



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES.**

“EL PROCESO DE SUBJETIVACIÓN DEL OPERADOR DE TRANSPORTE PÚBLICO”

TESIS

Para obtener el grado de:

Licenciado en Sociología

Presenta:

López Villegas Ana Laura

Director:

Oliver Gabriel Hernández Lara

Toluca, Estado de México Agosto, 2017

*Lo que pasa entre los cuerpos en una okupación
es más interesante que la okupación misma.
¿Cómo hacer?, Tiquinim*

*No existen, mi niño. Todo está por construir.
Tiquinim*

*Cada 'jo' porta en ell un nosaltres.
Judith Butler*

*Cierto día Don Palabras
Me contó una extraña historia
De cómo nacen las cosas
Cada vez que uno las nombra
Maldita Vecindad*

AGRADECIMIENTOS

Somos parte de una clase privilegiada, la cual no sólo ha podido acceder al conocimiento que puede otorgar un espacio como el universitario sino que, también, ha tenido el privilegio de gozar de la universidad pública, hoy en aras de desaparecer. El mundo que hoy nos rodea no nos deja tiempo y espacio para el pensamiento, es por eso que las horas en los espacios universitarios son tan valiosas. La universidad es un espacio importantísimo, en el cual la palabra, junto con sus devenires, la lectura, el debate y el intercambio son fundamentales para construirnos cotidianamente como personas críticas.

La privatización se está deslizando dentro de la universidad, no sólo para hacer del conocimiento una mercancía exclusiva, sino para desactivar el pensamiento dentro de la misma universidad. Bakunin, en su texto "Dios y El Estado", escribió que pensar es la primera forma de rebeldía del ser humano. Es claro que hoy por hoy la rebeldía tiene que ser desarticulada, es por eso que el pensamiento crítico tiene que ser extraído de las universidades. Es por eso que quienes tenemos un amor por el conocimiento nos resistimos a dejar de usarlo como arma para transformar al mundo.

Durante mi paso por esta universidad eh tenido la oportunidad de darme cuenta cuan profundo los procesos del capital están permeando en nuestro qué hacer dentro de la universidad, pero, al mismo tiempo, me he percatado de la necesidad de hacer algo al respecto. Dentro de esta institución he conocido a los profesores que han contribuido a que mire a la teoría crítica como una praxis en la vida cotidiana.

Quiero agradecer especialmente al **Mtro. José Luis Cardona Estrada**, por enseñarme que los libros son más que un pasatiempo y de la importancia de recobrar una de las capacidades humanas más importantes, el pensamiento.

Durante este largo andar dentro de los pasillos de la facultad uno tiene demasiados encuentros, la mayoría termina en desencuentros, pocos de ellos se vuelven tan significativos que logran transformarte. Tres personas, durante mi corto andar por los pasillos de la facultad, lograron transformar un lugar, que para muchos es la diario marchar entre horarios y aulas de clase, en un espacio de lucha y resistencia. **Miguel Ángel Montoya Casasola, Alfonso Alvirde y José Manuel Montaño**, con sus palabras y su praxis política lograron imprimir en mí las ganas de transformar el mundo en el que hoy nos desenvolvemos.

Quiero hacer mención de las personas que siempre estuvieron apoyando la culminación de este proyecto, muy a pesar de que se extendió más de planeado, a **Oliver Hernández Lara**, por dirigir este proyecto y no abandonarlo, a **Pamela Pichardo**, por compartir conmigo en horario de biblioteca sus logros mientras, lentamente, culminaba mi tesis, a **Gustavo Garduño**, por leerme y acercarme textos que enriquecieron esta investigación, a **Vanesa Lara**, por no dejarme abandonar el proyecto en un momento crítico. A los maestros que han contribuido a pensar que es mejor derribar los muros que construirlos, a **Grabriela Leyva, Neptali Monterroso, Emilio Arriaga**.

Para concluir, Judith Buttler escribió "*Cada 'jo' porta en ell un nosaltres*" (Cada yo, porta en él un nosotros) y el principal nosotros que me ha formado a lo largo de mi vida son mis padres, porque aun cuando pretendamos pensar que nos salvamos a nosotros mismos, no podríamos hacerlos sin las enseñanzas cotidianas de quienes nos han visto crecer y nos han incitado a levantarnos cada vez

que caemos. Viejos, gracias por todas las aventuras y desventuras, por lo bien aprendido y lo que hay que desaprender. Sin ustedes, pocas cosas hubiesen sido posibles.

INDICE

INTRODUCCIÓN	7
1. PENSAR EL TRANSPORTE PÚBLICO.....	14
2. TRANSPORTE PÚBLICO, UNA MIRADA DESDE LA SUBJETIVIDAD	20
2.1 CAPITALISMO, PROCESO DE SUBJETIVACIÓN.....	23
2.2 DESDOBLAR LA CIUDAD	31
2.3 DISPOSITIVO Y SUBJETIVACIÓN	35
2.4 PROCESO DE SUBJETIVACIÓN.....	38
3. LA SIMBIOSIS ENTRE LA CIUDAD Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO.....	43
3.1 SERVICIOS PÚBLICOS Y TRANSPORTE PÚBLICO.....	45
3.2 CAMBIO DE USO DE SUELO Y TRANSPORTE PÚBLICO	47
3.3 EL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO Y LAS POLÍTICAS POCO EXITOSAS EN TÉRMINOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (1970-2005)	47
3.4 GEM Y TRANSPORTE PÚBLICO	50
3.5 PERIODO DE GOBIERNO DE ENRIQUE PEÑA NIETO (2005-2011) Y SU IMPACTO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO	59
3.6 PERIODO DE GOBIERNO DE ERUVIEL ÁVILA CAMACHO (2011 A LA FECHA) Y SU IMPACTO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	67
4. EL OPERADOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO	73
4.1 ¿QUÉ VIVE DÍA CON DÍA EL OPERADOR DE TRANSPORTE PÚBLICO?	76
4.2 LA FORMA EN QUE OPERA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	79
4.3 ¿QUIÉN ES EL OPERADOR DE TRANSPORTE PÚBLICO?	89
4.4 LAS TRANSFORMACIONES EN EL MODO DE OPERAR Y SUS CONSECUENCIAS: UNA VISIÓN DE LOS CONCESIONARIOS.....	91
4.5 DISPOSITIVOS DE PODER EN EL TRANSPORTE PÚBLICO	99
CONCLUSIONES.....	113
BIBLIOGRAFÍA	121
ANEXOS	
FIGURA I: EMPRESAS DEL TRANSPORTE DEL VALLE DE TOLUCA, SE OPONEN AL REORDENAMIENTO	31
FIGURA II: EL RELOJ: MARCA LA HORA Y LA CANTIDAD DE ASIENTOS OCUPADOS	98

FIGURA III: RECORRIDO DE LA RUTA COL. HÉROES-NUEVA OXTOTITLAN 31.19 KM EN 2:12:59 HORAS	100
FIGURA IV: CAMIONES FORMADOS EN FILA SOBRE AV. BENITO JUÁREZ GARCÍA SUR	101
FIGURA V: TODOS SOMOS INSPECTORES, ETIQUETA COLOCADA EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS ASIENTOS DE LOS OPERADORES, LA CUAL ENUMERA LO QUE EL OPERADOR NO PUEDE HACER DURANTE EL RECORRIDO.....	105
FIGURA VI: CONTADORES ELECTRÓNICOS.....	107
FIGURA VII: “LA BAJA ES POR LA PARTE DE ATRÁS”, LETRERO PARA USUARIOS.....	108

INTRODUCCIÓN

La necesidad de transformar el mundo que nos rodea es lo que ha provocado el interés por analizar el transporte público en la ciudad de Toluca. Durante los 27 años que llevo viviendo en esta ciudad este servicio se ha presentado como poco deseable, un medio de transporte al que la mayor parte de los habitantes de esta ciudad se ven resignados. El uso del transporte público, a diferencia de otras ciudades del mundo, es usado, exclusivamente, por aquellas personas que no tienen acceso a un transporte privado, llámense estudiantes, trabajadores, clase media, clase baja, etc. Los que tienen posibilidad de usar otros medios de transporte como los es el Taxi, Uber o automóvil privado no dudan en hacerlo, a diferencia de ciudades como Nueva York, Washington, Francia, Alemania, Suiza, entre otras, donde hay una inclinación preferencial hacia el transporte público, incluso por personas con cargos públicos, a los que regularmente se les ve usando el metro, autobús o llegando en bicicleta al trabajo. Cuestión que no sólo en Toluca, sino a nivel nacional pinta imposible. Sin embargo, más allá de hacer una comparación entre países de la Unión Europea o nuestros vecinos del norte Estados Unidos de Norte América y Canadá, de ser así terminaríamos analizando la cuestión del precio de los hidrocarburos en dichos países y el hecho de que usar el transporte público les es más económico. El presente análisis se inclina a buscar en la profundidad del transporte público las razones de su ineficiencia y, por lo tanto, de su incapacidad para presentarse como el medio de transporte primordial en la ciudad.

Para tratar el tema del transporte público se pueden utilizar varios panoramas, el más utilizado por parte de los analistas e investigadores ha sido la cuestión administrativa: los cambios en las administraciones, las políticas públicas puestas en marcha, los logros en cada administración, etc. Actualmente se presenta la posibilidad de tratar el tema a través de la infraestructura: ampliación de banquetas, reducción de carriles, carril confinado para el transporte público, instalación de un sistema prepago, modernización de las unidades, colocación de paradas establecidas, etc., cuestión que parece más encaminada a embellecer la ciudad, que ha tratar el tema caótico del transporte. Por otro lado, está la posibilidad de acercarse a este tema a través de una cuestión económica y/o de imaginario social, donde a través de la mercadotecnia se ha logrado crear un *estatus social* que se encuentra directamente relacionado con el empoderamiento que otorga la posibilidad de tener un automóvil. Otra posibilidad se encuentra en la cuestión de la rentabilidad, la horas-hombre pérdidas durante los recorridos, que se traducen en dinero y lo inviable que parece ser el sistema de transporte para viajar en la ciudad. Todas estas cuestiones se acercan al tema de transporte

público y otorgan posibilidades de explicación desde un punto de vista objetivo y es por lo mismo que parecieran no pensar realmente el tema.

Durante el recorrido por diversos autores a lo largo de la licenciatura en sociología no lograba encontrar un marco teórico referencial que me ayudara a pensar (no a explicar) el problema del transporte público que no tuviera que ver con ninguna de las posibilidades antes mencionadas. El primer autor que se me presenta con esa posibilidad para desentrañar al transporte público es Karl Marx y su categoría de *forma*. El economista alemán no define como tal esta categoría, sin embargo se puede entender de la siguiente manera: este concepto permite expresar las diferentes categorías que se encuentran encerradas en un concepto o categoría que pueden ser pensadas como objetividades, sin embargo no lo son. Es decir, como mencioné con anterioridad, el transporte público ha sido tratado en su objetividad y se han dejado de lado las relaciones sociales que lo integran. Las categorías de explotación y fetichismo, también expuestas por Marx en su Crítica a la Economía Política, provocaron en mí una inclinación hacia la teoría crítica. Sin embargo, el pensar el transporte público tenía que profundizar más que sólo la relación trabajo-capital, sin tener que quitar el dedo del renglón, por supuesto.

Después de Marx se realizaron múltiples esfuerzos por otorgarle al marxismo un carácter “respetable” dentro de la ciencia, quitándole todo carácter revolucionario. Los aportes de Marx fueron importantes por el hecho de cuestionar la sociedad del siglo XIX que, aparentemente, no cuestionaba nada y todo lo tenía por dado. Eh aquí la importancia de la categoría forma que cuestiona las objetividades, lo dado, lo inmutable, aquello que parece que tiene una existencia *per se* lo voltea y muestra todas las relaciones sociales que lo integra. Es decir, este mundo objeto, que se nos presenta como hecho y consumado, tiene tras de sí relaciones sociales que cotidianamente lo hacen posible. De lo que se trata, entonces, es conocer qué relaciones sociales hacen posible al transporte público. Sin embargo a más de un siglo de los aportes de Marx y casi cien años de la revolución Rusa, que la cual materializaría los aportes políticos del economista alemán, nos encontramos, todavía, en el desencanto de un socialismo burocrático y en el recrudecimiento de las medidas capitalista en contra de la vida, que poco a poco fueron estableciendo la idea de que Marx había sido superado, por lo tanto había que darle vuelta a la página. Sin embargo, a pesar de la supuesta superación de la teoría marxista, la principal contradicción del capitalismo: la explotación al trabajo vivo, continúa presente en nuestra sociedad, entonces ¿Cómo es posible que la teoría

marxista, la cual puso sobre la mesa la dependencia del capitalismo al trabajo vivo, podía estar superada?

El sistema económico y político se ha encargado de descomponer la teoría marxista para hacerla positiva, quitándole todo su carácter revolucionario, mientras los militantes de izquierda se han encargado de hacer del marxismo un dogma incuestionable. A pesar de esa “respetabilidad” elaborada en torno al marxismo, hubo quienes no sólo rescataron el carácter revolucionario del marxismo, sino que demostraron su falsa superación y, colocaron, de nuevo en el centro de sus análisis e investigaciones al sujeto, al mismo tiempo que cuestionan algunos aspectos de la teoría marxista y aportan nuevos elementos para pensar la sociedad capitalista.

La presente investigación no pretende cerrar sus posibilidades a pensar, únicamente, el transporte público en términos de explotación y fetichismo, sino en ir más allá para conocer al operador del transporte público. Una de las críticas realizadas a la teoría marxista fue que, para Marx, el trabajador es un sujeto acabado, inmutable, como si sólo hubiese un tipo de trabajador, quien es, en sí mismo, un sujeto revolucionario. Sin embargo, tal como plantea el filósofo Michel Foucault, nosotros, como sujetos, nos encontramos en un permanente *proceso de subjetivación*, el cual nos va configurando y creando una identidad, dicho proceso se vive a través de la *experiencia* que tenemos en lo cotidiano con el mundo que nos rodea. Y es desde esta perspectiva que se pretende pensar al transporte público, colocando al operador (el trabajo vivo) en el centro de dicho análisis, pero no como un sujeto acabado, sino como aquel que se encuentra en permanente formación, delimitación, en un encuentro constante consigo mismo en el que se desgarran y se sutura creando una identidad de sí mismo. Conocer al operador de transporte público y el cómo se teje en lo cotidiano es la intención del presente análisis.

De primer momento tenemos las categorías planteadas por Michel Foucault, las cuales son la base de esta investigación y a pesar del desafío que representa su utilización para poder pensar el mundo que nos rodea, no ayudan a realizar este primer esfuerzo para romper con la negación permanente del trabajo vivo y, por lo tanto, del sujeto, que se ha venido reproduciendo tanto en las investigaciones y estudios realizados como en los discursos oficiales, en la opinión pública y en los medios de comunicación, cuyo tema es lo caótico de este servicio de transporte. Las afirmaciones que se han hecho hasta el momento sobre este tema niegan las relaciones sociales que conforman al sistema de transporte público, niegan al sujeto que pone en funcionamiento dicho servicio pero, sobre todo, niegan las relaciones que se encuentran tras la identidad de este sujeto.

Tal y como el mundo se nos presenta como acabado e inmutable, pareciera que los sujetos, en este sistema económico y político, estuviésemos delimitados bajo patrones establecidos. En este mundo nos enfrentamos unos a otros como objetos, perdiendo todo carácter subjetivo, toda individualidad y toda autonomía. En este caso, tanto el discurso oficial como el imaginario social presentan al operador como un *salvaje*, tal y como si la *naturaleza* de esos sujetos fuese ser hostiles y agresivos con el mundo que les rodea. Sin embargo Michel Foucault nos muestra que los sujetos somos un proceso cotidiano, configurados por el mundo que nos rodea. Tal y como lo presenta el filósofo francés el operador ha ido tejiendo su hostilidad y su violencia dentro de su misma dinámica laboral y la cotidianidad en la que se ve envuelto. Esta afirmación tiene consecuencias políticas al establecer que el mismo sistema que rechaza la violencia, la hostilidad del operador y por lo tanto, el que se permite corregir a este sujeto, es la cuna de esta violencia.

Haremos uso de otros aportes que se han realizado para complementar los aportes de Michel Foucault en este sentido. El filósofo Henry Lefebvre nos presenta una manera de pensar la ciudad desde su configuración como un conjunto de relaciones sociales y no como un ente abstracto, la manera en qué la ciudad y su dinámica configura a quienes viven en ella.

La socióloga Silvia Federici pone en primer plano el tema del cuerpo para analizar el proceso de subjetivación que sufren las personas. A través de diferentes momentos históricos Federici, en su libro *El Calibán y la Bruja: mujer, cuerpo y acumulación originaria*, nos lleva de la mano por el proceso de *domesticación* del cuerpo a través de políticas y acciones directas contra el cuerpo y los pueblos. Federici dentro de este texto presenta el cuerpo como un territorio político, en el cual el poder hegemónico pudo intervenir para poder crear lo que la socióloga italiana llama *la primera máquina creada por el hombre*. El cuerpo máquina se presenta como un territorio de movimientos rutinarios y acompasados, movimientos acostumbrados a los que el sujeto permanece inmutable. El cuerpo del operador es atravesado por distintos *dispositivos de poder*, los cuales provocarán en su cuerpo una serie de adaptaciones a la dinámica laboral, lo que hará que las horas de trabajo sean soportadas físicamente, pero con consecuencias subjetivas.

El filósofo Giorgio Agamben nos ayudará a comprender mejor las categorías de Michel Foucault que no quedan claras tal como el *dispositivo de poder*. El filósofo mexicano Jaime Osorio, nos acerca un poco más a la bio-política en la que nos encontramos inmersos ampliando el panorama del filósofo francés.

Debido a esto en esta investigación se pone al centro de la misma al operador de transporte público y la permanente resistencia en la que se encuentra tanto su cuerpo como su propia subjetividad. En este primer esfuerzo se analizan los diferentes mecanismos de poder que rodean a este sujeto en su hacer cotidiano, los cuales lo introducen en un proceso de subjetivación que tiene como resultado al operador de transporte público, como sujeto, que transita las calles de Toluca diariamente. Sujeto que ha sido catalogado como *salvaje*.

En el primer capítulo se presenta una contextualización del transporte público en la ciudad de Toluca. El ir y venir de los operadores en su hacer cotidiano. Desde un panorama muy amplio de plantean los por qué de la situación problemática del servicio de transporte público. Comenzando por la ausencia de estos sujetos en las políticas públicas emitidas por las administraciones gubernamentales, pasando por la dinámica laboral a la que se ven sujetos, lo que se busca resaltar dentro de este capítulo son las angustias a la que los operadores se encuentran subordinados cotidianamente. Como usuarios de este servicio, generalmente nos es indiferente la situación laboral de los operadores, subimos a la unidad, pagamos, nos sentamos, sufrimos el viaje y llegamos a nuestro destino. Muchas veces terminamos apelando que el operador no sabe manejar, que es un *salvaje*, que el servicio es ineficiente, pero nos vemos obligados a hacer uso de este servicio público. En este capítulo ponemos sobre la mesa las angustias, dolores y sufrimientos que el operador padece durante los recorridos, desde preocuparse por el dinero, el combustible y la cuenta pendiente, hasta ir contando el dinero al mismo tiempo que coordina manos y piernas para manejar y, ¿por qué no? al insufrible usuario que detiene el autobús cada dos metros, no respeta que *la bajada es por atrás* y que la tarifa es de ocho pesos. Lo que padece el operador de este servicio durante sus recorridos tienen una importancia significativa dentro de la *habilidades negativas* (proceso de subjetivación) que desarrollan dentro de su trabajo y son precisamente estos dolores y sufrimientos los que permanecen ocultos dentro de Gacetas de Gobierno y políticas públicas implementadas.

