se vinculan a diferentes procesos de abstracción, el estudio de la realidad social es hoy una de las mayores inquietudes antropológicas.

Esto hacen hincapié en que como los antropólogos no debemos hacer juicios sobre los fenómenos culturales que observamos y tratamos de explicar. Las diferencias de valores y comportamientos entre los miembros de diferentes grupos de gremios laborales son el resultado de las diferencias culturales que les dan sentido a aquellos que los practica.

En donde puede definirse como el principio de que las creencias y actividades de un individuo o sociedad solamente pueden ser interpretadas en términos de su propia cultura.

El caso que nos ocupa del gremio de conductores de transporte público (urbanos), existen comportamientos y valores propios que los caracteriza y diferencia de la demás sociedad, como es el caso de reciprocidad y compañerismo; un ejemplo de esto es cuando un compañero anda abajo (no está trabajando) existe un acuerdo táctico de aportar un apoyo económico para que pueda pasar los tiempos difíciles hasta su reincorporación al trabajo, un elemento a destacar aquí es que la cantidad que se le da no está especificada, la única regla que hay es que no puede ser menor a 100 pesos.

Para conocer otra cultura, se requiere comprender totalmente las creencias y motivaciones de sus miembros en donde no existe una objetividad científica en la descripción de las actividades del grupo social que estamos estudiando.

Una de las motivaciones para observar la práctica de las actividades diarias de un conductor de transporte público es conocer la perspectiva de las cosas desde el

punto de vista de las personas que se involucra en ellas y al hacerlo como investigador nos enfrentamos a la interrogante de ¿Cómo actuar ante ello?, sin prejuicios.

Los autores expuestos a lo largo de esta investigación hacen hincapié en que como antropólogos no debemos hacer juicios (entraría en práctica lo que nosotros conocemos como ética profesional) sobre los fenómenos culturales que observamos y tratamos de explicar.

Es esencial que como investigadores sociales interpretemos la cultura que observamos, comprendiéndola lógica interna de significados de la cultura que estamos estudiando. “la postura antropológica de que las costumbres e ideas de una sociedad se debe describir de manera objetiva y atendiendo al contexto de los problemas y las oportunidades de esa sociedad recibe el nombre de relativismo cultural”. (Ember, Ember y Pellegrine, 2004:262)

Bibliografía

- Abarca, A., et al., (2013). Técnicas cualitativas de investigación. San José, Costa Rica: UCR.
- Adame, M. (2005). Hacia una socio-antropología de la vida cotidiana y su crítica. UAM, México.
- Adamson, H. y Weaver T. (1985), Antropología y experiencia humana. Barcelona, Ediciones Omega.
- Aguilar, J. (1999b). Choferes, antropología y vida cotidiana. Notas de un viaje por la Ciudad de México en Versión No. 9.
- Aguilar, J. (2000a). Las culturas del volante en la ciudad de México aproximación etnográfica a los choferes del transporte público Estudios sobre las Culturas Contemporáneas, vol. VI, núm. Universidad de Colima. Colima, México.
- Álvarez, A., (2012). Bronislaw Malinowski y el concepto de función [en línea]. *Teoría e historia antropológica*. [Consultado el 9 de mayo de 2022]. Disponible en: <http://teoriaehistoriaantropologica.blogspot.com/2012/03/malinowski-y-el-concepto-de-funcion.html#:~:text=Para%20Malinowski%20la%20cultura%20es,cultura%20deriva%20de%20su%20instrumentalidad>.
- Arias, R. (1997). Toluca la Otra Metrópoli Mexiquense. Instituto de Administración. México. Dirección General de Operación del Transporte, Zona 1- Toluca. México
- Ayuntamiento de Toluca. (2022, 25 marzo). *Plan Municipal de Toluca*. Recuperado 10 de mayo de 2022, de <https://www2.toluca.gob.mx/wp-content/uploads/2022/03/tol-pdf-gme-2224-v6-a1.pdf>
- Baranda, B. (2009). Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana, “Gestión metropolitana innovadora”. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2013. Disponible en:

<http://mexico.itdp.org/wpcontent/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS .pdf>