Para el capítulo dos se indaga justo ahí, en las políticas públicas implementadas cuya supuesta intención es mejorar el servicio de transporte público, desde hace más de 40 años. Se hace un recorrido, meramente administrativo, desde 1970 hasta 2013. Se muestra, dentro de este análisis de Gacetas de Gobierno y políticas públicas emitidas, la ausencia del trabajador en los discursos oficiales que rodean al transporte público. Si la verdadera intención de las administraciones gubernamentales es ordenar el transporte público ¿por qué en más de cuatro décadas no se ha

logrado nada? ¿Se mira de manera adecuada el problema del transporte público? ¿Se mira siquiera el problema del transporte público? Aparentemente sí, las administraciones en turno, desde hace más de 40 años tienen un supuesto interés por ordenar y mejorar este servicio –con Enrique Peña Nieto, incluso– se habla de un transporte público de clase mundial, sin embargo la manera de ver la situación del transporte público se ha visto reducida a la abstracción. Es decir, se ve la movilidad como una situación de calles, avenidas, banquetas, unidades de transporte, para de autobús. Planeación de la ciudad, etc. Pero no se piensa la movilidad desde lo concreto, desde el trabajo, desde las personas ¿Por qué? Porque la aparente mirada que pretende ordenar el transporte público es, en un principio, una mirada de clase que busca beneficiarse de un transporte público caótico e ineficiente.

En el capítulo tres, nos adentramos más a la vida del operador de transporte público, ya no es una mirada general que pretende contextualizar el transporte público, es decir nombrar el conjunto de situaciones que le rodean. Dentro de este capítulo se pretende centrar la mirada lo mejor posible en el sujeto que pone en marcha al transporte público, al mismo tiempo que se busca visibilizar y poner sobre la mesa la cuestión de las relaciones sociales que lo hacen posible. Este capítulo nos permite conocer desde la cotidianidad del operador de transporte público tras e volante, hasta las resistencias desplegadas a tal cotidianidad. En este capítulo resaltamos desde la manera en que opera este servicio hasta quién es el operador de transporte público. Los operadores de las unidades de transporte vienen de un estrato social económico común, sus características de vida son similares, es por ello que es importante dibujar a este sujeto ¿Quién es? ¿De dónde viene? Por último se presentan las transformaciones realizadas hace más de diez años en la dinámica laboral, las cuales, evidentemente, han afectado a los operadores de transporte público, como menciona uno de ellos *‘Antes de trabajaba mejor, sin tantas preocupaciones’*. El efecto de dichas transformaciones son la precarización laboral y por ende la precarización de la vida de los operadores, lo que devienen en un transporte público más desordenado, afectando la vida de quienes viven en la ciudad.

Por último se presenta el capítulo que nos ayudará a comprender el *proceso* del que es consecuencia este sujeto: el operador de transporte público. Como ya mencionamos con anterioridad se utilizaron las categorías proporcionadas por Foucault para desdoblar el discurso emitido en torno a este sujeto por parte de medio estatales oficiales y medios de comunicación, los cuales le otorgan a este sujeto la identidad de *salvaje*. Dentro de este capítulo se analiza la situación del transporte público no sólo

como una cuestión de explotación, sino que se piensa el cuerpo y la mente del operador de transporte público, ambos traspasados por la dinámica laboral, social y económica en la que se encuentran inmersos. Es decir, en este capítulo se piensa al operador del transporte público no sólo traspasado por los discursos oficiales que hacen de él un salvaje sino, también, por horarios, tiempos, ritmos, angustias, dolores, movimientos, gestos, etc. Se analizan los dispositivos de poder que le dan un funcionamiento al sistema de transporte público, lo cuales emergen en una situación contradictoria ya que estos buscan encauzar el comportamiento al mismo tiempo que lo sujetos buscan escapar de ello a través de sus resistencias desplegadas, sin embargo serán estas mismas resistencias las que le den legitimidad a los dispositivos para funcionar. Las *habilidades* desarrolladas por parte de los operadores, será lo que nosotros entendamos como el proceso de subjetivación, lo que dará lugar al *operador de transporte público* como sujeto.

1. PENSAR EL TRANSPORTE PÚBLICO

Los reglamentos, los ordenamientos, las gacetas de gobierno emitidas con la intención de mejorar el transporte público están elaborados y son impuestos desde arriba. Las administraciones que pretenden mejorar el servicio no tienen una experiencia directa con él, ninguno de los burócratas que planean la transformación de este servicio hacen uso de él, no existe un análisis significativo o directo sobre cómo se desenvuelve el transporte público, por lo tanto, las medidas que se han tomado con respecto a los problemas de este servicio son inadecuadas en tanto no perciben el verdadero *problema*. La explotación a la que están subordinados los operadores no interesa, pues desde esta mirada la dinámica laboral del operador a la que se encuentra sometido no tendría por qué interferir con su buen funcionamiento. Por lo tanto, para la mirada de arriba, la dinámica laboral no interesa, en tanto esta hace funcionar al transporte público, es decir, el servicio sigue siendo proporcionado, son los operadores los que interesan, pero sólo en su individualidad. Pareciera, desde esta mirada, que no existe un patrón de comportamiento en estos sujetos, sin embargo, en todas las empresas se presentan las mismas prácticas de manejo, porque todas tienen una forma de trabajo *tradicional* que se replica en la otra.

Otra mirada, sin embargo, nos rebela que no es posible una transformación sustancial, encaminada hacia un buen servicio, del transporte público si no se toma en cuenta a quienes trabajan en él. Al acercarse a los reglamentos, tanto el de tránsito como el de transporte público, se vuelve visible que el trabajador está siendo negado en cada momento. La Secretaria de Movilidad no protege a los operadores del transporte público en cuanto a su dinámica laboral, su falta de servicios médicos, pero sí exige de él un trabajo de calidad.

La dinámica laboral a la que están sometidos los operadores de transporte público va a ir desarrollando en ellos *habilidades*, lo que Foucault nombró como el *proceso de subjetivación*. Estas habilidades serán utilizadas para evitar perder la menor cantidad de dinero durante la jornada laboral. Sin embargo, estas prácticas ponen en riesgo la vida del resto de las personas que viven la ciudad y, será precisamente por estas habilidades desarrolladas que los operadores sean pensando como *salvajes*: el único pensamiento que permanece como constante, el que motiva y pone en marcha cualquier práctica, es obtener dinero y no perderlo a costa de los que sea.

El operador tendrá que ir pensando en los gastos que tiene que ir realizando a lo largo de la ruta e ir administrando el dinero que *entra*, lo primero es pensar en el combustible, sin este no es posible trabajar, posteriormente, la cuenta para el dueño del autobús, aun cuando no sea deseable para

ellos es considerar la posibilidad de tener que pagar alguna multa en alguno de los relojes y darle una que otra mordida a los agentes de tránsito, pensar en todo esto implica permanentemente estar pensando en su ganancia/salario. Algunos días serán más difíciles que otros, en ocasiones tendrán que deberle al dueño del autobús por no completar la cuenta, sin embargo habrá quienes no les perdonen a los operadores ni un peso y lleguen al extremo de desvestirlos en una búsqueda por el dinero que los operadores están escondiendo. Los castigos de las empresas van en contra de los derechos humanos y laborales, los dueños de los camiones tienen la posibilidad de *descansar* a sus choferes como escarmiento por no cumplir con las cuotas establecidas, de esta manera se pone el ejemplo al resto de los trabajadores para que no consideren la posibilidad de *robar* a la empresa. Estrés, sometimiento y humillación sufren los operadores hasta por cincuenta pesos de cuenta faltante. Se espera que a pesar de esto el trabajo de estos sujetos sea eficiente y de calidad, por parte de una Secretaria que no pone atención en la realidad material del transporte público. En la práctica, y a través de la experiencia, los operadores pondrán en movimiento una serie de actividades para evitar la humillación de la cuenta faltante y del llegar a casa sin un solo peso. La necesidad de trabajar para sobrevivir, hará que se busquen maneras de cumplir a toda costa con lo que exige la dinámica laboral, mientras tienen que resignarse a que sus derechos como trabajadores sean pisoteados y negados con tal de tener un ingreso para el hogar.

Las horas, los días, las semanas, los meses y las décadas pasan para los trabajadores del transporte público, la vida se adapta al autobús, el cuerpo se *disciplina* de tal manera para que las funciones vitales se subordinen a los ritmos de trabajo. Desde el alimento indispensable hasta la posibilidad de pasar al sanitario están reguladas por el tiempo de las vueltas. Los trabajadores encuentran los momentos para aplacar el hambre, no es nada fuera de lo común, encontrar a los operadores con la torta o el taco en la mano, generalmente un refresco en el portavasos, o las bolsas de las papas con las que llenan el estómago, esto da cuenta, también, de la alimentación tan precaria a la que se encuentran sometidos.

De los dispositivos de poder, del estrés, de la humillación, de la ansiedad, de las ganas de salir adelante surgirá el operador de transporte público. La vida de este sujeto se encuentra subordinada al autobús: paredes de fierro y fibra de vidrio se ciernen sobre él todos los días, cuarenta y dos asientos, un pasillo estrecho, el ruido del motor, su claxon, el camino pavimentado, el calor asfixiante –tanto del motor como el medio ambiente–, el aire insalubre que respira, etc., se volverá su mundo. Su lugar pertenece tras el tablero que lo mantiene al tanto de la velocidad y la cantidad

de combustible que el autobús va devorando, desde este sitio ve salir el sol y lo ve ocultarse todos los días. El mundo de los operadores del transporte público tendrá su propio lenguaje, claves que indicarán a cada operador el tiempo que lleva de retraso, a qué distancia se encuentran el camión que sigue su misma ruta y si hay operativos por parte de la policía de tránsito hacia el transporte público. Este lenguaje no logra escapar al del dinero, marcará el paso y el ritmo de los operadores indicándoles si deben subir la velocidad, quizá pasarse algunos altos, o, incluso, si van adelantados.

En ese lugar, tras el tablero, el operador realizará los mismos movimientos mecánicos de todos los días, coordinando lo pies entre clutch, acelerador y freno, una mano en la palanca de velocidad y la otra en el volante. Los pies le marcarán el ritmo a la mano derecha para hacer el cambio de velocidades, de primera a segunda, de segunda a tercera, de tercera a cuarta y viceversa. El ritmo de la ciudad limita la velocidad de los automóviles, los operadores, sin embargo, encontrarán momentos en los que puedan subir la velocidad a más de 60 km/h. La mano izquierda debe permanecer en el volante marcando la trayectoria del autobús. La vista siempre al frente y atendiendo a los espejos retrovisores, poniendo atención en todo lo que se mueve en la ciudad: peatones, ciclistas, automóviles, autobuses; al mismo tiempo se está pendiente de los posibles pasajeros que pretendan subir a al autobús. Los pasajeros, muchas veces, hacen la parada en último momento, el pie del freno siempre está listo y el operador busca orillarse para que los usuarios puedan ascender. La mano derecha se desprende de la palanca de velocidades para recibir el dinero, dar el cambio. En un par de segundos el operador tiene que contar el dinero que está recibiendo, al mismo tiempo que acelera para continuar el viaje, estos movimientos mecánicos y regulares contribuirán para que los usuarios desahoguen la entrada y den permiso al siguiente pasajero para ascender a la unidad.

Esta situación se presenta como cotidiana para el operar y para quien viaja en autobús, sin embargo no deja de ser estresante para los operadores el tiempo que cada uno de los pasajeros le hace *perder* en el ascenso y en el descenso. Los operadores buscarán la manera de no perder tiempo cada que se detienen y los usuarios pueden ser una molestia. Es común, observar cuando un pasajero pone un pie al autobús el operador comienza a acelerar, sin permitir al usuario su completo ascenso, esto ha ocasionado diversos accidentes dentro de este servicio, sobre todo con niños, personas con discapacidad o de la tercera edad que no cuentan con la fuerza necesaria para soportar el acelerón del autobús. Lo mismo sucede al momento de descender, con un pie abajo los operadores comienzan a acelerar antes de que el usuario tenga los dos pies sobre la tierra. Esto ocasiona

accidentes en los cuales la mayoría de las víctimas no tienen a quien reprocharle la caída, sino simplemente levantarse, sacudirse el polvo y caminar hacia la banqueta.

Cuando los operadores del transporte público llevan prisa –que es la mayoría de los casos –, cuando van retrasados u otra unidad les está pisando los talones, amenazándolos con recoger *su* pasaje y quedarse con *su* dinero, generarán prácticas violentas tales como pasarse los altos, aventar el camión, rebasar los límites de velocidad, no sólo impedidos por el reglamento de tránsito sino por la misma dinámica de la ciudad. Prácticas violentas que tendrán consecuencias catastróficas, la muerte de la niña de cuatro años fue consecuencia de que un operador que iba retrasado tomó la decisión de no respetar el semáforo que le indicaba que debía detenerse, dio la vuelta sin darse cuenta que una niña y su abuela cruzaban la calle. Un camión atravesado en uno de los pasos a desnivel sobre avenida Las Torres fue consecuencia de un exceso de velocidad y, aparentemente, falta de sueño en el operador quien, supuestamente, se quedó dormido y esta fue la razón del accidente. Camino a la comunidad de Tlachaloya es común que los autobuses se volteen en una curva por exceso de velocidad. Estos son sólo unos ejemplos de lo que ocurre diariamente en la ciudad de Toluca, las consecuencias de las prácticas violentas generadas por parte de los operadores se han vuelto tan cotidianas, tan comunes y tan acostumbradas que son parte de la *normalidad* de la ciudad, es decir, se han *naturalizado* hasta tal punto que un sector muy pequeño de la sociedad es la que continua exigiendo una transformación dentro de este servicio, sin embargo cada periodo electoral sigue siendo una de las promesas de campaña de los candidatos a gobernador y presidente municipal.

Ahora bien, los operadores irán creando resistencias negativas a la dinámica laboral y el estrés que esta les genera. Algunos de ellos consumirán bebidas embriagantes mientras van conduciendo la unidad, incluso con pasajeros dentro de la misma. Este tipo comportamiento se vuelve más común los viernes o los sábados por la tarde, el cual también tendrá consecuencias, pues los accidentes no se hacen esperar a causa de los efectos que el alcohol tiene sobre el cuerpo. No es nada fuera de lo común leer en los periódicos locales que tal o cual operador de transporte público tuvo un accidente contra una barda u otro automóvil y que el operador iba en estado de ebriedad, o que dentro de la unidad se encontraron latas de cerveza, aparentemente, recién ingeridas. Otra práctica es el consumir cigarrillos mientras conducen, la Ley anti-tabaco entró en vigor en 2009 la cual establece que queda estrictamente prohibido fumar en espacios públicos cerrados, como es el autobús de transporte público, los operadores, aún con el letrero arriba de sus cabezas fuman sin importarles

ni la Ley ni los usuarios, estos últimos están subordinados a tolerar el comportamiento de los operadores, pues no tienen derecho a quejarse con el operador.

El comportamiento de estos sujetos obligatoriamente subordina a los usuarios a su forma de trabajo, la violencia con la que se desenvuelven los operadores dentro de las unidades ha creado en los usuarios el conocimiento de que es inútil quejarse con los operadores pues esto no cambiarán su actitud y se exponen a ser desterrados de la unidad o a enfrentarse físicamente contra ellos. Si el usuario tiene prisa, pero el operador no, este tomará una velocidad de acuerdo a sus tiempos y necesidades, si el operador lleva prisa el usuario está subordinado a frenones y acelerones, a jalones y empujones por parte del resto de los usuarios, sin poder emitir una queja directa sobre el servicio, si acaso una queja al aire a la cual el operador, generalmente no le presta atención. Los usuarios están acostumbrados a que los números de quejas no sirven para nada y que los operadores no cambiarán su actitud, por lo tanto prefieren resignarse.

Los operadores encuentran el *escape* a las leyes y reglamentos de tránsito en la corrupción, a pesar de que también son víctima de ella y de los agentes de tránsito que ven la oportunidad de tener dinero extra a partir de ella, no pierden la oportunidad de hacer uso de la corrupción para escapar de las consecuencias a sus prácticas violentas. En avenida Juárez, a partir del día que la niña falleció, se colocaron “medidas de seguridad” para que esto no vuelva a suceder, dos agentes de tránsito controlan el paso en esos semáforos, quienes a pesar de estar ahí para regular el tráfico de autobuses y automóviles a toda velocidad cuando el semáforo se encuentra en rojo y no hacen un intento por detenerlo o llamarles la atención. Cuando el agente de tránsito se decide a hacer su trabajo el operador encuentra la solución en la corrupción, incluso cuando hay un accidente grave, los empresarios ya tienen sus contactos para agilizar los trámites.¹

Los operadores son personas despreocupadas en tanto las consecuencias sobre sus prácticas dentro de la dinámica laboral. De existir un accidente muchas veces la solución que encuentran, más allá de la corrupción, es desaparecer del lugar de los hechos e incluso nunca hacerse responsables de la situación. Muchos empresarios se ven en la necesidad de pagar daños a terceros cuando los operadores no tienen para pagar el daño que ellos ocasionaron. Pocos de ellos han vivido un proceso

¹ La corrupción, sin embargo, no sólo debe ser pensada como una vía de escape de los operadores es, también, una práctica generada por los mismos dispositivos. Tanto los operadores, como los dueños de los autobuses hacen uso de la corrupción como una manera para agilizar trámites, los agentes de tránsito, en algunas ocasiones forzarán y someterán a los infractores a la corrupción, pues las condiciones materiales en las que ellos se desenvuelven harán que esta acción se vuelva una manera de tener un ingreso extra.

por accidentes que han tenido desenlaces fatales, como la muerte de la víctima o una parálisis. Los operadores fácilmente escapan a los problemas que generan, la misma dinámica que tiene el transporte público, la corrupción y la falta de interés del gobierno por este servicio, provoca que los operadores sea descuidados en cuanto a su forma de manejo, pero, sobre todo, se sienten intocables dentro de sus autobuses.

El operador de transporte público es vehículo de la violencia a la que se encuentra sometido. El saber que se ha creado en torno a este sujeto, el cual afirma que es un *salvaje* niega por completo al sujeto que se encuentra detrás del operador del autobús. Este sujeto no podrá hablar de él y por él, es decir, no puede hablar sobre sí mismo. El gobierno, las empresas e incluso los usuarios hablarán por él, crearán una identidad de él que no le permita expresar sus dolores y sufrimientos. Tomarán el comportamiento que reflejan durante la jornada laboral, sin poner sobre la mesa su génesis, y lo identificarán como un *salvaje*. Esta investigación pretende traspasar esta identidad de *salvaje* para encontrar su fuente y qué es lo que le da vida, qué es lo que lo hace funcionar. No es otra cosa que la propia vida que atraviesa al operador: sus condiciones materiales y laborales darán génesis al *operador de transporte público* cuya única manera para sobrevivir es ser vehículo de la violencia ejercida sobre él.

2. TRANSPORTE PÚBLICO, UNA MIRADA DESDE LA SUBJETIVIDAD

En el presente análisis se pretende seguir el argumento de John Holloway acerca de la importancia que tiene el marxismo en términos tanto prácticos como políticos en el estudio de las relaciones sociales. Holloway (2005), en su texto *Del grito de poder al grito de rechazo: la centralidad del trabajo*, estableció que quienes nos inclinamos hacia la teoría marxista es porque buscamos una ciencia en contra de una sociedad que niega la humanidad en función de su reproducción y perpetuación. No pretendemos, por lo tanto, explicar la sociedad capitalista sino criticarla haciendo visible los procesos (negativos) que hacen posible su continua reproducción, para posteriormente poder transformarlos. El más importante de estos procesos es la negación (continua) del trabajo vivo como condición fundamental de existencia de la sociedad capitalista. Esto quiere decir que existe un despojo permanente sobre la participación activa de las personas en la reproducción del mundo. En palabras de Bonefeld, las personas se presentan a sí mismas en esta sociedad como “un mero recurso o factor de producción” (2005: 50), es decir, como un objeto. En esta sociedad fetichizada las personas pierden conciencia sobre su papel activo en la creación, construcción y reproducción cotidiana del mundo, auto-alienándose y subordinándose a un poder que se presenta como autónomo e independiente a ellos.

Para quienes optamos por la teoría crítica la tarea se vuelve tomar esta sociedad que parece permanente, natural y positiva, y voltearla para hacer visible su principal contradicción: su dependencia al trabajo vivo, y la negación de la práctica de los sujetos en ella. Colocar al sujeto en el centro del análisis, tal como lo hizo Karl Marx en *El Capital*, el autonomismo italiano y la teoría crítica que surgió después de este, tienen como consecuencia hacer visible la permanente resistencia en la que se encuentra tanto el cuerpo como la subjetividad de los sujetos en cuanto a su condición de objeto. Se trata de reapropiar a los sujetos del poder que encierra la “única práctica creadora, la génesis de todas las cosas, la fuente de todo poder” (Holloway; 2005: 26), el trabajo. Según Holloway, la crítica central de Marx al capitalismo es la deshumanización que sufren las personas al ser privadas de su condición creadora para transformar su modo de existencia en el de un objeto ¿Será que el operador de transporte público sufre deshumanización en su hacer cotidiano? De ser así ¿Qué consecuencias puede traer esta deshumanización?

Parafraseando a Holloway (2005: 11) no se trata de hacer respetable el marxismo, sino de mostrar el poder que tiene como teoría negativa para desdoblar los que se presenta como dado, para que esto sea pensado, cuestionado y transformado. Se busca visibilizar que lo concreto, lo objetivo, lo

establecido no es más que un cúmulo de relaciones sociales que pueden ser transformadas por el simple hecho de ser un proceso “humano” cotidiano. La crítica al fetichismo, por lo tanto, da cuenta de “un mundo diferente, un mundo basado en la práctica social humana, por muy pervertida que esta práctica pueda ser” (Bonefeld, 2005: 56). Hacia allá vamos, al análisis de la práctica pervertida de trabajo a la que están sometidos los operadores del transporte público en la ciudad de Toluca y las consecuencia que está tiene sobre su proceso de subjetivación. Es decir, analizar al sujeto que surge de una dinámica laboral desgastante e injusta.

Dentro de este análisis regresaremos a una de las categorías más importantes que planteó Marx en su *Crítica a la economía política* –aun cuando esta categoría no será la base de la investigación es importante mencionarla pues es el fundamento de las herramientas teóricas de las que nos apoyaremos–, se trata de la categoría de *forma*. La cual permite expresar las diferentes relaciones sociales que se encuentran encerradas en lo que se nos presenta como una objetividad –aquello que cuenta con una existencia per se– y que, sin embargo, no lo es. Es decir, analizar la sociedad que se sostiene en el dinero, como algo natural y positivo, como aquel que es fuente de poder y por lo tanto regulador del mundo. Desdoblar la sociedad capitalista y desmenuzar las relaciones sociales que hacen posible su existencia y su continua reproducción.

Se trata de entender a la sociedad (capitalista) como un proceso continuo e inacabado, la cual sólo es posible debido a las relaciones sociales que reproducen la negación de la subjetividad (práctica), por lo tanto, la deshumanización de las personas. El quehacer consiste en rastrear estas relaciones sociales que niegan el papel activo de las personas y transformarlas en relaciones sociales anti-alienación, anti-fetichismo, por lo tanto, anti-capital.

Sin embargo, sería demasiado pretencioso pensar que a través de este análisis pueden explicarse todas las relaciones sociales (prácticas) que constituyen al capitalismo pero, sobre todo, que a través del mismo se van a transformar las relaciones sociales rumbo a la anti-alienación, anti-fetichismo y anti-capital. Este es un primer esfuerzo que se realiza con la intención de desentrañar y analizar las relaciones sociales existentes dentro del transporte público en la ciudad de Toluca, el cual ha sido “estudiado” en términos únicamente administrativos o de infraestructura, objetivándolo, disminuyendo la importancia de las relaciones sociales que se encuentran tras él. ²

² Los estudios realizados fueron realizados por la asociación civil conocida como El poder del consumidor, la cual está formada por ciudadanos preocupados por la falta de información sobre productos y servicios que las empresas producen y distribuyen, junto con la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO), la cual

Para el presente análisis no nos es suficiente retomar la teoría desarrollada por Marx en el tomo uno de *El capital*, sino que nos es indispensable acercarnos a las contribuciones realizadas por el filósofo Michel Foucault, quien ha aportado nuevos elementos para pensar la sociedad capitalista y cuyas herramientas teóricas (categorías) son la base de este análisis. La socióloga Silvia Federici (2013) y los filósofos Henry Lefebvre (2014), Giorgio Agamben (2012) y Jaime Osorio (2009) también han rescatado elementos de la teoría marxista (incluyendo su carácter revolucionario).

Es importante considerar que el sistema económico capitalista es un proceso activo y continuo, el cual ha tenido que reafirmarse a través del tiempo integrando las luchas de la clase trabajadora, llegando al modelo económico que conocemos como neoliberalismo que no es otra cosa que el capitalismo avanzado. Es por esto que las propuestas hechas por Marx sobre la sociedad del siglo XIX han tenido que ser reactualizadas, aunque no superadas. La base del sistema económico sigue siendo la misma: acumulación desmedida, persecución de la máxima ganancia y, como condición de las anteriores, explotación. Sin embargo, las prácticas para llegar a ese fin se han renovado y agudizado, volviéndose aún más violentas para la vida. La teoría crítica ha tenido que ser replanteada y reactualizada debido a que el capitalismo no es un proceso cerrado, sino activo y continuo, por lo tanto la teoría que pretende analizarlo debe reactualizarse junto con él.

Una de las críticas realizadas a Marx, principalmente por Federici (2013), fue que cayó en el esencialismo pues le otorgó al hombre una naturaleza per se, dejando de lado las relaciones sociales que tejen a las personas en un tiempo y espacio determinado. Las herramientas teóricas desarrolladas por Foucault nos ayudarán a analizar cómo es que el poder y el saber tejen a los sujetos de acuerdo a un lugar y un momento histórico. Para el presente análisis se busca entender

fue creada hace más de tres décadas con la intención de “brindar información de calidad, veraz y oportuna que reditúe de manera positiva tanto en la vida económica como familiar, y que equilibre la disparidad de las relaciones comerciales entre productores que pueden ser muy fuertes y consumidores desinformados” y, a través de la revista mensual conocida como Revista del Consumidor y el portal de internet El poder del consumidor, se han dado a conocer estudios realizados que involucran al transporte público, tales como: *Cae la velocidad en las principales calles del Valle de Toluca* (2014), *Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana. La urgencia de optimizar los corredores de transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de Toluca* (2014), *Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana en las principales zonas metropolitanas del país* (2015). Estos estudios se centraron en la falta de infraestructura para una buena planeación del transporte público.

Mercedes Ramírez Rodríguez realizó, también, un estudio sobre *Las relaciones complejas del servicio de transporte urbano: el caso de Toluca y su zona metropolitana, 1970-2005*. Esta investigación se centró en los cambios administrativos realizados por parte de las administraciones gubernamentales en el Transporte público.

el proceso de subjetivación que sufre el operador de transporte público a través de las estrategias de poder que le rodean. Los aportes de Federici, Lefebvre, Osorio y Agamben serán un soporte para entender y ampliar las categorías foucaultianas y poder analizar de manera más profunda las particularidades de un *sujeto producido* en el centro mismo de un sistema económico devastador para la vida. Las contribuciones de estos autores nos ayudarán a dar cuenta de cómo es que en los sujetos se va creando una subjetividad a través de discursos y prácticas que *naturalizan* al ser en cierto espacio y momento histórico.

2.1 CAPITALISMO, PROCESO DE SUBJETIVACIÓN

2.1.1 LA INTERVENCIÓN DEL CUERPO

El capitalismo se presenta como un proceso de subjetivación continuo, su base se encuentra en la subordinación del trabajo vivo. Tal subordinación no sería posible si los sujetos que la padecen fueran conscientes de la explotación a la que se encuentran sometidos en su cotidianidad. A pesar del cansancio y las enfermedades que atraviesan a los cuerpos agotados de jornadas laborales extensas, la subjetividad cotidiana da cuenta de una realidad objetiva que pareciera imposible de cambiar. Los cuerpos se agotan a voluntad para poder satisfacer precariamente las necesidades del mismo. A pesar de que son las personas las que en la práctica reproducen el sistema al que se encuentran subordinados este se les presenta como un ente abstracto, un *per se*.

Para que pudiera surgir esta subjetividad alienada y fetichizada una clase dominante debió de acaparar los recursos naturales para terminar apropiándose del cuerpo y la mente de las personas. La socióloga Silvia Federici, en su libro *El Calibán y la Bruja: mujeres, cuerpo y acumulación originaria* (2013), da cuenta de la subordinación que sufrió el cuerpo, a través del disciplinamiento que surgió a partir del siglo XVI. A partir de lo que ella denomina una ingeniería social se formó una nueva concepción sobre el cuerpo cuyo resultado fue hacer del hombre “el recurso productivo más importante” (Federici; 2003: 215). A partir del siglo XVI la clase dominante luchó para someter al hombre creando una subjetividad que lo relaciona más con un factor de producción que con su condición humana (el trabajo, la creatividad).

La producción del trabajador dócil consistió en un proceso violento en el cual el cuerpo fue expropiado de saberes y conocimientos que dieron como resultado un objeto, un conjunto de partes, un sistema orgánico que constituye a un ser vivo. La separación entre razón y cuerpo fue necesaria para provocar el individuo ideal, aquel que “entiende su cuerpo como un capital que ha de ser entregado al mejor postor” (Federici; 2013: 232). El surgimiento del cuerpo-máquina/cuerpo-

mercancía se verá realizado hasta el siglo XIX: un cuerpo con comportamiento regular y mecánico, que la clase dominante se dará a la tarea de hacer trabajar.

A la par que el cuerpo surgió como un recurso explotable, emergió el hombre un factor de producción. El hombre debía tener un control completo de sí, por lo tanto se creó en él una voluntad que neutraliza sus pasiones, para que estas sean utilizadas de manera *racional*. El resultado es una *subjetividad* basada en autocontrol, la autodisciplina y la autorregulación, convirtiendo al hombre en *propietario* de sí mismo. Haciendo de él un objeto y alejándolo de la autodeterminación. El cuerpo fue colonizado introyectando en él el evangelio de la propiedad privada, la acumulación y el capital. El cuerpo, escribió Federici, se transformó en un territorio político en el que el Estado, una clase dominante y la práctica cotidiana recaerán para hacerlo producir, para hacer del hombre un trabajador incansable, un objeto de explotación.

El cuerpo, entonces, es un territorio político que no es pensado de manera política, el mismo proceso de subjetivación que provoca el proceso capitalista no permite considerar al cuerpo como un territorio que se encuentra en disputa. Es más, el cuerpo, en muchos estudios no es tomado en cuenta. El presente análisis busca resaltar el cuerpo como territorio político y politizar el proceso de subjetivación que sufre el operador de transporte público. Visibilizar, en primer lugar, que se trata de un proceso constante y cotidiano. Es decir, el operador de transporte público no nace siendo chofer de autobús, hay una serie de condiciones materiales que lo colocan en la posición de trabajador dentro de ese sector y que, junto con esas condiciones materiales, se encuentran las condiciones sociales que lo van a configurar para que surja el *sujeto: operador de transporte público violento, salvaje y hostil* que puede apreciarse en las calles.

Basta darse una vuelta por la ciudad para entender por qué a los operadores de transporte público se les ha encerrado en adjetivo de *salvajes*. Sin embargo, se necesita una mirada más profunda para comprender el porqué de la violencia que desbordan estos sujetos. Un primer esfuerzo es pensar la violencia de la que estos sujetos son portadores y emisores como una consecuencia de la manera con la que actúa el sistema capitalista sobre sus cuerpos. A la cual ellos buscan escapar (de manera, quizá, inconsciente) a través de sus resistencias a la dinámica a la que se encuentran subordinados: más de diez horas de trabajo, con un movimiento mecánico y limitado de pies y manos, reducido a un asiento, al calor que emite el motor del autobús, pocas horas de descanso y una alimentación precarizada.

Lo operadores del transporte público se ven subordinados al capital a través de la necesidad: la necesidad de llevar a casa alimento, de proporcionar un hogar a la familia, educación a los hijos, en fin, la necesidad de cumplir con el rol de padre de familia, de *hombre*. La realidad material precariza aún más las posibilidades de permitir al operador de transporte público cumplir con su rol de proveedor. Actualmente servicios como la educación y la salud comenzaron un proceso de privatización, por lo tanto, un proceso de empobrecimiento que busca subsumir a la clase trabajadora, provocando una fuerza de trabajo aún más dócil (Federici, 2013). En un intento por cubrir las necesidades básicas los operadores se verán atrapados en una competencia por los pasajeros que hace uso del servicio de transporte, en buscar jornadas laborales más largas (agotadoras para el cuerpo), cuyas consecuencias se verán reflejadas en las calles: en las malas prácticas de manejo.

La prácticas y el proceso de subjetivación, como lo llamó Foucault, del operador de transporte público serán consecuencia de la normalización de sí mismo como un objeto y el disciplinamiento que conlleva la jornada laboral diaria, en la cual el cuerpo se desgarrar y se sutura a sí mismo (Osorio, 2009) acostumbrándose a un serie de ritmos y lugares. Serán las regularidades del trabajo, del reposo, de los alimentos, de los valores y de las resistencias (Foucault; 2012) las que convertirán al cuerpo en una máquina perfectible. A través de estas regularidades los operadores irán configurando una identidad: las diferentes empresas que trabajan en la ciudad comparten características muy similares en cuanto a dinámica laboral, no es, por lo tanto, arbitrario que todos los operadores se comporten de la misma manera tras el volante. Se vuelve necesario analizar la situación laboral de los operadores para entender el caos cotidiano que provoca el transporte público.

La violencia que desborda el operador de transporte público se encuentra latente en la ciudad, es por esto que es posible hablar de este sujeto como aquel que debe ser corregido, pues su comportamiento escapa al discurso de civilidad que impone la ciudad. Sin embargo, lo que no se presenta, aquello que se encuentra negado, es la sobre-explotación a la que este sujeto se encuentra sometido. Los “estudios” e “investigaciones” realizados hasta el momento sobre el transporte público, dan cuenta de la falta de infraestructura o de falta de una administración adecuada para que este sea *funcional* dentro de la ciudad. Estas investigaciones hablan únicamente de calles, avenidas, paradas de autobús mal colocadas; es decir, de infraestructura, al mismo tiempo que proponen una modernización administrativa. La sobre-explotación, no se presenta de forma

abierta en ninguna de las investigaciones previas, ni siquiera se hace mención de ello. Esto se debe a que cuestionar la dinámica laboral significa, de fondo, cuestionar el sistema económico en el cual nos desenvolvemos y sus repercusiones en la vida de los sujetos.

Al negar las consecuencias de una dinámica laboral desgastante estudios e investigaciones contribuirán a perpetuar el discurso objetivizante en el cual se hace razonable trabajar más de diez horas diarias para cubrir las necesidades de salud, alimentación y vivienda. Dolores, carencias y sufrimientos se encuentran negados, en la naturalización de un mundo que funciona a través de cuerpos agotados. El tiempo de *reapropiación* como lo llama Osorio (2015), será un dispositivo fundamental que contribuya a la reproducción del capitalismo y su dinámica cotidiana. Este dispositivo es, sobre todo, un imaginario en el que el operador de transporte público logra sentirse en “*libertad*”. Tiempo de reposo y descanso que le permiten recuperarse del desgaste de la jornada laboral, un imaginario de *disfrute*. Este imaginario logra colocar el velo sobre la doble explotación del sistema capitalista, la cual ha logrado expandirse a cada rincón de la vida. El mercado es el único lugar donde el operador logra encontrar los medios que “necesita para reponer las fuerzas físicas y espirituales” (Osorio; 2015: 3). Esto quiere decir que no es posible romper la condición de explotado, pues no hay una verdadera recuperación del cuerpo, la vida se encuentra subordinada a la producción y al consumo.

La vida enajenada y fetichizada, junto con esos momentos fugaces de “*libertad*”, provocará una disociación con la comunidad, desapareciendo cualquier vínculo con el otro que no sea una relación monetaria. Esta pérdida de comunidad se verá reflejada en prácticas violentas contra el ‘otro’, contra el enemigo. La manera (violenta) en que los operadores transitan la ciudad da cuenta de la violencia contra el otro, consecuencia de la competencia forzada por los ocho pesos que esperan en la esquina de las avenidas y por la necesidad de estar puntual en el reloj. Para los operadores transitar las calles de manera violenta se vuelve una necesidad para cumplir el rol de *proveedor*. Sin embargo esta misma sociedad que lo ha orillado a competir por alimento, techo, ropa, salud, educación, etc., lo llamará *salvaje* e incivilizado, por abrirse paso a como dé lugar entre camiones y automóviles, para conseguir el sustento diario.

Se ha vuelto parte de lo cotidiano encontrar notas en los periódicos locales que retratan a un operador de transporte público alcoholizado que provocó un accidente en tal o cual avenida, hace poco más de un año una niña de cuatro años falleció por que el operador no respetó el semáforo, en otra ocasión el operador manejaba a exceso de velocidad, en estado de ebriedad, se quedó

dormido y el autobús quedó atravesado en uno de los pasos a desnivel de Avenida las Torres (afortunadamente, sin heridos).^{3g} Sin quitarle importancia a cada uno de estos acontecimientos, la voz de la prensa justificará y reproducirá el calificativo de *salvaje*, aunque no se trata de exculpar a los operadores que ocasionaron los accidentes, sí se trata de mirar qué hay detrás de la prisa de estos sujetos. Sometidos a un ritmo de vida acelerado, una competencia desmedida, exceso de trabajo y aislamiento de cuerpo y mente los operadores se ven lacerados, la consecuencia no puede ser otra que padecimientos físicos, psicológicos y sociales, negados o incluso ignorados por quienes los sufren. La sociedad negará las consecuencias latentes de los estragos del capitalismo normalizándolos: depresión, ansiedad, neurosis, alcoholismo, se han vuelto palabras (padecimientos) que han logrado colocarse dentro del vocabulario cotidiano restando importancia y visibilidad. Los padecimientos se volverán casos aislados que atacan a un solo individuo, inconexos con una dinámica laboral desgastante.

El análisis debe romper con esas fronteras impuestas que niegan, las cuales colocan un velo sobre las prácticas cotidianas que repercuten en lo cuerpos, en los sujetos. La violencia ejercida por parte de los operadores no es otra cosa que el reflejo de los estragos ocasionados por el trabajo capitalista al que se encuentran sometidos.

2.1.2 LA SOCIEDAD DE LA NORMALIZACIÓN: SUJETOS DESEABLES

La domesticación del cuerpo será consecuencia de un poder sutilmente violento que se pliega en el sujeto, haciéndose parte de él, de su “naturaleza”. Este poder, del cual el sujeto se vuelve un portador, fue analizado por Foucault. Quien consideró que el poder se transformó dejando de ser una instancia negativa que reprime para volverse un estímulo que ya no necesita de la fuerza para poner los cuerpos en movimiento, se dirá que este “incita, suscita, produce, obliga a actuar y a hablar” (Foucault; 1996: 36). El poder, desde esta perspectiva se considera como algo positivo que obliga a actuar, será aquello que tiene consecuencias en la práctica y que genera un *hacer* y un *ser*. Desde este punto de vista se concluye que todos los sujetos son consecuencia de este poder y este saber que se despliega en torno a ellos y los va configurando.

³ Atropella transporte urbano a 2 mujeres en Toluca; muere niña de 4 años
(<https://edomex.quadratin.com.mx/Atropella-transporte-urbano-2-mujeres-en-Toluca-muere-nina-de-4-anos/>)

Clavado mortal de camión en Av. Tecnológico y Las Torres Metepec
(<http://www.tolucanoticias.com/2014/04/clavado-mortal-de-camion-en-av.html>)

Todos los sujetos estarán siendo condicionados desde la niñez a través de estrategias de poder: la moral y la disciplina, las cuales atravesarán el cuerpo, encauzando conductas y gestos, dictando lo correcto y lo incorrecto, lo cual dará como resultado lo que Foucault llamó la sociedad de la normalización, aquella que vigila y controla todo. Surgió una forma de gobierno que domina las múltiples capacidades de los sujetos, logrando, como escribió Federici (2013), relaciones de trabajo voluntarias, logrando así lo que Foucault nombró como *sujetos deseables*.