- Becker, H. (1960). "Notes on the concept of commitment", American Journal of Sociology, vol. 66, no.1, pp. 32-40.
- Berman, M. (1989). Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad, México: Siglo XXI.
- Bourdieu, P. (1989b). Prólogo: Estructuras sociales y estructuras mentales en: Bourdieu, Pierre. La nobleza de Estado. Grandes Ecoles y espíritu de cuerpo, Paris.
- Bourdieu, P. (1998a). La Distinción: criterios y bases sociales del gusto.
- Cabrera, D. (2006). Movimiento y conexión. Política y Sociedad.
- Charbonneau, J. y Gauthier, M. (2001). "Introduction: Culture and Lifestyle", Society and Leisure, vol. 24, no. 2, pp. 353-356.
- Chiavenato, I. (2009). Comportamiento Organizacional: La Dinámica Del Éxito En Las Organizaciones. 2da Edición, Mcgraw-Hill/Interamericana Editores, S.A. De C.V., México.
- Clayton, R. (s. f.). *Cultura y Su Clasificación, Características - PDFCOFFEE.COM*. Pdfcoffee.Com. Recuperado 3 de agosto de 2022, de <https://pdfcoffee.com/cultura-y-su-clasificacion-caracteristicas-2-pdf-free.html>
- Colaboradores de los proyectos Wikimedia, (2012). Zona metropolitana del Valle de Toluca - Wikipedia, la enciclopedia libre [en línea]. *Wikipedia, la enciclopedia libre*. [Consultado el 8 de abril de 2022]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Zona metropolitana del Valle de Toluca](https://es.wikipedia.org/wiki/Zona_metropolitana_del_Valle_de_Toluca)
- Costa, J. (1993). Identidad corporativa. México: Trillas.
- Cucho, D. 1997. Nuevas perspectivas sobre la cultura. La evolución de un concepto en antropología. Ciencias Humanas. Nov., n.º 77
- De Certeau, M. (1984). The Practice of Everyday Life, Berkeley, California University Press.

- De Onuba, L. (2021, 14 abril). *De la identidad y las identidades*. La Mar de Onuba. Recuperado 13 de junio de 2022, de <http://revista.lamardeonuba.es/de-la-identidad-y-las-identidades/>
- Ember, C.; Ember, M. y Peregrine, P. (2004). "Antropología", 10ª edición, Madrid: Pearson Prentice Hall.
- Espinosa, E. (2016) Sistema de transporte público en Zinacantepec, tesis de licenciatura, Facultad de Planeación Urbana y Regional, Edit. UAEM, MÉXICO.
- Estrella, H. (2011) "El abordaje de los mundos virtuales", en: Antropología de los mundos virtuales. Avatares, comunidades y piratas digitales, Flacso, Quito. pp. 23-48.
- Feanda, L. (2009). La Organización Social: Orden, Control Y Cambio Social. Temas para la educación.
- Feixa, C. (1998). De jóvenes, bandas y tribus. Antropología de la juventud, Barcelona, Editorial Ariel.
- Fernández, J. (2009). El concepto de cultura en la antropología contemporánea.
- Flores, Y. (2016). Curiosidades de la historia del autobús en México - Style by ShockVisual [en línea]. *Style by ShockVisual*. [Consultado el 10 de diciembre de 2021]. Disponible en: <https://style.shockvisual.net/curiosidades-la-historia-del-autobus-en-mexico/>
- Franco, F. (2004) "Textos de Antropología" Vicerrector académico.
- Gakenheimer, R. (1975). Metodología del transporte urbano en América Latina: Temas para el desarrollo metodológico, Eure (en línea), vol.4
- Galindo, J. (1992). "Vía pública, vida pública. De los caminos de vida y la calle en la organización urbana", Estudios sobre las culturas contemporáneas\ IV (13-14): 12-37. Universidad de Colima, México.
- Geertz, C. (2006) "La interpretación de las culturas" Editorial Gedisa, México.