Los operadores del transporte público serán sujetos deseables en tanto son el *prototipo deseado de trabajador*: aquel que ha normalizado la explotación, pues no ve otro medio de vida que no sea el *trabajo capitalista*. En otras palabras, aquel sujeto dócil dispuesto a vender su fuerza de trabajo trabajará en el servicio de transporte público debido a la necesidad, a las circunstancias, al contexto social en el que se desarrolló, se irán imponiendo a este cuerpo domesticado horarios, prácticas y lugares los cuales darán cabida a un proceso de subjetivación permanente el cual le hará actuar en función a algo, de acuerdo a normas y reglas establecidas. Será la misma dinámica laboral la que configurará al operador de transporte público en sus particularidades, debido a que, aun cuando se trate de un sujeto deseable buscará continuamente crear resistencia contra la imposición de ritmos y movimientos que restringen su libertad. Sin embargo el poder encontrará la forma de frenar las resistencias y dominarlas, corrigiendo al sujeto y colocándolo en su papel de trabajador dócil. Sin darse cuenta serán estas mismas resistencias a los tiempos, a los lugares y al estrés de la dinámica laboral las que provocarán que a este sujeto se le otorgue una identidad⁴ en particular, denominándolo *salvaje*, pues estas resistencias a la dinámica laboral encontrarán su escape en las prácticas violentas que son perceptibles en las calles, tales como el mal manejo y los accidentes viales.

Los operadores de transporte público, no perciben el poder que recae sobre ellos, su vida se encuentra condicionada en todo momento por discursos políticos y económicos sin que ellos sean verdaderamente conscientes de ello. Por ejemplo, el nuevo discurso de las ciudades felices o ciudades para todos están precarizando aún más su trabajo en una estrategia política por quebrar a las empresas del transporte público y que se vuelva viable concesionar el transporte a una sola empresa, como sucedió en las avenidas principales de la Ciudad de México. El poder encontrará en

⁴ Michel Foucault, en *Microfísica del poder* (1992), habla de identidad como un hilvanado del sujeto consigo mismo, siendo este [el sujeto junto con su identidad] producto de una relación de poder que se ejerce sobre el cuerpo, los movimientos, los deseos y las fuerzas.

las resistencias que ponen estos sujetos, a una dinámica laboral agobiante, la justificación para corregir e imponer un orden.

Las prácticas económicas y políticas parecen siempre ser las más viables para “resolver” los problemas como los que provoca el transporte público actualmente, sin embargo, habría que poner sobre la mesa cuáles son dichas prácticas, tanto políticas como económicas, que han llevado a que el transporte público se vuelva un problema se vuelva un problema. Se trata de analizar qué es lo que se está negando y transformar esa dinámica para no sólo ordenar el transporte público sino, también, dignificar la vida de los operadores.

Se trata, por lo tanto, de poner atención en las prácticas que se están generando a través del ejercicio cotidiano de las estrategias de poder, analizar los discursos que las ponen en marcha, de poner atención en el saber que el poder despliega. Este debe ser pensado allí donde se producen los efectos reales, en las prácticas y las identidades de los sujetos. A través de la experiencia⁵ diaria el sujeto que trabaja en el transporte público se irá configurando como un *operador* de transporte público, tal como lo analizó Foucault la *subjetividad* es un *proceso*. Los sujetos dóciles se irán configurando a partir de la práctica cotidiana.

El operador de transporte público, dominado por la dinámica laboral, será identificado como un *salvaje* por las prácticas que despliega. Sin embargo este saber, el que dice y asegura que el operador de transporte público es un *salvaje*, lo despojará del habla en tanto el operador no podrá hablar de él, sobre él y por él. Este saber permeará y envolverá a los sujetos, atravesará sus cuerpos provocando una identidad que niega los dolores de la vida cotidiana. Los operadores del transporte público no tendrán la oportunidad de hablar sobre su situación, serán los otros (los dueños de los camiones, las administraciones gubernamentales en turno, el secretario de movilidad, etc), aquellos que en el “juego de represión y exclusión” (Foucault; 1992: 34), que se llama saber, determinarán qué es lo que este sujeto necesita, lo que carece, sus enfermedades, etc. Sin dejarlo hablar sus anhelos, dolores, angustias, sufrimientos y alegrías permanecen negados, ocultos, como si no

⁵ El texto de Oliver Hernández, La metamorfosis de la categoría de experiencia en los análisis de Michel Foucault a la locura (2015), es ilustrativo para poder entender la categoría de experiencia en Foucault. El filósofo francés escribió “La experiencia es algo de lo que uno sale cambiado”. La experiencia es un proceso desubjetivante al cual el sujeto se encuentra permanentemente sometido, un proceso en el que el sujeto es arrancado de sí mismo. Un campo de batalla cotidiano, un espacio vivo, donde los sujetos serán atravesados y donde, al mismo tiempo, pondrán resistencia a los mecanismos de poder. Por lo tanto la experiencia es un momento, tanto de desubjetivación como de subjetivación, donde el sujeto es arrancando de sí mismo y donde va adquiriendo identidad.

existieran, como si el operador no tuviera nada que decir. Si seguimos el argumento de Foucault acerca de que el discurso comienza por lo que no dice, entonces tendremos que acercarnos a lo que las Gacetas de Gobierno, los análisis realizados al transporte público, el Reglamento de tránsito, los artículos de periódicos, están negando, al sujeto: el operador de transporte público, con sus anhelos, sus alegrías, sus dolores, angustias y sufrimientos, comprender su desgarramiento cotidiano y su configuración a partir de este.

Los operadores del transporte público se constituyen a sí mismos en una relación cotidiana y directa, no sólo con los discursos que los atraviesan, sino con su realidad material. La *experiencia subjetivizante* dará cuenta de la constitución del sí, más allá de las categorías que definen, encuadran, limitan y juzgan. Habrá que ir y mirar el mundo material que con sus posibilidades y limitaciones configura a estos sujetos.

Para mirar y entender el mundo y su proceso de subjetivación habrá que poner atención en lo que Foucault llamó *dispositivos de poder*. Estos dispositivos serán entendidos como mecanismos que despliega el poder y que contribuyen al proceso de subjetivación en tanto capturan, orientan, determinan, interceptan, moldean, controlan, aseguran los gestos, las conductas, las opiniones y los discursos de los seres vivos (Agamben; 2012). Los dispositivos serán unas *máquinas de gobierno*, “mecanismos positivos, productores de saber, multiplicadores de discursos, inductores de placer y generadores de poder” (Foucault; 2012:71), cuya finalidad es hacer del operador del transporte público un cuerpo dócil que, aparentemente, actúa con libertad. Los operadores se verán dominados por estas estrategias de poder, de las cuales nacen las subjetividades, es decir los sujetos. La tarea por lo tanto se vuelve identificar los dispositivos de poder que recaen sobre el operador de transporte público, los cuales no se presentan de forma negativa. Se trata de identificar las estrategias que encauzan y delimitan los comportamientos, los cuales intervienen la vida a los sujetos de forma *positiva*.

Los dispositivos, que intervienen en la vida de manera violenta, pero sutil, provocarán que los operadores actúen “sin el medio fundado en el ser” (Agamben; 2012: 256), es decir, actuarán de acuerdo a motivaciones que no les pertenecen. Los dispositivos de poder lograrán que se vuelva deseable competir por un salario, al mismo tiempo que desencadenarán una serie de prácticas que los operadores utilizarán para conseguir el salario deseado a toda costa, por poner un ejemplo de ello. Se trata de identificar, por lo tanto, los discursos y los dispositivos que ponen a los cuerpos en movimiento y de qué manera lo hacen ya que, al mismo tiempo que surgen los sujetos dóciles,

surgirán los *indeseables/salvajes* que tengan que ser corregidos. Así el operador de transporte público actualmente se presenta como un *salvaje* que tiene que ser corregido, sin embargo el discurso que lo identifica como *salvaje* será el mismo que niegue la vida atravesada por el capital y sus consecuencias, creando un discurso de un sujeto enfermo y anormal. Discurso que tiene como finalidad *convencer* de la necesidad de concesionar el transporte público para mejorar su servicio. Serán las prácticas impuestas, a través de los dispositivos de poder, las que pondrán en marcha el proceso de subjetivación al que está sometido el operador de transporte público.

En los discursos, los indeseables se presentan como aquellos que tienen que ser corregidos ¿Qué pasa si el comportamiento *incivilizado* no es más que una manifestación de una dinámica laboral que subsume cada vez más al cuerpo y a la psique? Esto implica ver, pensar y analizar qué es lo que está manifestando el comportamiento errático y hostil del operador de transporte público. Tal vez es en las resistencias, las prácticas que despliegan, los dispositivos que surgen a causa de estas y no en el sujeto *salvaje* y *enfermo* en donde tenemos que posar nuestra mirada.

2.2 DESDOBLAR LA CIUDAD

La ciudad, es y ha sido siempre un cúmulo de relaciones sociales y económicas. No edificios y calles mal planeadas como la ven los urbanistas quienes se enfocan, principalmente, en la estética de la ciudad. Henry Lefebvre en *El pensamiento marxista y la ciudad* da cuenta de las relaciones que fueron y son necesarias para la consolidación de las grandes ciudades. En un primer momento este autor habla sobre cómo las transformaciones que obligaron a una naciente clase trabajadora, el proletariado, a mudarse a la ciudad y subordinarse a la dinámica de un, también naciente, régimen económico fueron clave para la constitución de las ciudades. Las grandes ciudades fueron creciendo mientras el nuevo régimen económico iba consolidándose. Devorando el campo, y la actividad económica que en él se desarrollaba, los campesinos y artesanos sufrieron un exilio que terminaría en las ciudades –exilio que hoy todavía está presente–. Estas se convirtieron en el refugio de la hambruna y la desesperanza existente en el campo, la necesidad de la industria y el trabajo que esta continúa ofreciendo transforma las relaciones sociales, produciendo “ciudadanos”.

Las ciudades fueron adaptándose a un régimen económico en ascenso y a las relaciones sociales que este iba produciendo. Es importante dejar de ver las ciudades como un conjunto de edificios, que si bien requieren de una infraestructura distinta a la de campo para refugiar a la clase trabajadora lo que la caracteriza, lo que la hace posible y lo que la constituye son, principalmente, las relaciones económicas y las relaciones sociales fragmentadas que devienen de las primeras. Es

por esto que no se puede pensar a la ciudad en abstracto y transhistórico. Sería absurdo comparar a la ciudad Romana con las megalópolis, zonas metropolitanas o las grandes urbes de hoy en día, esto se debe a que la primera basaba sus relaciones económicas en la agricultura y las segundas en la industria. La separación del hombre con la naturaleza –condición de la ciudad–, y sus medios de producción –condición de la industria–, tendrá consecuencias catastróficas sobre la vida y la manera en la que las personas se relacionan con su entorno: los sujetos dejarán de pensarse a sí mismos y a los demás como sujetos, para ser considerados objetos útiles. Será a partir de esta fragmentación que surgirán los sujetos necesarios para el capital y la ciudad, los ciudadanos.

Los ciudadanos, en fin, son aquellos que se cruzan corriendo en las calles de la ciudad como si no tuvieran nada en común con sus contemporáneos. Buscando por medio del trabajo exhaustivo y agotador la felicidad, viven en una indiferencia, un aislamiento y un egoísmo brutal, lo cual es consecuencia de los procesos mismos de la ciudad. Este comportamiento (hostil) se vuelve condición de los civilizados, de la multitud solitaria (contrástese en Lefebvre; 2014: 13), tal como la nombró Engels. Una multitud donde los individuos se (des)conocen en tanto su utilidad económica. Las relaciones sociales se entrelazan de acuerdo a beneficios, a ganancias, en fin, al lucro. Este hacer cotidiano de personas en objetos (fetichización) negará la capacidad creativa de los individuos, presentándola como innecesaria e indeseable, diluyéndolos en un mero recurso productivo. Lo particular se disolverá en esa una multitud que ha logrado naturalizar la violencia de la máxima ganancia y la acumulación como parte de la esencia, como parte de la condición humana.

De esta manera hablamos de la ciudad no como un conjunto de edificios, pavimento, concreto, casas, etc., sino como un conjunto de relaciones sociales que son las que hacen ciudad, sin personas (ciudadanos) no hay ciudad y no al contrario. Sin embargo, como ya mencionamos con anterioridad, son las relaciones sociales económicas (fragmentadas) las que se manifiestan en la ciudad y estas, en su reproducción cotidiana, van constituyendo sujetos, la pregunta fundamental quizá sería qué sujetos y a través de qué mecanismos se van produciendo las subjetividades de los mismos. Si la explotación del hombre es la que despoja al trabajador de su fuente de poder y su única práctica creadora, por lo tanto la que deshumaniza, es ahí donde debemos poner la mirada: en los procesos de sobre explotación.

Nuestra mirada buscará encontrar cuáles y cómo funcionan algunos de los mecanismos deshumanizantes que recaen sobre un sujeto en particular, el operador de transporte público. Pero primero debemos ubicarlo en la ciudad en la que se desenvuelve cotidianamente.

La ciudad de Toluca, como muchas otras ciudades, comienza a preocuparse por el problema de movilidad que ocurre en ella: sobre población de autos igual a congestionamientos viales. La tarea para los urbanistas y arquitectos se ha vuelto resolver el problema del congestionamiento vial y la pérdida de horas-hombre en él. La respuesta, hasta el momento, ha sido ampliar banquetas, reducir carriles, construir puentes, pasos a desnivel e, incluso, una búsqueda inútil por articular el transporte público –modificaciones que benefician, principalmente, a los que hacen uso cotidiano del automóvil–. Es decir, la solución se encuentra en transformar la infraestructura de la ciudad para mejorarla, embellecerla y tener lo que los nuevos discursos llaman “ciudades felices”⁶ (discurso que da cuenta del pensamiento abstracto y transhistórico que se tiene sobre la ciudad). Llamamos la atención sobre el último punto, la articulación del transporte público. Este se presenta como un elemento caótico en la ciudad y realmente lo es, sin embargo la manera en que la presente administración gubernamental está queriendo “resolver” este problema trastoca la vida de los operadores del transporte público.

Como cualquier otra ciudad, Toluca no está exenta de los procesos sociales que la constituyen y, mucho menos, de las consecuencias que estos tienen sobre los sujetos. No se trata, simplemente, de cambiar viejos autobuses por nuevos, instalar cámaras de seguridad en ellos, uniformar a los operadores o instalar red Wi-Fi, tal como se ha venido haciendo, para resolver un problema que lleva décadas afectando a la ciudad. El proceso de transformación que vive actualmente la ciudad de Toluca, consecuencia de una búsqueda incansable por transformarla en una ciudad de clase mundial⁷, tiene consecuencias en las vidas de las personas que viven en ella, esto se debe a que, principalmente, se ignoran los procesos sociales que suceden ella. El presente análisis se centra en uno de estos sujetos, el operador de transporte público, cuya vida se está siendo trastocada por el

⁶ Ejemplo de ello es el programa de Ciudades Educadoras al que fue incluida la ciudad de Toluca en el año 2013. Programa cuyo objetivo principal es crear una ciudad con “personalidad propia [...] con la mira puesta en la formación, promoción y desarrollo de todos sus habitantes” (Carta de Ciudades Educadoras). La ciudad de Toluca, a partir de la inclusión a dicho programa ha sufrido una transformación visual y de infraestructura en el primer cuadro de la ciudad, actualmente conocido como Centro Histórico, ampliación de banquetas, accesibilidad a las personas discapacitadas, creación de una eco-zona, límites de velocidad de hasta 30 km/h, entre otras cosas, con la intención de hacer la ciudad más amable y un espacio más armónico en el cual los habitantes puedan *formarse* y *desarrollarse* social y culturalmente. La premisa de dicho programa es que la transformación de la ciudad tendrá como resultado la transformación de los sujetos que viven en ella, sin poner siquiera sobre la mesa las relaciones sociales que se desenvuelven en la ciudad.

⁷ Se aplica a las ciudades que cumplen con una serie de características nacidas debido al efecto de la globalización y al constante crecimiento de la urbanización. Las más complejas de estas entidades serían las «ciudades globales»: las que tienen un efecto directo y tangible en los asuntos mundiales a través de algo más que el medio socio-económico, con influencia en términos de la cultura o la política.

afán de “mejorar” la ciudad. El pasado 14 de Marzo, en un hecho insólito⁸, los operadores de transporte público decidieron manifestar su inconformidad con los operativos que está realizando la Secretaría de Movilidad, los cuales catalogan de injustos. Meses antes de la manifestación se podían ver etiquetas pegadas en las ventanas de algunos camiones con la frase “Exigimos respeto a los Derechos Humanos” y “Señor gobernador no más abusos de autoridad en la Secretaría de Movilidad”⁹, la respuesta del Secretario de Movilidad, Isidro Pastor, fue clara: los operativos continuarán a pesar de las inconformidades¹⁰.

FIGURA I: Empresas del transporte del Valle de Toluca, se oponen al reordenamiento



Fuente: Periódico digital Plana Mayor (Noviembre, 2016)

Esto nos trae a cuenta que las nuevas transformaciones en la ciudad son excluyentes. Se vuelve fundamental replantear los análisis que se hacen y se han hecho sobre el transporte público, los

⁸ Insólito porque las manifestaciones que se realizaron con anterioridad en relación al transporte público eran promovidas por los empresarios líderes del transporte público, principalmente para buscar un aumento en la tarifa del servicio.

⁹ Señor gobernador no más abusos de autoridad en la Secretaría de Movilidad (<http://bambapolitica.blogspot.mx/2015/08/senor-gobernador-no-mas-abusos-de.html>)
Exigen chóferes respeto a sus derechos humanos (<https://edomex.quadratin.com.mx/Exigen-choferes-respeto-a-sus-derechos-humanos/>)

¹⁰ Protestan choferes en Toluca; piden cesar al secretario de Movilidad (<http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2016/03/14/protestan-choferes-en-toluca-piden-cesar-al-secretario-de-movilidad-4196.html>)

Sin paro, transporte público en Toluca: Pastor (<http://www.hoyestado.com/2016/03/sin-paro-transporte-publico-en-toluca-pastor/>)

cuales se han realizado únicamente en términos administrativos y de infraestructura. La ciudad debe de dejar de ser pensada como un ente abstracto y transhistórico, aquello que existe a pesar de los hombres, sino que debe devolverse la mirada a quienes construyen, reproducen y hacen posible la ciudad en su cotidianidad. Se busca fragmentar esa negación permanente a la dinámica social que hace posible a la ciudad, pero, sobre todo, dejar de negar las consecuencias que esta dinámica tiene sobre los sujetos.

Poner sobre la mesa los procesos sociales a los que se encuentra subordinado el operador de transporte público, sujeto negado en los discursos de ciudades felices, en el reglamento de transporte público y en las modificaciones realizadas para mejorar el problema del mismo darán cuenta de cómo a través de ciertos mecanismos y discursos se va tejiendo en el operador de transporte público una subjetividad, cuyo resultado es un sujeto violento que arriesga todo por llegar a tiempo al reloj y por conseguir los ocho pesos del pasajero que espera en la esquina.

2.3 DISPOSITIVO Y SUBJETIVACIÓN

La razón por la que Michell Foucault no realizó nunca una conceptualización de lo que él llamó *dispositivo de poder* se debe, principalmente, al hecho de que el filósofo francés no pretendía realizar *leyes o teorías sociales universales* que pudieran ser aplicadas a condiciones históricas, sociales, etc., de manera indiscriminada. Muy al contrario Foucault pretende resaltar todos aquellos fenómenos que son negados por estas teorías universales. El dispositivo es, por lo tanto, una herramienta empírica aplicable ciertos fenómenos *reales*, sobre todo aquellos que tienen relación con el poder (Godínez; 2014). No es posible pensar el dispositivo como algo concreto. Si se llegase a establecer que el dispositivo es tal o cual cosa, limitaríamos el mismo alcance que tiene este para *formarnos* cotidianamente.