- Gómez, S. et.al (2008). Redes Sociales y Antropología, Miradas, encuentros y críticas antropológicas. XI Congreso de Antropología de la FAAEE, Donostia, Ankulegi Antropologia Elkartea
- González, M. (2007). Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis comparativo Publicado. Ecologistas en acción. Recuperado de: https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_2_Comparativa_medios.pdf
- González, M. (2007). Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis comparativo Publicado. Ecologistas en acción. Recuperado de: https://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_2_Comparativa_medios.pdf
- Grimaldo, C. (2018). La antropología vial, una propuesta para el estudio de la movilidad como campo cultural. Encartes, no. 01, pp. 152-168.
- Grimson, A. (2008) "Diversidad y cultura: reificación y situacionalidad", Tabula Rasa.
- Hannerz, U. (1986): Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana. México. F.C.E.
- Harris, M. (1998) "Antropología cultural" Alianza Editorial.
- Harvey, D. (1977). Urbanismo y desigualdad social. Madrid: Siglo XXI.
- Hernández, S. et al. (2014). Planteamiento cuantitativo del problema. En Metodología de la Investigación. México: McGraw-Hill
- Homobono, J. (2000). Antropología urbana: itinerarios teóricos, tradiciones nacionales y ámbitos temáticos en la exploración de lo urbano.
- Illich, I. (1973). Energy and Equity. Ciudades para un Futuro más Sostenible. Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/aiill.html>
- Implan Toluca (2021). Nuevo sistema de paradas de transporte público en el municipio de Toluca, 2021. Recuperado 14 de febrero de 2022, de <https://www2.toluca.gob.mx/wp-content/uploads/2021/12/tol-pdf-imp-Nuevo-sistema-paradas-TP-Toluca.pdf>, pp. 11-15

- Iracheta, A. (1988). *Hacia una Planeación Urbana Crítica*. México: Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Unidad Azcapotzalco/Ediciones Gernika.
- Ito-Adler, J. (2001). "Relativismo Cultural", en Thomas Barfield, edición "Diccionario de Antropología", Barcelona: Bellatierra.
- Kalberg, S. (2013). *La sociología weberiana de las emociones: un análisis preliminar*.
- Kaplan, D. y Manners, R. (1981). *Introducción crítica a la teoría antropológica*. México: Nueva Imagen.
- Khisty, J. y Lall, K. (1998). *Transportation Engineering. An Introduction*. Upper Saddle River-New Jersey: Prentice Hall. Recuperado de: <https://aabankhan.files.wordpress.com/2011/11/ism-for-transportation-engineering-an-introduction-3e-khistry.pdf>
- Kottak, C. (2006). *Antropología Cultural*, 11ª Edición. Madrid: Mc Graw Hill
- Krotz, E. (2004). *Concepto cultura y la antropología mexicana ¿una tensión permanente? Diálogos en la acción, primera etapa*.
- Lagarde, M. (2000) *Claves feministas para la mejora de la autoestima*, Madrid: Horas y Horas, p. 61.
- Legislación Edomex (2016, 20 diciembre). *Edomex*. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig082.pdf>
- León, E. (1999). *Usos y discursos teóricos sobre la vida cotidiana*. (Autores, Textos y Temas, Ciencias Sociales), México, Universidad Nacional Autónoma de México, Editorial Anthropos.
- Licona V. (2007) "Introducción y cap. Espacio y cultura: un acercamiento al espacio público" En: Licona, V. (Coord.). *El zócalo de la ciudad de Puebla. Actores y apropiación social del espacio*. Puebla: BUAPCONACYT- UAM.
- Luciano, J. (2022). *2.2 CULTURA*. Blogger. Recuperado 28 de junio de 2022, de <https://jona088.blogspot.com/2019/03/22-cultura.html>