El dispositivo, al no poder ser identificado como algo en concreto no puede ser destruido, por ejemplo, la prisión es más que los cuatro muros que resguardan a los presos, esta se ha edificado no sólo sobre tabiques, sino sobre un discurso. Discurso que no sólo la hace posible, sino deseable. Es aquí donde radica la importancia de esta herramienta analítica, pues a través de ella podemos conocer y comprender las construcciones históricas, así como discursivas, que hacen posible y deseable la existencia de instituciones, leyes, normas, espacios, regulaciones, etc.

Foucault, al hablar dispositivo, se refiere a este *elemento*, o debería ser *elementos*, dispersos el mundo, tan cotidianos que pasan desapercibidos. Los dispositivos son resultado de “emergencias”, los cuales aparecen y desaparecen en beneficio de las estrategias de poder y su necesidad. El

dispositivo no es un elemento lineal o transhistórico, adquiere diversas formas y tiene diferentes *intenciones* según el espacio y el momento en el cual ha se ha puesto en marcha. Con esto no se quiere decir que el dispositivo sea algo abstracto que “aparece” por sí sólo o con una “naturaleza” propia. Este elemento es una respuesta por parte del *poder* que busca inducir, encauzar, capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar y asegurar los gestos, las conductas, las opiniones, etc., de manera positiva para un fin determinado (Agamben; 2012).

Podría decirse que el dispositivo es el vehículo del poder, el cual no siempre se presenta de manera material. Es decir, no sólo la prisión, los asilos, las escuelas, las fábricas, los automóviles, los teléfonos celulares, pueden pensarse o analizarse como dispositivos. El mismo proceso de hominización, así como el de *civilización*, se encuentran repletos de estos vehículos de poder, así como de discursos de saber y poder que irán transformándose para determinar lo que debe o no ser. El lenguaje mismo, es considerado, quizá, el más antiguo de los dispositivos (Agamben; 2012), la misma escritura con todas sus reglas y delimitaciones, son dispositivos no materiales a través de los cuales se conduce el poder, se forma y encauza un comportamiento para poner en función ciertas prácticas. Los dispositivos, en esta época socio-histórica, se encuentran diseñados para orientar el comportamiento hacia el consumo y la explotación, todo, incluso aquello que se desvíe de la norma, es explotable.

Es necesario ir a los recovecos de la ciudad para encontrar los dispositivos que pretenden cierto orden en la misma, pasos y puentes peatonales, banquetas, semáforos, señalamientos viales, recomendaciones de cruce seguro, ciclo vías, puentes, pasos a desnivel, el mismo trazado de las calles e, incluso, los no visibles como lo es el reglamento de tránsito. Los dispositivos de diseminados en la ciudad no sólo buscan ordenarlas sino, también, y como se mencionó con anterioridad, pretenden orientar las prácticas de consumo: la ciudad se encuentra diseñada para el automóvil, relegando el uso del transporte público y medios alternativos como la bicicleta, de esta manera se pretende volver prioritario el uso del automóvil en los sujetos que viven la ciudad, práctica que beneficia a distintas industrias, como la automotriz o la de hidrocarburos. Estos dispositivos, los que priorizan un medio de transporte sobre otro, tendrán su impacto dentro del transporte público y la manera en que este funciona, sin embargo, en el presente análisis se priorizan los dispositivos existentes al interior del servicio de transporte público. Dentro de este servicio los dispositivos implementados e impuestos a los operadores pretenden encauzar el trabajo de los mismos, hacerlo más eficiente, al mismo tiempo que buscan restringir ciertas conductas indeseadas en estos sujetos,

tales como ir acompañados, utilizar el teléfono mientras conducen, escuchar música inadecuada, etc. Lo que podría esperarse de estos dispositivos es poner en marcha a un sujeto concentrado en el trabajo, el cual realizaría su trabajo de manera adecuada, pulcra e íntegra y, de esta manera, se lograría un servicio público de transporte eficiente y digno. Es, sin embargo, preciso señalar, que será el *poder*, junto con el *saber*, el cual pone en función al dispositivo que dicte y determine qué es lo *adecuado*, lo *correcto* y cómo es que debe practicarse. Así mismo, debe entenderse que de no ser funcional el servicio para el poder este debe ser transformado, de ser, como se mencionó antes, explotable para el poder este continuara su funcionamiento.

Analizar los dispositivos de poder impuestos a los trabajadores del servicio de transporte público puede encaminarnos en dos direcciones, una de ellas es pensar que el poder pretende hacer un verdadero esfuerzo para mejorar el servicio en la ciudad de Toluca, dignificándolo tanto para el usuario, como para el trabajador. Por el otro lado, se encuentra la posibilidad de que el poder, simplemente, se encuentre *administrando el caos* existente dentro de este servicio, buscando la manera de atenuar el mal servicio sin erradicar lo que lo provoca, desviando la mirada de la génesis de los problemas del servicio, y posándola en uno de los receptores del poder, el operador.

El dispositivo es, en palabras de Foucault (2012), un aparato prescriptivo, entendido por Agamben (2012), como aquello por lo que se realiza una actividad sin el medio fundado en el ser. El dispositivo es un medio a través de cual se producen sujetos. Es por medio de los dispositivos que se realiza el *proceso de subjetivación*. Entendiendo el proceso de subjetivación como la relación constante del sujeto con los aparatos prescriptivos, los cuales están implícita o explícitamente dados en la cultura con la cual se relacionan los sujetos. Es importante recalcar la transformación del ejercicio poder de la que hace mención Foucault, ya no nos encontramos sometidos al dominio de la espada, poder soberano, de un poder que se ejerce desde afuera y que nos obliga, literalmente, a actuar de una u otra forma, siempre bajo la amenaza del castigo físico. Actualmente se ejerce un poder que ya no hace uso de la violencia física, poder disciplinario, por el contrario, este poder, siempre externo, se instala dentro de los sujetos obligándolos a actuar de una u otra manera, ya no bajo la amenaza de un castigo físico, sino de un rechazo social, el encierro. La disciplina, acompañada de la moral y la ética, instalada en el cuerpo y la mente logrará una relación del individuo consigo mismo, un gobierno del sí, donde ya no es necesaria la espada del rey o soberano para someter. Sin embargo, esta relación del sí con los aparatos prescriptivos es un juego complejo, lleno de cruces que no sólo permiten compromisos sino, también, escapatorias (Foucault, 2012). Los sujetos, son capaces de

transgredir los dispositivos impuestos ejerciendo, lo que Foucault (2012) llamó, sus *resistencias*, las cuales integran al mismo proceso de subjetivación.

Afirmar que el proceso de subjetivación es, únicamente, una relación con las reglas impuestas externamente por el poder, es decir que estás van construyendo a los sujetos y, de nuevo, se cae en una relación objetiva, donde algo externo a los sujetos los forma y les da vida. Sin embargo, esto no es así, dentro del proceso de subjetivación hay una lucha interna del sujeto consigo mismo. Las reglas, que atraviesan los cuerpos y la psique, son interiorizadas, midiendo y definiendo a los sujetos. Esta lucha de los sujetos consigo mismos, algunas veces, transgrede las reglas, lo moral lo éticamente correcto, entrando en variaciones no castigadas, pues estas variaciones van de acuerdo a un realidad, a un momento o a un espacio determinado en el cual la transgresión será pasada por alto. Esta relación consigo mismo, es tanto una relación con lo impuesto desde afuera como una relación donde el sujeto se conoce, se controla, se prueba, se perfecciona y se transforma (Foucault, 2012), siempre en función a algo. El proceso de subjetivación es, a fin de cuentas, la práctica del sí. El proceso de subjetivación del operador de transporte público debe observarse la relación que este sujeto tiene con los dispositivos de poder, los cuáles también suscriben castigos, pero, sobre todo, las resistencias que estos ejercen contra los aparatos prescriptivos.

2.4 PROCESO DE SUBJETIVACIÓN

El operador de transporte público viene de un estrato social bajo. La mayoría de los operadores o choferes que conducen los camiones, en cualquiera de las cincuenta y tantas líneas que circulan en la ciudad, tiene una educación básica o, en el mejor de los casos, media superior. Muchos de ellos tuvieron que abandonar los estudios a causa de una prematura paternidad o, simplemente, para ayudar a sostener los gastos se vieron obligados a ensanchar las filas de una clase trabajadora precarizada. Indagar con qué soñaban despiertos cuando eran niños podría dibujarnos un panorama sobre sueños y deseos frustrados de la mayor parte de la clase trabajadora, cuyas posibilidades que se desfasan de la realidad material. Sin embargo, los sueños de la niñez no son más que un recuerdo nostálgico de lo que pudo ser, los cuales no tienen relación con la necesidad que los obligó a hacerse del primer empleo que se cruzase en su camino. Quizá sería más acertado preguntarse con qué sueña despierto ahora el operador de transporte público ¿Una semana de vacaciones en Acapulco?, ¿Pagar la fiesta de XV años de su hija?, ¿Suficiente dinero para salir de deudas?, ¿Ganar la lotería para tener que dejar de trabajar?, ¿Encontrarse una cartera con la cantidad exacta de dinero que necesita para “alivianarse”?, ¿El sueño americano?, ¿Otra vida?, ¿Sacar suficiente dinero para el gasto? ¿La medicina? ¿La escuela? ¿La ropa? ¿El uniforme? ¿La cerveza del fin de semana? Los

sueños despiertos de los operadores del transporte público rozan, al mismo tiempo que sus deseos, sus sufrimientos y permiten conocer una realidad que desborda los discursos, conceptos y categorías, los cuales presentan límites para estos sujetos.

Algunos de ellos crecieron en las fronteras de la ciudad, en pueblos o barrios alejados del centro donde las empresas de transporte se abren paso con la intención de expandir la ciudad, conectándola con sus cada vez más difusas fronteras. Debido a esta cercanía la relación de los choferes con el transporte público es previa a su necesidad de encontrar empleo, será también esta una de las razones por las que dentro del servicio exista un tejido de conocidos, algunos han sido vecinos del mismo barrio, son hermanos, primos, padres, hijos, compadres, cuñados, amigos, quienes se referirán unos a otros con los propietarios de los camiones. La cercanía, así como las conexiones, tendrán una doble función, por un lado proporcionarán a los operadores un trabajo relativamente fácil que no exige estudios ni preparación previa. Los requisitos para ser un operador de autobús son sencillos: saber manejar, contar con licencia y tarjetón, documentos que se obtienen con suma facilidad en la Secretaría de Movilidad, y saberse la ruta a transitar. Por otro lado, las empresas contarán con una mano de obra barata, necesitada y carente de oportunidades laborales debido a la falta de estudios. Será la vulnerabilidad la que llevará a los operadores a ocupar los asientos en los autobuses.

La base del capitalismo es la explotación, sin embargo hay sectores en los que es más agresivo. En la ciudad de Toluca el transporte público se presenta como un empleo sumamente precarizado. En el cual los operadores no sólo se encuentran subordinados a la violencia estructural, sino que están atados a 10 horas de jornada laboral, sin prestaciones, sin servicio médico, sin garantía de sueldo fijo y sin la más mínima posibilidad de escape a su condición de trabajador sobre explotado, condiciones violentas en sí mismas. Esto provoca que lo único permanente en su vida sea la incertidumbre.

Sin embargo, por sobre esta incertidumbre se generan discursos que permiten justificar, las cada vez más agresivas medidas que se ponen en marcha para alienar a los operadores. Hace tres años el hoy gobernador del Estado de México, Eruviel Ávila Villegas, afirmó que los operadores de transporte público son los *responsables* de los accidentes que afectan a pasajeros, automovilistas y peatones, argumentando que de forma consciente ocasionan accidentes, muchas veces fatales. Con este discurso se reprodujo la idea de que el operador de transporte público es un *salvaje*, un *imprudente*, incluso un *homicida* ya que, cualquier evento en el que se encuentre

involucrado un autobús de transporte público es, ahora, considerado *siniestro*¹¹ y no accidente. En ningún momento dentro de este discurso, emitido en el contexto de la defensa del aumento en la tarifa del servicio, se abordaron las malas políticas públicas implementadas en este sector, el mal manejo del transporte público tanto por transportistas como por la Secretaría de Tránsito (ahora Secretaría de Movilidad), la violencia laboral a la que están sometidos estos sujetos, el sistema corrupto en el cual se desenvuelve este sector, etc. No, los esfuerzos por parte del Estado se centran en subrayar que son las carencias profesionales y humanas, subordinándolos a objetos, de los operadores las *verdaderas* causas de un transporte público deficiente. La manera que ha considerado la administración actual para *dignificar* el servicio es atacar el problema: las deficiencias de los operadores. Se reforzó el sistema de capacitación, supuestamente implementado desde la administración de Enrique Peña Nieto, para desarrollar su lado humano y profesional, con la finalidad de reducir siniestros. Sin embargo, ni la norma técnica de 2005 ni el Decálogo de buenas intenciones emitido en 2013 contribuyeron a contrarrestar los accidentes viales.

Centrar la atención en el sujeto que debe ser ajustado y corregido puede ser peligroso ya que se pierde de vista qué es lo que da *vida* a esta *sujeto*. Visibilizar al sujeto problemático tendrá como función negar lo que hay detrás de él: una dinámica laboral desgastante, cuyas exigencias tendrán consecuencias en psique y cuerpo. La realidad inmediata a la que estos sujetos están sometidos, la manera en cómo se enfrentan al tiempo, al espacio y a los otros, no son consideradas desde el momento en que se establece que son casos aislados que deben ser tratados en su particularidad. Sin embargo, la “particularidad” en comportamiento, prácticas y actitudes se generalizan en todas y cada uno de los operadores del transporte público. Se debe, por lo tanto, buscar aquello que da vida a la *subjetividad del operador de transporte público*.

Actualmente, el transporte público se ha convertido un territorio en disputa. Se comenzó una guerra en la cual se quiere despojar a los actuales empresarios, dueños de las concesiones y de líneas de autobús, del servicio. En palabras de Don Juan –dueño de varios camiones de la línea 8 de Noviembre– “Parece que el gobierno quiere quebrar las empresas, si la cosa sigue así las rutas van a empezar a desaparecer”. En esta batalla por el transporte público, los derechos laborales de los operadores, pisoteados de por sí, se van a ver trastocados. Bien se puede hablar de un “caos

¹¹ Acto realizado con perversidad o mala intención

administrado” que continúa reproduciendo la imagen de un sujeto *salvaje*, para poder justificar la urgente necesidad de un transporte concesionado, seguro, eficiente y barato.

Las afirmaciones de Don Juan no están del todo equivocadas, una ruta, la que va del centro de la ciudad hasta Tenango, fue reapropiada por parte del gobierno con el fin de poner a “prueba” un mejor servicio con autobuses mejor equipados. Si la readquisición de la línea se hizo de manera no violenta, es decir fue comprada o un acuerdo al que se llegó por parte de la empresa y el gobierno, no interesa aquí. Se trata de visibilizar el avance lento pero táctico del capital que pretende monopolizar el transporte público. Esto no hace más que provocar más incertidumbre en los operadores, quienes han ido sufriendo una precarización laboral ahora temen por la desaparición de su empleo a causa del concesionamiento. Los operativos que hoy en día actúan sobre el transporte público están encaminados a no dejarlos trabajar y generar molestia en el usuario, que a buscar una manera de mejorar y ordenar el servicio. La exigencia de los operadores es “¡Qué nos dejen trabajar!”, a lo cual es Secretario de Movilidad responde con una tajante “¡Los operativos van a continuar!” y aun cuando hace mención de la dinámica laboral extenuante a la que están sujetos no parece tener intenciones de modificar la situación laboral de los operadores. Más incertidumbre ¿Qué pasará cuando lo concesionarios no vean otra salida que vender los autobuses y las concesiones? ¿Qué va a ser de los operadores? Los que tengan “suerte” encontrarán empleo en la línea que monopolizará el servicio ¿y el resto? ¿Qué será de ellos?

Si bien no se trata de especular sobre las consecuencias que traerá dicha monopolización, es cierto que, seguramente, ha cruzado por la cabeza de los operadores un “¿Qué voy a hacer?”. La incertidumbre en sí misma es violencia: más de 45 horas de trabajo a la semana, sin derechos laborales, trabajando fines de semana y sin la seguridad de completar un ingreso mínimo de 6 mil pesos al mes para adquirir lo básico. De esta manera y bajo el esquema de la incertidumbre donde la seguridad económica de “mañana” parece difusa, el operador de transporte público se vuelve un vehículo de violencia, en el cual la desigualdad social, la falta oportunidades, la incapacidad de acceder a un vida digna, y la sobre explotación, generará en él un sentimiento de inferioridad, al no tener la capacidad *adquisitiva* para cumplir con su rol de proveedor, por no poder acceder a todo lo que ofrece el mercado (Atobas, 2013).

¿Qué es lo que provoca que los operadores del transporte público se deshumanicen y pongan en práctica acciones que atentan contra la vida? ¿Qué es lo que provoca que el operador de transporte público se vuelva el *salvaje* que gobierno y empresas quieren que percibamos? En el siguiente

apartado se intenta desmitificar a este sujeto y rastrear los dispositivos de poder que ponen en funcionamiento al operador de transporte público. Se trata de politizar su situación de vida, de poner en el centro su realidad material que condiciona sus prácticas laborales.

3. LA SIMBIOSIS ENTRE LA CIUDAD Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO

La importancia de considerar la ciudad como parte del proceso de subjetivación es enorme. Más allá de pensar la ciudad como un conglomerado de edificios, casas, calles, avenidas, y una gran cantidad de asfalto y de cemento distribuida a diestra y siniestra. La ciudad, debe ser mirada a través de una infraestructura que ha sido distribuida para un propósito en específico. La ciudad, en sus inicios, fue construida para aglomerar a la clase trabajadora y acercarla, cada vez más, a los sitios de trabajo, tales como las fábricas. Las ciudades, poco a poco fueron acaparando las tierras agrícolas, lo cual tuvo consecuencias sobre la vida de los que allí habitaban. La necesidad de trabajo y sustento orillaba a los “desocupados” a emplearse en las fábricas, al mismo tiempo que rompía la conexión del hombre con la tierra y su comunidad. Hoy en día con la agudización de la acumulación originaria ocasionada por el neoliberalismo, miles de comunidades se ven amenazadas en aras de la expansión del progreso capitalista.

Pero ¿qué relación puede tener las transformaciones o expansiones de los asentamientos urbanos, con el proceso de subjetivación de quienes viven en ella? Los vacíos que quedan a partir de las investigaciones realizadas hasta el momento sobre el transporte público, de las cuales cabe decir se han recuperado datos, es que no involucran a los sujetos que se encuentran relacionados con los cambios administrativos realizados o las modificaciones sobre la infraestructura y su uso. Es decir, describen o enumeran los cambios y las transformaciones, pero no analizan sus repercusiones sobre la vida. Esto se debe a que el proceso de subjetivación es tan cotidiano, tan sutil, que pareciera que las decisiones administrativas, hechas desde arriba, no afectarían la cotidianidad de las personas.

Primero se tiene que considerar que cualquier construcción, reconstrucción y transformación socio-espacial se encuentra al servicio del mercado. Esto quiere decir, que dichas modificaciones no tienen contemplado a uno o más sectores de la sociedad, sino que estos cambios en sí mismos están contemplados para movilizar el poder adquisitivo de cierto sector social. Cuando la ciudad de Toluca comienza a crecer a eliminar las fronteras entre pueblos aledaños y a convertirse en una Zona Metropolitana es con la intención de ser el centro productivo más cercano a la capital de la república mexicana, el crecimiento y la creación de una zona industrial trajo consigo olas migratorias que, aparte de romper comunidades, iniciaría un encuentro con el otro que no termina de cuajar en la ciudad. De esta manera la ciudad tiene que iniciar una restructuración que abarque a la cada vez más grande mancha urbana. Sin embargo, actualmente, la restructuración de la ciudad escapa a la

“intención” de satisfacer necesidades humanas, más bien busca satisfacer la cada vez más grande necesidad del capital por ser consumido. Eh ahí la importancia de pensar el por qué los cambios de uso de suelo, la construcción de conexiones viales como los pasos a desnivel, los puentes vehiculares, las autopistas, el más reciente de todos el tren inter-urbano Toluca-Ciudad de México. Es necesario comprender que existe un impacto por parte de las políticas públicas y las transformaciones viales en la manera en que funciona el transporte público y esto, por supuesto, afecta la vida de los operadores.

Después de más de 40 años de una búsqueda interminable para poner orden al transporte público las cosas en lugar de ir mejorando han ido empeorando. La ciudad de Toluca comenzó su crecimiento demográfico y su expansión territorial a partir de los años 70. A partir de este momento la mancha urbana continuara extendiéndose. Las zonas rurales que rodean a la ciudad de Toluca, Estado de México, terminaron convirtiéndose en su Zona Metropolitana (ZMT). El momento que se estaba viviendo – la industrialización – y las promesas de la modernidad consumieron de forma apresurada las zonas rurales. Esto significó una transformación en la dinámica de las comunidades, lo que provocó un salto en las actividades económicas que allí se desempeñaban. Los municipios de Metepec, Ocoyoacac, Lerma, San Mateo Atenco y Zinacantepec, dejaron de considerarse rurales. La industrialización de Toluca abrió las puertas al crecimiento desmesurado de la población, esto obligó al Gobierno del Estado de México (GEM) a dar pasos agigantados para satisfacer las necesidades de una población que crecía sin control.

El transporte público se encuentra íntegramente relacionado con el espacio en el que se mueve. Al mismo tiempo que se transforma y expande ayuda a consolidar los nuevos espacios urbanos; lo que antes era considerado periferia se integra, de un momento al otro, al área urbana. De este modo el espacio se va transformando, creando nuevas periferias que se verán amenazadas por la modernidad y, subordinadas a ella, se verán forzadas a ser integradas a la cada vez más grande mancha urbana –considérese el caso de San Francisco Xochicuautla¹² y la carretera Toluca-Naucalpan –. De esta manera se va creando la necesidad de un transporte público que conecte con la ciudad y sus diversos servicios.

Aproximadamente en los años 70 comienza la reconfiguración del espacio urbano. Los grandes flujos migratorios ocurridos en las décadas de los 70 y 80 contribuyeron a esta mutación. Gran parte de la

¹² Comunidad que se encuentra en proceso de lucha en contra del despojo de la tierra.

población migrante huía de la catástrofe ocurrida en 1985 durante el terremoto que devastó a la Ciudad de México, sin embargo otros estados de la república mexicana tales como Hidalgo, Michoacán, Puebla, Oaxaca y Veracruz reportaron un importante flujo migratorio hacia la capital del Estado de México, la cual ya estaba en proceso de convertirse en una ciudad completamente industrializada y llena de *progreso*. Durante estas dos décadas Toluca y su creciente zona metropolitana supera en un 13% el grado de urbanización de la República Mexicana, el 84% de la población vivía en localidades con más de 2 500 habitantes. En la década de 1990 se vuelve a reportar un flujo migratorio importante, los municipios que recibieron la mayor cantidad de migrantes fueron Metepec, Toluca y Zinacantepec. Estas tres décadas, con sus flujos migratorios que demandaban cada vez más y mejores servicios, incluido el transporte público, fueron el parteaguas para una mutación geográfica, la expansión de la mancha urbana, y social, la transformación en el uso de suelo. La agricultura fue quedando en el abandono: los pobladores fueron atraídos por las seductoras fábricas que prometían una mejor vida, convirtiéndose en obreros. Estos cambios sociales exigían una reestructuración territorial y traían consigo demandas importantes con respecto a los servicios públicos.

3.1 SERVICIOS PÚBLICOS Y TRANSPORTE PÚBLICO

Gracias al crecimiento demográfico servicios como los médicos y educativos, provocaron un gran impacto en el transporte público. El crecimiento desigual de la mancha urbana, así como la mala planeación de la ciudad, provocaron que los pobladores de los municipios que integran ZMT tengan que trasladarse a la ciudad para hacer uso de estos servicios – sobre todo el médico –. El incremento en la población estudiantil que se dio a partir de 1970 y hasta el 2000, en los municipios de Ocoyoacac, Metepec, Zinacantepec y Toluca, no tuvo un efecto marcado en el transporte público. Estos municipios contaban con la infraestructura necesaria para la educación básica. Esto quiere decir que los traslados de grandes distancias no eran necesarios para las familias que tenían hijos menores de 15 años. Sin embargo, la única escuela preparatoria, para la década de los 70, se encontraba en el centro de la ciudad, esto provocaba una necesidad de desplazamiento para todos aquellos que quisieran continuar con sus estudios. Esta insuficiencia debía ser cubierta por el transporte público, lo que derivó en la creación de rutas que conectaran los municipios aledaños con la ciudad. Para la década de los 80 el gobierno buscó satisfacer la falta de educación media superior construyendo cinco planteles CBTIS, dos planteles CONALEP y bachilleratos dentro de los municipios que demandaban el servicio.

La educación universitaria, por otro lado, sigue concentrándose en la ciudad de Toluca. A pesar de que se han creado otras instituciones universitarias, en su mayoría de índole privada. Sin embargo sigue siendo Ciudad Universitaria, en la ciudad de Toluca, donde se concentra la mayor cantidad de estudiantes universitarios.

De este modo el transporte público tuvo que seguirle el paso a al crecimiento de la población estudiantil. Para satisfacer al sector estudiantil el transporte público entretejió una complicada red de rutas, que busca conectar los municipios a Ciudad Universitaria, o sus alrededores. A pesar de ser uno de los servicios de transporte público más encarecido a nivel nacional, sigue siendo desordenado, ineficiente e inseguro.

Con lo que respecta al servicio de salud cabe mencionar que en los municipios aledaños a la ciudad de Toluca, incluyendo su Zona Metropolitana (ZM), no se ha creado la infraestructura suficiente para satisfacer la demanda a este servicio¹³. Esto ha provocado que las personas tengan que trasladarse a la ciudad para obtener el servicio médico. Lo que ha obligado a crear rutas que conecten a los municipios con la ciudad y en esta se haya *mal organizado* una red de derroteros para conectar con los hospitales. Hasta 1980 los centros de salud como el IMSS, ISSSTE, ISSEMYM e ISEM, se encontraban únicamente en el municipio de Toluca, a partir de esta época se busca reducir el flujo de las personas a los hospitales de la ciudad con la construcción de clínicas externas en los diferentes municipios. Estos centros médicos tienen como función canalizar a los pacientes a los hospitales especializados, los cuales se encuentran únicamente en la ciudad de Toluca. Sólo cuatro de los municipios que integran la ZMT que cuentan con servicio médico de apoyo – Toluca, Lerma, Metepec y Xonacatlan –, el cual proporciona el servicio de traslado de pacientes a otros hospitales. En el resto de los municipios los pacientes deben encontrar otras formas para moverse. Considerando que el índice de pobreza en 11 de los 12 municipios que integran la ZMT se encuentra por arriba del 40%, se concluye que la forma principal para moverse es el transporte público – colectivos, taxis o autobuses –.

La modernización de la ciudad ha contribuido a la construcción de hospitales de primer nivel, mismos que han sido edificados en zonas periféricas de la misma sin salir de ella. El uso del

¹³ A la fecha existen 197 clínicas de consulta externa distribuidas, de manera desigual, en Toluca y su ZM y se cuenta tan sólo con 14 clínicas de hospitalización, 15 de asistencia social y 19 de apoyo. (SEDESOL, Microrregiones, 2015).

transporte público se vuelve indispensable para los derecho habientes que requieren del servicio de salud.

3.2 CAMBIO DE USO DE SUELO Y TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte no sólo se fue adaptando a las demandas educativas y médicas, gracias al cambio de uso de suelo la dinámica de la ciudad se transformó. En 1980 hay un descenso significativo de la actividad agrícola, la zona metropolitana pasa de rural a urbana, el crecimiento en el sector industrial es acelerado a lo largo de los 70 y 80. Gran parte de la población en edad de trabajar buscó emplearse en el sector industrial. Población que requería el transporte público para trasladarse a sus áreas laborales.

Sin olvidar que el sector servicios requirió buena parte del transporte urbano. Metepec es el municipio que más se dedica a este sector: centros comerciales, cines, entretenimiento, restaurantes, centros nocturnos, etc., más allá de la necesidad del transporte para llegar a sus puestos de trabajo, se volvió necesario conectar a la población de la zona metropolitana y el municipio de Toluca a todos estos servicios.

Cada uno de estos municipios sufrió un crecimiento en su infraestructura. Desde la creación de escuelas, hospitales, hasta vialidades que permitieran la conexión con la ciudad de Toluca. El transporte se ha ido adaptando al crecimiento de esta, se han creado nuevas rutas que llegan a lugares cada vez más alejados del centro de la ciudad. La transformación en la dinámica de los municipios y la necesidad de los servicios públicos han provocado cambios en la dinámica del transporte público, las rutas se ampliaron, el servicio se expandió, las empresas se multiplicaron. Pero lo que suponía ser una solución para un servicio no solo ineficiente, sino inseguro e incómodo, terminó siendo todo menos una respuesta al problema. La movilización de 1, 846, 116 (Gobierno del Estado de México; 2015) habitantes distribuidos en 14 municipios (lo que conforma hoy la ZM de Toluca) se ha convertido en un problema serio para el Gobierno del Estado de México.

3.3 EL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO Y LAS POLÍTICAS POCO EXITOSAS EN TÉRMINOS DE TRANSPORTE PÚBLICO (1970-2005)

El GEM desde 1949 (Ramírez; 2006: 172) concesionó el servicio de transporte público, creando una relación de colaboración entre los particulares y este, esquema que se ha mantenido hasta nuestros días. Modelo en el cual los transportistas son los encargados de brindar el servicio mientras que el Estado se encarga de crear la infraestructura adecuada para la prestación del mismo. El GEM se ha limitado desde entonces, preocupándose exclusivamente por el ordenamiento vial, la

ampliación de calles, el incremento en el parque vehicular (para el servicio), creación de nuevas vialidades para desahogar las calles cada vez más congestionadas, etc. Sin embargo, pareciera que entre más esfuerzos realiza el GEM para ordenar las calles de la ciudad, lo que requiere organizar al transporte público, más desorganizada se vuelven estas.

¿Se puede culpar exclusivamente al GEM por el servicio de transporte público? ¿La culpa la tienen los concesionarios? ¿Los operadores del transporte público son los culpables del caos vial? ¿Cuál es la influencia que tienen los agentes de tránsito? ¿El ordenamiento vial beneficia o perjudica el tránsito? ¿La forma en que se maneja el transporte público es la mejor? El funcionamiento del transporte público va más allá de analizar las acciones que a tomado el GEM o las malas decisiones por parte de los transportistas para crear rutas complicadas. El transporte público encierra un entretreído de relaciones sociales que le hacen operar de la forma en que lo hace, siendo el operador de la unidad en quien, generalmente, se despliegan las críticas y recae la forma en que funciona el transporte público.

Ejemplo de esto es cuando en el 2003 se pone en marcha el programa de reordenamiento vial, durante el periodo de Arturo Montiel Rojas, en el cual se le asignó un carril exclusivo, en avenidas principales, para el transporte público. Este programa tenía como objetivo la fluidez de los otros dos carriles para desahogar el tráfico. Sin embargo, el problema no se resolvió. Quienes pensaron en este proyecto no tomaron en cuenta diferentes factores que influyen en los embotellamientos. ¿Cómo podía fluir apropiadamente el carril de transporte público si en este se realizaban reparaciones como re-encarpertamiento? ¿Ayuntamiento y Agentes de tránsito realizan correctamente su trabajo? ¿Los usuarios del transporte público respetan las paradas y hacen el uso correcto del transporte? ¿De qué sirven el reglamento o las acciones del gobierno si nadie las acata?

La pésima organización en que existe en la ciudad de Toluca ocasiona que a horas pico en calles principales se estén haciendo reparaciones, lo cual provoca la reducción en carriles o hasta la desviación del mismo. Camiones de carga parados a uno u otro lado de las calles ocasionan que el tráfico se vuelva lento. Automóviles particulares estacionados en el carril exclusivo el transporte público y hasta en doble fila. Mientras todo esto sucede, los agentes de tránsito realizan un trabajo medianamente aceptable, recibiendo algunos “donativos” por parte de los operadores del transporte para poder salirse de su carril correspondiente. La forma en que funciona la ciudad; la forma en la que la población se mueve dentro de esta impacta directamente en el desempeño del transporte público. Se debe abrir el panorama y no sólo pensar que es el exceso de oferta lo que

ocasiona que se provoquen embotellamientos o un mal servicio, mirar el trabajo de un operador de transporte público significa, también, mirar más allá de la unidad que maneja.

Si bien es cierto que no podemos atribuirle por completo al GEM el funcionamiento del transporte público, tampoco podemos ignorar que las decisiones que se han tomado en torno a este han llevado a que se genere la dinámica caótica en la que se desenvuelven diariamente las personas que residen en la ciudad. El GEM aun cuando no maneja el servicio de transporte público tiene la capacidad de limitar el funcionamiento de este. La Secretaria de Transporte (ST) es la responsable no solo de otorgar las concesiones, también es la responsable de hacer los estudios correspondientes que consideren si las que los transportistas solicitan son necesarias o no. Pero en un país como México donde la corrupción es un evento cotidiano el otorgar concesiones o aprobar rutas no solo innecesarias sino inconvenientes resulta sencillo.

Sin embargo no es sólo la corrupción lo que provoca el caos en el servicio. El hecho de que las administraciones que han hecho intentos para generar un cambio en la dinámica del transporte público no se coordinan con las administraciones pasadas o con las que le siguen provoca que el transporte público se encuentre desligado de las necesidades de urbanidad de la ciudad de Toluca. El servicio de transporte público es ineficiente, inseguro e incómodo. Son muchas horas-hombre las que se pierden en los traslados, siendo, al mismo tiempo, uno de los más encarecidos a nivel nacional, a pesar de esto el servicio de transporte no responde a las necesidades de la población.

A finales del 2012 se empezó a anunciar un nuevo incremento en el precio del transporte público, a diferencia de otros años algunos sectores de la población, estudiantes y trabajadores, mostraron descontento por este incremento. Evidencia de esto fueron marchas realizadas en contra, la elaboración de un pliego petitorio, por parte de un grupo llamado METROBUSTolucaYa, consultas ciudadanas, entre otras. A pesar de esta oposición a mediados de 2013 se autoriza la nueva tarifa mínima de \$8 por los primeros 5 KM y \$0.20 por cada kilómetro adicional excedente de la tarifa inicial (Gaceta de Gobierno; 16 de Mayo 2013: 3). El GEM prometió con este último incremento cambios sustanciales en el servicio de transporte, transformación que no se ha dado en el servicio de transporte. La población no solo se ve afectada en términos de horas-hombre perdidas, sino también en términos económicos. El servicio de transporte parece ser más un lastre que un beneficio para la población que hace uso de él.

3.4 GEM Y TRANSPORTE PÚBLICO

En el año de 1949 Alfredo del Mazo Vélez ¹⁴ (Ramírez; 2006: 172) aprueba la modalidad de transporte público concesionado, que cómo se explicó anteriormente consiste en una colaboración entre particulares y el Estado. Los particulares son los encargados de proporcionar el servicio, mientras el Estado es el encargado de proporcionar la infraestructura necesaria. Desde vialidades adecuadas hasta paradas ubicadas en lugares estratégicos.

La primer línea de camión, llamadas de este así porque en esta época existía la línea de ferrocarril y la de autobuses (Ramírez; 2006), se llamó Colón Nacional – cabe mencionar que no es la misma línea que opera actualmente –, sus fundadores fueron Benjamín Ávila, Miguel Miranda y Mariano Camacho, este último padre del ex gobernador César Camacho Quiroz.¹⁵

En el año de 1970, periodo de gobierno de Carlos Hank González¹⁶ (CHG) el Estado de México vive una expansión demográfica, la población total de la entidad crece a 3, 731, 150 de habitantes debido a la migración y a las altas tasas de fecundidad (INEGI, Censo 1970 Y Censo 1980). La Ciudad de Toluca no estuvo exenta de este proceso concentrando, junto con la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), 70% de la población estatal. Es precisamente en esta década que se empiezan a consolidar las bases de la industrialización expansiva que estaba sufriendo el país. Siendo Toluca una de las ciudades que, en la década de los ochenta, se afianzará como una de las nuevas metrópolis. Durante la administración de CHG, quien fue considerado el prototipo de *político-empresario*, se inicia la urbanización de la zona que hoy es Nezahualcóyotl, Cuautitlán Izcalli y en el antiguo vaso del Lago de Texcoco. A partir de esta década el Estado de México será uno de los cuales concentre una gran cantidad de actividades secundarias y terciarias. Para que esto pudiese ocurrir se presentaron dos fenómenos; el primero de ellos es el proceso de conurbanización

¹⁴ Alfredo del Mazo Vélez (Atlacomulco; 21 de agosto de 1904 - Ciudad de México; 19 de diciembre de 1975). Fue un político mexicano miembro del Partido Revolucionario Institucional, que se desempeñó como Gobernador del Estado de México de 1945 a 1951, siendo el primer Gobernador Mexiquense en mantenerse en dicho puesto un Sexenio constitucional (pues hasta entonces la duración del periodo constitucional era de cuatro y no de seis años)

¹⁵ César Octavio Camacho Quiroz (San Miguel Totocuitlapilco, Estado de México; 14 de febrero de 1959) es un político y abogado mexiquense, miembro del Partido Revolucionario Institucional. Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma del Estado de México, de cuya Fundación fue presidente de 2004 a 2013; Maestro y Doctor en Derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México. Actualmente presidente del Partido Revolucionario Institucional (PRI).

¹⁶ Carlos Hank González (Santiago Tianguistenco, Estado de México; 28 de agosto de 1927 - 11 de agosto de 2001) fue un político mexicano, miembro del Partido Revolucionario Institucional, quien fue maestro de primaria, presidente municipal de Toluca, Gobernador del Estado de México, Regente de la Ciudad de México, titular de las Secretaría de Turismo y Secretaría de Agricultura durante el salinismo.

que sufrieron los municipios cercanos a las Ciudad de México, los cuales, en poco tiempo, pasaran a ser lo que hoy se conoce como la ZMCM; el segundo será la concentración de estas actividades – secundarias y terciarias – en ciudades vecinas del DF, entre las cuales se encuentra la ciudad de Toluca, sin dejar de ser la Ciudad de México donde se concentren la mayor cantidad actividades económicas (Gabino/Baca; 1994).

En tan sólo de cuarenta años hubo una transformación drástica en las actividades económicas en el Estado de México; en el año de 1940 las actividades agrícolas reportaban un 40.3% al PIB estatal y para el año de 1980 tan sólo reportaban un 5.4% (Gabino/Baca; 1994). Todo como resultado del acelerado crecimiento de actividades urbano-industriales. Esto se debe a que el Estado de México fue óptimo para el desarrollo de estas actividades gracias a su cercanía con el Distrito Federal y la amplia gama de consumidores con que este contaba. Así mismo la política de exención de impuestos y los apoyos financieros, para industrias en el DF y el Estado de México, contribuyeron al establecimiento de las mismas. En la década de los sesenta se asentaron más cincuenta mil empresas en este territorio, volviéndose la ZMCM y la ZMT los principales corredores industriales. El desarrollo industrial en esta zona dio pie a la migración hacia el Estado de México, principalmente a los municipios de: Tlanepantla, Naucalpan, Ecatepec, Tultitlan, Cuautitlan y Toluca. La urbanización acelerada en la Ciudad de México comenzó a expandirse absorbiendo algunos de estos municipios y dando pie a la emergencia de nuevas metrópolis.