- [Lugo, D. \(2005\)](#). Reflexión Teórica Sobre La Validez De Los Preceptos De Acción Social De Ma Acción Social De Max Weber Para El Análisis Del Campesinado Actual. Ambiente & Sociedad – Vol. VIII nº. 2
- Márquez, U. (2021). La crítica de la vida cotidiana de Henri Lefebvre: importancia y vigencia para la sociología contemporánea. Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales | Universidad Nacional Autónoma de México Nueva Época, Año lxxv, núm. 241.
- Martínez, C. (2018). El transporte público de la Ciudad de México: un servicio en transición y resistencia al cambio.
- Martínez, M. (1991). La investigación cualitativa etnográfica en educación: Manual teórico – práctico. Venezuela. Texto
- Maseey, D. (2005), for space, Sage, London.
- Mendoza, M. (2010). El Compadrazgo Desde La Perspectiva Antropológica Alteridades, Vol. 20, Núm. 40, Pp. 141-147 Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa Distrito Federal, México.
- Moles, A. (1975) Política Cultural En: La cultura y los más media. Ediciones Mensajero, Bilbao.
- Molina, J. y Ávila, J. (2010). Antropología y redes sociales. Una introducción a Ucinet6-NetDraw, EgoNet y Análisis comparado con SPSS.
- Molinero A. y Sánchez I., (1997). Transporte público, planeación, diseño, operación y administración, México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Montero, M. (1987). Ideología, alienación e identidad nacional. Caracas: UCV
- Neuvoo, (2017). ¿Qué hace un Conductor de Autobús? [en línea]. [Consultado el 26 de octubre de 2021]. Disponible en: <https://neuvoo.com.mx/neuvooPedia/es/conductor-de-autobús/>
- Park, R. (1999). La ciudad y otros ensayos de ecología urbana. Barcelona: Serbal.

- Peris R. y Agut S. (1997). *REME*. Evolución conceptual de la Identidad social. El retorno de los procesos emocionales. Recuperado 24 de junio de 2022, de <http://reme.uji.es/articulos/numero26/article2/texto.html>
- Ramírez, B. y López L. (2015). *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D.F
- Requena, F. (2008): *Redes sociales y sociedad civil*, Madrid, CIS.
- Rodríguez, L. (s/f). *Organizaciones sociales: fundamentos sociológicos*. Universidad Santo Tomas.
- Roldán, A. (2012). *Alfred R. Radcliffe-Brown y el concepto de estructura social*. Blogger. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <http://teoriaehistoriaantropologica.blogspot.com/2012/03/radcliffe-brown-y-el-concepto-de.htm>
- Román, A. (2011). *La organización social: función y características*. Medwave. Recuperado 4 de agosto de 2022, de <https://www.medwave.cl/2001-2011/5267.html>
- Román, A. (2011). *La organización social: función y características* - MEDwave. [en línea]. [Consultado el 2 de mayo de 2022]. Disponible en: <https://www.medwave.cl/link.cgi/Medwave/Series/GES01/5267#:~:text=La%20organizaci%C3%B3n%20social%20es%20un,actuaciones%20para%20alcanzar%20determinados%20prop%C3%B3sitos>
- *Rompiendo la tradición: algunos de sus conceptos* - Historia de Augusto Comte, el padre de la Sociología. Disponible en: <https://sites.google.com/site/comtex6bescuelarvp/pagina5?fbclid=IwAR01Sgr5w9-mWgxUgfk1nANaBI-wBIC904IfYWzbZROKSwJJOGfs-TwNnSo>
- *Rompiendo la tradición: algunos de sus conceptos* - Historia de Augusto Comte, el padre de la Sociología. (s. f.). Comtex. Recuperado 22 de junio de 2022, de <https://sites.google.com/site/comtex6bescuelarvp/pagina-5>
- Ruelas, A. (2010). *El teléfono celular y las aproximaciones para su estudio*. Nueva época, núm. 14