Tanto el crecimiento demográfico como la expansión urbana que estaba sufriendo la ciudad de Toluca provocaron por parte de los ciudadanos una exigencia para la satisfacción de los servicios médicos, escolares, luz, agua, transporte, etc. En términos de transporte durante la administración del gobierno de CHG se realizaron dos acciones, las cuales tenían como finalidad descongestionar el Centro de la Ciudad. Se creó la dirección de Seguridad Pública y Tránsito y se trasladó la Terminal de autobuses a la periferia de la ciudad. Como consecuencia de esta última acción se crearon dos rutas más: conectando el centro con la terminal. La dinámica de la ciudad durante esta época se movía principalmente en esta área, el traslado de la terminal logró dar cierta fluidez a la misma, sin embargo el problema no fue resuelto, ni siquiera considerado dentro de las políticas públicas. La ciudad de Toluca contaba para ese entonces con 239, 261 habitantes, de los cuales 191, 409 hacían uso del servicio de transporte público, principalmente el autobús (Ramírez; 2006), el servicio no satisfacía – y sigue sin hacerlo – las necesidades de movilidad de la población. La mancha urbana crecía a pasos agigantados y el servicio no mejoraba: el tiempo de espera del autobús iba de los 15

a los 25 minutos; autobuses, en su mayoría deteriorados, se averiaban continuamente. Los usuarios – resignados – debían esperar, corrían el riesgo de que la siguiente unidad estuviese abarrotada, de ser así había que esperar más tiempo. Cabe preguntarse a quién beneficiaba en realidad el desahogo del centro de la ciudad, es evidente que a los usuarios del servicio público de transporte no, a pesar de ser usados como pretexto para poner en marcha estas acciones.

Una de las explicaciones al problema del transporte público, la cual ha existido desde siempre, y ha contribuido a que este no mejore y consolide la manera en que opera es la corrupción. Las “gratificaciones” a los agentes de tránsito para no remover placas, aplicar multas o llevar unidades al corralón, ya sea por ser unidades ilegales o deterioradas, continúa siendo una práctica usual en esta red de transporte. Las líneas de camión van *adaptándose* y buscando la forma de obtener un mayor beneficio del servicio que otorgan. La línea Autotransportes Urbanos y Suburbanos de Santa Ana Colón Nacional S. A de C. V sufre cambios administrativos, Mariano Camacho deja la empresa para crear otra. Surge una nueva línea de autobuses Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de Permisionarios. Son sólo estas dos empresas las que ofrecen el servicio de transporte público, ambas empresas contaban con 173 unidades registradas y ofrecían su servicio en 18 rutas (Ramírez; 2006). Los integrantes de la segunda empresa estaban relacionados con el trabajo del servicio foráneo de transporte y con el servicio de carga. Por cuestiones fiscales decidieron registrar la línea como sindicato. De este modo se pagaban menos impuestos. Los autobuses eran comprados de forma íntegra por los dueños, al estar registrada la línea como sindicato no tenían la opción de acercarse a arrendadoras o créditos bancarios. Sin embargo, en búsqueda del máximo beneficio, las empresas de transporte público no registraban todas las unidades, la mitad de la unidad son ocultadas no sólo para evadir los impuestos – que ya se evitaban por el simple hecho de ser Sindicato – sino obtener más ganancias. Lo curioso es que a pesar de ser unidades “ocultas” circulaban con placas oficiales de la Dirección de Tránsito (Ramírez; 2006). La corrupción continuará preservando los problemas del transporte, todo en pro de las ganancias de aquellos que se comprometieron a otorgar un servicio público.¹⁷

¹⁷ Durante este periodo el servicio tendrá un costo de 80 centavos (Ramírez, 2006), el salario mínimo estaba en \$27.93 (Secretaría del Trabajo y Previsión social; 2014). Los ciudadanos invertían 2.9% de su salario en un solo viaje en autobús.

Para la administración de Jorge Jiménez Cantú (1975 -1981),¹⁸ el servicio de transporte público sigue sin darse abasto con una población que crecía de forma desmedida: 25, 223 habitantes que demandaban no solo transporte público, sino vivienda; educación; salud; servicios públicos como agua y electricidad, etc. La única tarea que realiza el GEM en relación con el transporte público es realizar un “diagnóstico para interpretar las demandas del transporte” (Ramírez; 2006: 123), sin embargo no se generan acciones para solucionar los problemas que representa este servicio. La administración de Jiménez Cantú no pudo reaccionar ante las múltiples demandas que una sociedad en crecimiento estaba exigiendo. El déficit en el transporte público se volvió cada vez más notorio, el crecimiento de la mancha urbana provocó que el servicio no se distribuyera de forma uniforme, por lo tanto, este no llegaba a todos los puntos donde era requerido. A partir de un estudio geoeconómico, en el año de 1981 se gestiona un programa para el transporte público en el cual se pretendía poner en marcha un sistema donde las líneas contaran con subestaciones necesarias y eficientes para mejorar el servicio (RAMÍREZ/Hernández, 2007). Dicho sistema tenía como finalidad abastecer de forma total la demanda requerida, este programa es mejor conocido como el Sistema Troncal de Transporte.¹⁹ A pesar de los esfuerzos realizados por el GEM esta acción no tuvo un impacto sustancial en el sistema de transporte. El servicio sigue sin cubrir la demanda de la población.

Para el año de 1980 – década del neoliberalismo – ya existen en la ciudad ocho líneas de transporte urbano (Ramírez; 2006) repartidas en 66 rutas, la línea Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, Sindicato de Permisarios²⁰ modifica su nombre, siendo una de las más grandes hasta la fecha. Como la mayoría de las empresas de transporte público que surgirán posteriormente, esta línea de autobuses emergió, en 1970, de la separación de la línea Colón Nacional – hoy desaparecida –. Anteriormente constituida como Sindicato, hoy es se le conoce como Transporte Urbano y Suburbano de Toluca S. A de C.V. Esto implicaba una serie de cambios en la constitución de la misma. Siendo Sindicato la empresa evitaba hacer el pago de algunos impuestos, sin embargo no tenía acceso a créditos bancarios ni a arrendadoras, constituyéndose como Sociedad Anónima de Capital Variable (S.A de C.V.) hay una facilidad por parte de los socios para aumentar el capital de la empresa

¹⁸ Jorge Jiménez Cantú (Ciudad de México, Distrito Federal, 27 de octubre de 1914 - 10 de noviembre de 2005). Político y médico mexicano, perteneciente al Partido Revolucionario Institucional, que se desempeñó como Secretario de Salubridad y Asistencia y Gobernador del Estado de México entre 1975 y 1981.

¹⁹ Este se refiere a un sistema de transporte que une el centro de la ciudad con puntos opuestos a la misma sin ser una red articulada o integrada.

²⁰ Se menciona esta línea porque es una de las más grandes en Toluca y su Z.M. La cual ha crecido y sigue operando.

y solicitar financiamiento bancario, esta situación abrió las puertas a la empresa para poder adquirir más unidades y obtener más concesiones. A partir de ese momento en términos fiscales la línea de autobuses tiene los mismos derechos y obligaciones, así como en términos legales, que cualquier otra empresa, es decir realizar el pago de impuestos sobre las ganancias obtenidas.

En el siguiente periodo gubernamental (1982-1987) bajo el cargo de Alfredo del Mazo González²¹ y, su sucesor Alfredo Baranda García²² (1986-1987). Se realiza otro diagnóstico,²³ el cual da como resultado: tiempo excesivo y la falta de control en los servicios concesionados, identificados como problemas dentro del servicio que tienen que resolverse (RAMÍREZ/Hernández, 2007). Se continúa con el Sistema Troncal de transporte establecido por la administración anterior, pero no se generan acciones para contrarrestar el tiempo perdido y la falta de control sobre los concesionarios. Los diagnósticos que se realizan tienen la finalidad indagar cuales son las deficiencias del transporte público para generar políticas públicas que ayuden a su reordenamiento, sin embargo, estos fueron realizados a nivel macro y las administraciones no se preocuparon por hacer un estudio a fondo de los municipios que rodean al Valle de Toluca. La única acción que realizó el GEM, en el año de 1982, fue otorgar concesiones con el fin de que se crearan nuevas empresas del transporte público y, de este modo, resolver el problema de la demanda – Importante es mencionar que es justo en esta década cuando comienza a impulsarse el modelo económico neoliberal, el cual implica promover el

²¹ Alfredo Hilario Isidro del Mazo González (Toluca, Estado de México; 1943). Político mexicano perteneciente al Partido Revolucionario Institucional, que ha desempeñado varios cargos en el gobierno de su país, siendo Gobernador del Estado de México, Secretario de Energía, Minas e Industria Paraestatal y candidato a Jefe de Gobierno del Distrito Federal por el PRI en las primeras elecciones para ese cargo, mismo que perdió.

²² Alfredo Baranda García (Ciudad de México, Distrito Federal; 1944). Es un abogado y político mexicano, miembro del Partido Revolucionario Institucional que fue Gobernador sustituto del Estado de México. Alfredo Baranda es abogado egresado de la Universidad Nacional Autónoma de México, y cuenta con dos Maestrías, una en economía en El Colegio de México y otra en administración en la Universidad de Harvard. Inició su carrera en el servicio público como funcionario del Banco de México, posteriormente ocupó el cargo de Director de Política del Sistema Financiero en la Secretaría de Hacienda y en 1982 el Gobernador del Estado de México, Alfredo del Mazo González lo nombró Secretario de Finanzas, cargo en el que permaneció hasta 1986, cuando al solicitar licencia Del Mazo para dejar la gubernatura, el Congreso del Estado de México nombró a Baranda para sustituirlo el año restante del periodo constitucional. Posterior a la gubernatura se desempeñó como Embajador de México en España, Director de TELMEX y Procurador Federal del Consumidor.

²³ Los resultados de este diagnóstico están plasmados en el Plan de Desarrollo del Estado de México 1984-1987.

sector privado, por lo tanto no es casualidad que fuese en este momento histórico cuando se repartieran al por mayor permisos y concesiones para la creación de nuevas empresas con la justificación de otorgar un mejor servicio –. El GEM, incluso con los diagnósticos realizados, no pudo establecer parámetros concretos para realizar acciones que realmente tuvieran un impacto en el servicio deficiente. En este momento es más notorio el abandono por parte del gobierno hacia el servicio de transporte, relegando la responsabilidad a las empresas privadas que se encontraban descontroladas, según los resultados del diagnóstico realizado.

La Dirección de Seguridad Pública y Transporte, dependencia encargada de gestionar los trámites para autorizar rutas, tarifas, placas y autobuses, fue – y sigue siendo – madriguera de la corrupción. Con la expansión burocrática – la creación de más dependencias para realizar trámites – los procesos de gestión y las normas para autorizar cualquier trámite se fueron volviendo más complicados. El tiempo perdido en la realización de estos trámites dio pie a que los líderes de las empresas buscaran *agilizar* los movimientos burocráticos repartiendo dinero a quien fuese necesario para mantener la empresa funcionando. Los concesionarios continúan ocultando unidades y evadiendo impuestos. El sistema de compadrazgo que está implantado en México, el cual permea la mayor parte de sus instituciones, fomenta que existan empresas “recomendadas” – líderes de estas empresas que son familiares o amigos cercanos de cierta figura política tienen prioridad en la lista de trámites burocráticos–. Las normas plasmadas en el papel son ignoradas, otro tipo de reglas entran en juego dentro de estas instituciones donde la autoridad no sólo no ignora lo que sucede sino que busca que todo se maneje de acuerdo a este “orden” corrupto.

La migración ocurrida tras el terremoto de 1985 en la Ciudad de México contribuyó al crecimiento demográfico, lo cual complicó la situación del gobierno en cuanto a su capacidad de dar respuesta hacia las distintas demandas sociales por parte de la ciudadanía. El crecimiento desordenado obstaculizó aún más que el servicio de transporte público se pudiese otorgar de forma eficiente. Seis empresas se crearon a partir de la convocatoria que realizó el GEM en esta época. Ocho empresas en total se hacen cargo del servicio de transporte público, con un total de 904 autobuses y 66 rutas: Autotransporte Urbanos y Suburbanos Colón Nacional, S.A de C.V con 213 unidades y 17 rutas; Transporte Urbano y Suburbano de Toluca con 159 unidades y 9 rutas; Urbanos y Suburbanos Adolfo López Mateos con 149 unidades y 8 rutas; Autobuses 2 de Marzo U.C.H.P., S.A de C.V. con 126 unidades y 10 rutas; Urbanos y Suburbanos Tollotzin con 52 unidades y 4 rutas;

Servicios Urbanos Xinantécatl con 77 unidades y 7 rutas; Sistema Troncal de Toluca con 70 unidades y 6 rutas; Urbanos y Suburbanos Zinacantepec con 58 unidades y 5 rutas (Ramírez; 2006).

Si el gobierno pensó que el problema del transporte era la cantidad de autobuses en circulación, ciertamente se pensó que la solución era crear más empresas que proveyeran el servicio a la población. El tiempo de espera se hizo más corto, de los 25 minutos que tenía que esperar un pasajero en los años 70 ahora la espera era de entre 5 y 10 minutos (Ramírez; 2006). Esta entrega de permisos sin criterio por parte del gobierno provocó diversos problemas – vigentes hasta el momento –: la competencia entre empresas. El problema se vuelve evidente para quienes viven la ciudad, el gobierno no interviene para solucionar el problema.

No viendo otra salida para poder otorgar el servicio a una población cada vez más creciente – y al igual que anteriores administraciones –, se otorgaron más concesiones y permisos, sin mayor regulación o estudios previos sobre las empresas y las rutas que se autorizaban. Habiendo cuatro empresas con más de 100 unidades trabajando – una de ellas con unidades sumamente deterioradas – y otras cuatro con una menor cantidad, los operadores de las unidades tenían – tienen – que competir por el pasaje. Las consecuencias reflejan en las malas prácticas de manejo y, por supuesto, conflictos viales. En las avenidas principales de la ciudad donde más se complica el tránsito, esto se debe a que aun cuando las empresas cuentan con rutas diferentes en las avenidas principales se empalman y tienen que competir por el pasaje. Es importante mencionar que no sólo se compete con diferentes empresas sino con los mismos compañeros de trabajo.

El área urbana estaba creciendo, las rutas llamadas de acercamiento a la ciudad rápidamente son absorbidas por la nueva mancha urbana, de este modo surgen las rutas suburbanas.²⁴ Los recorridos se vuelven más largos y lentos. La expansión urbana provoca que el servicio se vuelva polarizado. Crear rutas donde casi no hay demanda o pocos pasajeros es una pérdida de tiempo y dinero para las empresas. Esto sin mencionar que aún se encontraban calles sin pavimentar, lo que para los empresarios se traduce en deterioro de sus unidades, – supuestamente – en óptimas condiciones. El transporte público, por lo tanto, se concentra en rutas que viajan al centro de la ciudad.

Las acciones por parte del GEM al problema del transporte público sobre la falta de oferta fue “satisfecha”, los usuarios ya no tenían que esperar más de 10 minutos para abordar alguna unidad. Sin embargo, y como era de esperarse, las administraciones que se dedicaron a otorgar concesiones

²⁴ Rutas que salen de la ciudad y que conectan con poblaciones cercanas.

al por mayor nunca pensaron en las consecuencias. La solución del gobierno fueron más unidades a un servicio mal planeado, no se tomó en consideración el tiempo de traslado y la pérdida de horas hombre que afectarían aún más a quienes hacen uso de este servicio. Embotellamientos y caos vial afectan a todos los que a diario viven la ciudad – automovilistas, motociclistas y usuarios –, más de una hora de vida puede llegar a perderse en el tráfico de la ciudad. Aquellos que encontraron medio distintos para moverse por la ciudad, desde el caminar hasta rodar la ciudad, se ven amenazados diariamente por las toneladas de fierro y fibra de vidrio que circulan por la misma con prisa y sin precaución. El gobierno sólo logró acrecentar los problemas del transporte: la seguridad, la comodidad – de usuarios, no usuarios y operadores no fue considerada –, la eficiencia no fue tomada en cuenta. Fue una respuesta rápida a un problema que necesitaba un análisis y soluciones bien pensadas, las consecuencias a esta solución se siguen padeciendo hoy día.

Para el año de 1990 el área urbana ya se había consolidado en los municipios de Lerma, San Mateo Atenco, Metepec y Zinacantepec. Durante el periodo de Mario Ramón Beteta²⁵ e Ignacio Pichardo Pagaza,²⁶ se hace un estudio de reconocimiento del servicio de transporte público este refleja que el servicio no ofrece seguridad, comodidad, ni es saludable para la población que hace uso de él (RAMÍREZ/Hernández, 2007). De las diversas propuestas para descongestionar el tráfico en la ciudad de Toluca, como crear diferentes terminales en el Estado, ninguna se llevó a cabo. El objetivo de este gobierno era mejorar la calidad de vida de la población, lo cual incluía mejorar el servicio de transporte público.

En el año de 1992 bajo el cargo de Ignacio Pichardo Pagaza, a través de la ST, se emite una nueva convocatoria de concesiones (RAMÍREZ/Hernández, 2007). El objetivo era poder cubrir las zonas que se encontraban sin servicio. Empresas como Transporte Urbano y Suburbano de Toluca S.A. de

²⁵ Mario Ramón Beteta Monsalve (Ciudad de México; 7 de julio de 1927 – Ciudad de México; 6 de octubre de 2004). Economista y político mexicano, que se desempeñó en numerosos cargos en el área económica del gobierno de México, y además fue gobernador del Estado de México de 1987 a 1989.

Mario Ramón Beteta fue hijo del Gral. Ignacio M. Beteta, militar revolucionario y jefe del estado mayor presidencial del presidente Lázaro Cárdenas del Río, y sobrino de Ramón Beteta Quintana, Secretario de Hacienda en tiempos de Miguel Alemán Valdés.

²⁶ José Ignacio Pichardo Pagaza (Toluca, Estado de México; 13 de noviembre de 1935). Es un abogado y político mexicano, miembro del Partido Revolucionario Institucional, ha sido gobernador del Estado de México, secretario de la Contraloría y de Energía. Ignacio Pichardo es abogado egresado de la UNAM, realizó un postgrado en administración en el Dartmouth College y tiene una maestría en administración y finanzas públicas por la London School of Economics.

C.V., piden otra concesión para poder manejar otra empresa de transporte. Esto incrementa el número de camiones y rutas para una sola empresa. En 1995 surge Transportes Urbanos y Suburbanos Tollocan S.A de C.V, como una segunda empresa.

El gobierno al implementar esta política pretende dar una respuesta a las demandas de la población hacia el servicio de transporte, pero como en el periodo anterior no se prestó atención en las consecuencias en cuanto a otorgar más concesiones. La solución para las demandas de la población siempre ha sido otorgar más concesiones y poner en circulación más autobuses, sin embargo eso no ha resuelto ninguna de las demandas de la población, por el contrario ha provocado más problemas.

Durante la siguiente administración se desincorpora el Sistema Troncal de transporte y se incrementan las concesiones. Para esta década el transporte público se encuentra saturado. El exceso de concesiones otorgadas por las administraciones anteriores provocó que las calles se saturaran, el tránsito en avenidas principales se volviera lento y la competencia entre los operadores se volviera más intensa. Las prácticas de manejo por parte de los operadores se volvieron más violentas, cuidándose no sólo de otros operadores, también de taxis y de los conductores de particulares.

A pesar de las intenciones del GEM para mejorar la calidad del servicio público las acciones que fueron llevadas a cabo tuvieron los efectos contrarios el problema que se detectó en el periodo de Alfredo del Mazo "... se destaca el tiempo excesivo que realizan los pasajeros en transportarse, así como la falta de control en los servicios concesionados" (RAMÍREZ/Hernández, 2007, 190), no se resuelve, al contrario, los trayectos en autobús se vuelven largos y tediosos gracias al exceso de unidades, de rutas y de líneas que aparecen por las concesiones otorgadas.

Para 1995 se habían creado 20 empresas nuevas de transporte público. Con 262 camiones y 1,506 rutas se pretendía satisfacer la demanda del transporte público (Ramírez; 2006). Hasta 1993 el pasaje costaba \$900, el salario mínimo equivalía a \$9, 138. 89. El 10% del salario se invierte en transporte

Un nuevo diagnóstico se realiza bajo la administración de Arturo Montiel Rojas²⁷ (1999-2005), el cual revela que el servicio se encuentra saturado (RAMÍREZ/Hernández, 2007). Sin embargo no hay ninguna acción para revertir lo que las administraciones anteriores habían provocado. La única acción por parte del gobierno fue crear más dependencias (secretarías y departamentos) que se relacionaran con el transporte público. Como si el problema fuera burocrático, expandir la administración fue la solución que busco este gobierno para el problema de transporte público. Se ponen en marcha dos programas, uno de ellos es el de ordenamiento vial. Programa, del cual se hablará más adelante, que hasta la fecha no ha dado los resultados esperados: evitar el congestionamiento vial en las avenidas principales.