- Ruiz, C. (2004). El papel de la familia en la transmisión sociocultural y de la salud mental Nómadas, Universidad Complutense de Madrid, Madrid España.
- Safa, P. (1993), "Espacio urbano como experiencia cultural", en Margarita Estrada, et. al. (comps.) Antropología / ciudad, CIESAS/UAM-I, México.
- Sánchez, S. (2017). *Significado de Función*. Significados. Recuperado 6 de agosto de 2022, de <https://www.significados.com/funcion/>
- Sant 'Anna, J., (2002). AUTOBUSES URBANOS: Sistemas modernos y tradicionales en el Mercosur ampliado. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Sanz, L. (2003). "Análisis de Redes Sociales: o como representar las estructuras sociales subyacentes". En: Apuntes de Ciencia y Tecnología. N° 7. España: AACTE. Pp. 21-29.
- Secretaría de Movilidad (2018), Transporte público: concesiones recuperado de: <https://smovilidad.edomex.gob.mx/concesiones>
- SEDUyM (s. f.). Recuperado 12 de febrero de 2022, de <http://plataforma.seduym.edomex.gob.mx/SIGZonasMetropolitanas/PEIM/descriptiva.do>
- Stebbins, R. (1997). "Lifestyle as a generic concept in ethnographic research", *Quality & Quantity*, no. 31, pp. 347-360
- Stocking, G. (1993). La Magia del Etnógrafo, El Trabajo de Campo en la Antropología Británica desde Tylor a Malinowski, en *Lecturas de Antropología para Educadores*. Editorial Trotta, Madrid.
- Tajfel, H. (1981). *Human groups and social categories*. Cambridge: Cambridge University Press (Versión española Tajfel, H. [1984]. *Grupos humanos y categorías Sociales*. Barcelona: Herder).
- U. (2022, 19 enero). Concepto de Dinámica Social y Sociología. Blogger. Recuperado 16 de marzo de 2022, de <http://dinamicasocialfun1.blogspot.com/2016/10/concepto-de-dinamica-social-y-sociologia.htm>

- Unikel, L. et al., (1976). El desarrollo urbano de México, México, El Colegio de México.
- Uribe, L. (2014). La vida cotidiana como espacio de construcción social Procesos Históricos, Universidad de los Andes Mérida, Venezuela.
- Varón, D. (2020). Hacia una integración de la antropología urbana, del trabajo y las organizaciones. Reflexiones entre empresa y ciudad en Cali, Colombia. *Jangwa Pana*
- Vidal, T. y Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. Universidad de Barcelona.
- Wandrei, K. (2021, 20 noviembre). *Definición de liberalismo progresista*. ehowenespanol. Recuperado 18 de junio de 2022, de <https://www.ehowenespanol.com/definicion-liberalismo-progresista-sobre-128269/>
- White, L. (1949). *The Science of Culture: A Study of Man and Civilization*. New York: Farrar, Strauss. 1959 *The Evolution of Culture: The Development of Civilization to the Fall of Rome*. New York: McGraw-Hill.
- Yin, R. (1994). *Case Study Research: Design and Methods*. Sage Publications, Thousand Oaks, CA.

Anexo

- Guía de entrevista -

Entrevista informal: Como bien se sabe la entrevista informal es aquella que tiene un desarrollo no planificado, sin orden establecido; sin embargo, se debe tener un objetivo predefinido para poder obtener la información requerida dentro del diálogo establecido. Dentro de esta investigación se ocuparon las siguientes interrogantes que se fueron desarrollando a lo largo de todo el trabajo:

1. ¿Qué hay más allá del volante?
2. ¿Cómo es su jornada laboral?
3. ¿Qué actividades realiza durante su día de trabajo?
4. ¿Qué es el 10-28?
5. ¿Quiénes conforman su equipo de trabajo?
6. ¿Cuál es el papel que toma la buena interacción que tienen con sus compañeros de trabajo?
7. ¿Cuál es el papel que juega pertenecer o no pertenecer a algún club de convivencia?
8. ¿Le gusta desempeñar su trabajo?
9. ¿Por qué entro a trabajar como conductor de TP?
10. ¿Qué tipo de relaciones sociales se han generado mediante todo el tiempo de que llevas trabajando aquí?
11. ¿Qué pasa cuando un conductor se baja a descansar?
12. ¿Para los choferes, qué es el conducir?

13. ¿y tú porque eres chofer?
14. ¿Qué son los clubs de Facebook de convivencia?
15. ¿Qué significa para ti ser conductor de transporte público?
16. ¿Cómo cobran los choferes, por día, por vuelta, por pasaje?
17. ¿Cuál es la forma más atractiva de trabajo para los choferes?



Regalo de uno de los grupos al que pertenece el conductor P. González.