En el año 2000 el precio del pasaje se encontraba en \$4, el salario mínimo en \$35.12 lo que equivalía al 11.38% invertido en transporte, considerando solo un viaje, este año alcanza el porcentaje más alto en gasto del transporte. En 2003 el transporte incrementa a \$4.50, pero el salario mínimo también aumenta a \$41.53 el porcentaje de inversión en transporte baja a 10%. En 2004 el transporte público aumenta otros cincuenta centavos, el salario mínimo incrementa a \$46.80 el porcentaje invertido en transporte se mantiene. Para 2013 hay otro aumento en el transporte público, el cual desencadena polémica entre la población. El precio del pasaje tiene un valor de \$8, el salario mínimo aumentó a \$67.29 y la inversión en transporte descendió a %5 (considerando solo un viaje).

3.5 PERIODO DE GOBIERNO DE ENRIQUE PEÑA NIETO (2005-2011) Y SU IMPACTO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Aun cuando no ha habido ningún cambio en el transporte público, se debe resaltar que el este desde el año de 1970 ha formado parte de la agenda y campaña política de los gobernadores del Estado de México – lo que quiere decir que está identificado como un problema al que se le debería dar solución, pero que resulta más un anzuelo para atraer votantes sin dar respuesta al mismo –, “ahora sí se pondrá orden al transporte” es uno de los *slogans* favorito de los candidatos a la gubernatura.

²⁷ Arturo Montiel Rojas (Atzacmulco, Estado de México; 15 de octubre de 1943) es un político mexicano miembro del Partido Revolucionario Institucional, licenciado en Administración de Empresas y en Contaduría Pública de la Universidad Nacional Autónoma de México. Como servidor público ha sido presidente municipal de Naucalpan, Secretario de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de México, director general de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación y director general de los Talleres Gráficos de México.

No existen cambios sustanciales durante el gobierno de Enrique Peña Nieto²⁸ (EPN) al Sistema de Transporte Público, sin embargo este formó parte esencial de su Plan de Desarrollo para el Estado de México 2005-2011, el cual formaba parte de acciones a realizar en términos de Seguridad Económica.

Las primeras *acciones* por parte de esta figura política – ahora presidente de la República mexicana – en torno al tema “transporte público” será salir del país “para realizar reuniones de trabajo con empresas de transporte masivo...” (Gaceta de gobierno 2006; 1) en Alemania. Estas supuestas reuniones de trabajo con la empresa Siemens TS TK, “empresa que está a la vanguardia en las áreas de Información y comunicaciones, Componentes y Sistemas de Automóvil, Electromédica, Automatización Industrial y Logística, Sistema de Gestión de Edificios y Seguridad Electrónica, Energía y Transporte Ferroviario” (Gaceta de Gobierno; 2006: 3), tenía como intención promover proyectos para el Valle de México, tales como: “la construcción y operación de líneas de transporte articulado y un sistema eléctrico de transporte masivo que conecte a las regiones del Estado con esta zona metropolitana” (Gaceta de Gobierno; 2006: 3). Posterior a esta reunión de trabajo el gobernador del Estado asistió a la Feria de Infraestructura Pública (*Public Infrastructure*),²⁹ organizada por la empresa Deutsche Messe AG, enfocada a aquellos que son “tomadores de decisiones del sector público” (Gaceta de Gobierno; 2006: 4) y donde los temas a tratar fueron: el financiamiento, desarrollo, mantenimiento y operación de la infraestructura pública. A partir de esta visita al país germano se pretendía obtener información *necesaria y suficiente* sobre proyectos

²⁸ Enrique Peña Nieto (n. Atlacomulco, Estado de México, 20 de julio de 1966) es el presidente de México desde el 1 de diciembre de 2012. Abogado por la Universidad Panamericana y maestro en administración de empresas por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores. Miembro del Partido Revolucionario Institucional desde 1984.

Previo a la presidencia, se desempeñó políticamente como subcoordinador financiero de la campaña de Arturo Montiel Rojas; secretario particular del titular de la Secretaría de Desarrollo Económico del gobierno del Estado de México (1993-1998); fue Secretario de Administración del gobierno del Estado de México (2000-2002); diputado local por el distrito XIII en la LV Legislatura del Congreso del Estado de México siendo coordinador de la fracción parlamentaria del Partido Revolucionario Institucional.²

Entre 2005 y 2011 fue gobernador del Estado de México tras lo cual contendió por la presidencia de México en las elecciones federales de 2012 llevadas a cabo el 1 de julio de 2012, en representación de la alianza electoral Compromiso por México que agrupaba al Partido Revolucionario Institucional y al Partido Verde Ecologista de México. Resultando electo y siendo ratificado por el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación el 29 de agosto de 2012, tras la impugnación presentada. Tomó posesión el 1 de diciembre de 2012.

²⁹ Public Infrastructure, es una feria que ha optado un nuevo enfoque, atrayendo a distintos sectores relacionados a los temas de proyectos públicos de construcción, sistemas de transporte, desechos de desperdicios y servicios públicos en general, orientado en un mismo ciclo de la infraestructura de planeación, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento. (Gaceta de Gobierno; 2006: 4)

que ciudades europeas estaban poniendo en marcha y analizar su viabilidad para su aplicación en el Estado de México, así como fortalecer la cooperación en términos de tecnología e infraestructura con estos países y al mismo tiempo buscar la posibilidad de gestionar la inversión de diversas empresas europeas en el estado.

El interés por parte de EPN para la modernización del sistema de transporte público estaba enfocado en los municipios que abastecen de mano de obra a la Megalópolis – Distrito Federal–, la zona Oriente del Estado de México, la ZMCM, se encuentra integrada por 35 municipios, los más importantes por su cercanía al DF son Nezahualcóyotl y Ecatepec de Morelos. Las personas que viven en esa parte del Estado de México también sufren el transporte público, sobre todos las consecuencias de su cercanía al Distrito Federal. Grandes cantidades de personas tienen que trasladarse a los centros de trabajo que proporciona la Ciudad de México. Sin embargo, la ciudad de Toluca y su ZM, a pesar de la precariedad del servicio, no se encontraban contempladas en los proyectos para un nuevo sistema de transporte. Pero es importante recalcar que vuelve a ser el mercado y el abastecimiento de mano de obra barata lo que pone sobre la mesa proyectos *modernos* que permiten una mejor movilidad a los trabajadores. Empero ninguna acción se puso en marcha. Esto sólo quiere decir que la ZMCM sigue padeciendo, entre otras cosas, por la movilidad. Se pretendía implementar programas y formas de movilidad que funcionaban en ciudades europeas sin estudiar la realidad que se vive cotidianamente en el Estado de México. Estudios y diagnósticos macro que sobrevuelan la cotidianidad, no ven a profundidad del problema y buscan paliativos a la situación “transporte público”.

El Plan de Desarrollo 2005 – 2011 pretendía realizar un reordenamiento al desarrollo territorial del Estado de México a través del Programa de Redimensionamiento y Reordenamiento del Transporte Público (Gaceta de Gobierno; 2007), sin embargo estos *cambios* se redujeron a “reformas y adiciones” en el Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos. Por ejemplo, el artículo 99 sufrió modificaciones ya que se mencionaba únicamente la caducidad de las concesiones, se consideró a partir de este momento el desgaste que sufren las unidades a lo largo del tiempo. Se establece, entonces, que las unidades tienen un tiempo de vida útil de 10 años, las cuales deben contar con las medidas necesarias de higiene, seguridad y comodidad (Gaceta de Gobierno; 2007). La modificación de este artículo tiene un impacto directo en el transporte público y la prestación del servicio. El artículo 37 y 101, son *reformas* meramente administrativas, la primera da posibilidad de audiencia a los concesionarios cuando por cualquier causa se les termine la concesión, el segundo

se refiere a la expedición, que no exceda lo seis meses, de placas, matrículas y permisos temporales para la prestación del servicio (Gaceta de Gobierno; 2007).

En Abril de 2009, en la Gaceta de Gobierno, se habla de “fortalecimiento en la infraestructura del transporte público”, la cual incluía crear acuerdos con los concesionarios para continuar con la modernización *administrativa*, acercar a los concesionarios a los *nuevos* esquemas para la prestación del servicio y “reestructurar las rutas para el sistema público de transporte colectivo con base en la demanda actual y futura del servicio, para reducir los tiempos de traslado: y fortalecer el transporte masivo” (Gaceta de Gobierno; 2009: 1). De nuevo las modificaciones son simplemente administrativas. Las acciones que pretenden reordenar el desarrollo del estado de México no traspasan lo trámites burocráticos. El gobierno, impulsando sus acciones, subsidió a los concesionarios de los pagos que tienen el deber de realizar ante la Secretaría de Transporte con la finalidad de:

[...] salvaguardar las condiciones de seguridad, eficiencia y calidad con que se debe prestar el servicio público de transporte de pasajeros; continuar impulsando la renovación y modernización del parque vehicular del transporte público, la implementación de sistemas electrónicos de prepago en la modalidad de colectivo, y a fin de continuar con la transformación de asociaciones civiles en sociedades mercantiles que prestan el servicio público de transporte colectivo, resulta necesario estimularlos con el otorgamiento de diversos beneficios fiscales por servicios prestados por la Secretaría de Transporte (Gaceta de Gobierno; 2009: 1).

Los subsidios que se otorgaron fueron del 100% desde la cesión de derechos sobre las concesiones hasta las autorización de tarifas fueron subsidiadas. Los concesionarios debían cumplir con ciertas condiciones, estar regularizados en términos de verificaciones, el pago de tenencia y estar constituidos en una sociedad mercantil.

A lo que se le conoció como *modernización administrativa* significó, simplemente, un nuevo reglamento para esta la Secretaría de Transporte. Se transfirieron de la Secretaría de Finanzas a la de Transporte ciertas atribuciones para llevar a cabo los actos de carácter administrativo: el otorgamiento de permisos – “precisar su competencia en materia de transporte público, principalmente” (Gaceta de Gobierno; 2009: 4). Las reformas que se hicieron no solo implicaban un

cambio de artículos, también una reorganización completa de las dependencias auxiliares de esta Secretaría y con estas un nuevo Reglamento.

Se vuelve innecesario y tedioso citar dicho reglamento, pero hay ciertos puntos que deben ser resaltados para conocer cómo se organiza esta dependencia. Se establece dentro de este reglamento que: la Secretaría de Transporte es la encargada de “planear, formular, dirigir, coordinar, evaluar, ejecutar y supervisar las políticas y programas para el desarrollo masivo integral del servicio público de transporte de jurisdicción estatal y de sus servicios conexos, con excepción del transporte masivo de alta capacidad” (Gaceta de Gobierno; 2009: 4). La Secretaría tiene a su cargo “el despacho de los asuntos que le encomiendan la ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México, el Código Administrativo del Estado de México, el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México” (Gaceta de Gobierno; 2009: 5). Esta Secretaría cuenta con veinte unidades administrativas de las cuales se auxilia el Secretario para cumplir con las tareas que su cargo requiere. El Secretario tiene la posibilidad de delegar sus tareas a los subalternos, siempre y cuando esta no tenga que ser realizada exclusivamente por él. Algunas de las atribuciones del Secretario son las siguientes: establecer lineamientos generales de planeación, presupuestación, organización, dirección, ejecución, control y evaluación de los programas y proyectos en materia de transporte público de competencia estatal. Expedir normas técnicas y operativas para la eficiente prestación del servicio público de transporte estatal. Establecer políticas para la integración y operación del Registro Estatal de Transporte. Proponer al Gobernador del Estado se decrete la intervención del servicio público de transporte cuando se interrumpa o afecte la prestación eficiente del servicio. Emitir y ordenar la publicación de la declaratoria de existencia de necesidad pública de transporte y la convocatoria correspondiente para la adjudicación de concesiones. Aprobar el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones, en términos de lo dispuesto por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables (Gaceta de Gobierno; 2009). Estas atribuciones son de delegadas diferentes unidades administrativas, tales como la Subsecretaría de Operación del Transporte, las diferentes Direcciones, la Unidad de Movilidad, etc., con la distinción de que el Secretario es aquel que debe aprobar los proyectos y programas, autorizar nuevas concesiones y retirar las mismas.

A las diferentes unidades administrativas les competen cosas otro tipo de tareas como: Coordinar las acciones de verificación e inspección en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, así como de las condiciones físicas de los equipos, instalaciones y servicios

complementarios. Determinar los casos en que el servicio público de transporte deba prestarse en carriles confinados, con base en los programas que determine la Secretaría. Verificar los papeles de los concesionarios. Atender las solicitudes para los alargamientos, derroteros, enlace, enrolamiento, bases, paraderos, frecuencia, rutas y horarios para la operación de los servicios de transporte en la entidad, de acuerdo con los estudios técnicos y con la necesidad pública existente, para proceder a resolver, previo acuerdo del Subsecretario (Gaceta de Gobierno; 2009). Entre otras. Todas las dependencias que integran a la Secretaría del Transporte se encuentran inter-relacionadas y, al menos en términos teóricos, unas se apoyan sobre otras para cumplir con los objetivos antes mencionados de la Secretaría. Los cambios son simplemente administrativos, se delegan tareas a otras dependencias con la intención de otorgar un *mejor* servicio – ¿A los concesionarios? ¿A los usuarios? ¿A quién beneficia tanta transformación administrativa? –, la realidad inmediata sigue siendo distinta. El transporte continuara en la misma dinámica: inseguro, ineficiente e incómodo.

El Estado de México se divide en cuatro zonas, que a su vez se dividen en delegaciones, cada una de las cuales cuenta con su propia Dirección de Operación de Transporte. La Delegación Regional Toluca se encuentra integrada por los siguientes municipios: Almoloya de Juárez, Almoloya del Río, Atizapán, Calimaya, Capulhuac, Chapultepec, Jiquipilco, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Oztolotepec, Rayón, San Antonio la Isla, San Mateo Atenco, Temoaya, Tenango del Valle, Texcalyacac, Tianguistenco, Toitica, Xaiatiaco, Xonacatián y Zinacantan (Gaceta de Gobierno; 2009). Siendo: Almoloya de Juárez, Chapultepec, Calimaya, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Oztolotepec, Rayón, San Antonio la Isla, San Mateo Atenco, Xonacatlan y Zinacantan (INEGI, 2015), los municipios que pertenecen a la Zona Metropolitana de Toluca. En materia de transporte corresponde a estas delegaciones: 1) Elaborar y proponer, en las materias de su competencia, estudios técnicos que contribuyan a mejorar la prestación del servicio público del transporte, 2) Coadyuvar en la solución de los conflictos entre concesionarios y permisionarios que se generen con motivo de la prestación del servicio público de transporte, en coordinación, cuando se requiera, con el Instituto del Transporte del Estado de México, 3) Mantener actualizados los datos, informes y documentos relacionados con las concesiones, permisos o autorizaciones, coadyuvando en el cumplimiento de los programas y acciones que establezca la Dirección General del Registro Estatal de Transporte Público, 4) Coordinar e implementar las acciones para verificar e inspeccionar que en el servicio público de transporte se cumplan las disposiciones jurídicas y administrativas de la materia e imponer, en su caso, las medidas de seguridad a que haya lugar,

verificando la correcta aplicación de las sanciones por violaciones a las disposiciones aplicables, 5) Coordinar y supervisar las acciones relativas al cambio de los elementos de identificación de los vehículos destinados al transporte público; entre otros.

A pesar de los intentos de la llamada *modernización* administrativa y el *fortalecimiento* en la infraestructura del transporte público, la realidad es que los cambios en términos de organización no tuvieron un impacto real en el funcionamiento del transporte público. Como en las administraciones anteriores no hubo cambios relevantes en la forma en que opera este servicio.

Introducir a la capital mexicana a la modernidad de las grandes capitales era uno de los tantos objetivos pretendidos por la administración de EPN. Incorporar un Sistema de Transporte Masivo, era, según este gobierno, la forma de lograrlo. En Diciembre de 2008 una nota de El Universal afirmaba que la Secretaría de Comunicaciones del Estado de México (SECOM) había realizado los estudios pertinentes y aprobado el proyecto para insertar un sistema de transporte como el que opera en el D.F, el MetroBus. Debido a la infraestructura con la que cuenta la ciudad este sistema de transporte sólo circularía por una de las avenidas principales de la misma, Av. Solidaridad las Torres, Lerma-Toluca-Zinacantan. Ésta nueva forma de movilidad beneficiaría a más de un millón de personas, aseguraba la nota periodística.

Los estudios que se ha realizado la Secretaría de Comunicaciones, arrojan resultados altamente positivos, de tal suerte que una vez concluidos los trabajos de ampliación y movilización en la avenida las Torres, y listo el carril confinado y las estaciones, este nuevo medio de transporte masivo hará que la capital mexicana cuente con un transporte de primera clase entrando a la modernidad de las grandes capitales”, indicó el gobierno estatal.

(El Universal; 2008)

La capital mexicana que comenzó con su proceso de modernización – industrialización – décadas atrás se encuentra rezagada en términos sociales. Y, como administraciones pasadas, se buscó resolver uno de tantos problemas con los que cuenta la ciudad y que ha ido acumulando una serie de conflictos que atraviesan la vida de quienes residen en ella, de forma rápida y con un análisis muy superficial de la situación. Después 13 gobernadores, 13 administraciones y el transcurrir lento de más de 40 años cabe preguntarse si las administraciones realmente quieren hacerse cargo de esta situación. Argumentos para buscar la implementación de un servicio *moderno* de transporte en

la ciudad pueden ser muchas, pero quizá la que debería ser prioridad – la dignificación de quienes viven la ciudad, esto incluye a quienes operan el transporte público – queda subsumida bajo argumentos de mercado. En aquel año, 2008, se argumentó la sobrepoblación de taxis colectivos que operaban en la ciudad como *pretexto* para introducir el transporte masivo. Dicho transporte, que sí se ha vuelto un problema para la ciudad, por lo general proporciona su servicio a las comunidades cercanas a la ciudad. Para muchas personas se vuelve una primera opción al ser más rápido que el autobús, sin embargo es inseguro y opera en la ilegalidad. Cabe preguntarse qué es lo que hace que este siga operando y, tal vez más importante que eso, qué es lo que dio emergencia a este medio de transporte, la explicación más inmediata: desempleo y falta de oportunidades en el Estado de México. A la fecha este transporte no ha sido regulado, se ha ido expandiendo y es uno de los medios utilizados por el crimen organizado para la extracción de personas.

La tan aclamada modernización no llegó, las modificaciones al transporte público se quedaron en simples modificaciones administrativas: cambios de reglamento, reorganización de dependencias, vigilancia en los trámites y otorgar más concesiones.

Poder político y económico han adquirido a lo largo de estos 40 años los dueños de las líneas de transporte público que mueven la ciudad. Los empresarios que otorgan este servicio poco a poco fueron adquiriendo la capacidad de imponer sus reglas de forma tácita, se hicieron de la autoridad para mover la ciudad y para paralizarla de ser necesario. No es secreto que gran parte de las líneas de transporte que se desplazan por la ciudad pertenecen a familias colocadas en puestos políticos, un blindaje al servicio de transporte. Se vuelve intocable en términos legales y políticos. ¿Transformaciones «reales» en el sistema de transporte público? Se tienen que pensar, en un primer momento, en los *perjudicados*: las familias empoderadas y los *beneficios* que estas traen al gobierno estatal. Los cambios son meramente administrativos, con pretexto de poner un orden a un sistema que, desde hace algunos años, se reconoce como deficiente. La cuestión del transporte público pareciera estar encerrada en una oficina. Mantener un control – léase esto como un mero registro de quienes son – de los concesionarios y choferes, al parecer es lo que resolverá el problema de la sobre explotación, de la constante competencia, de la precariedad en la que día con día viven los operadores y los usuarios del transporte. El problema del transporte no se les sale de las manos, al contrario de lo que podría pensarse el desorden en el que se mueve este servicio lo tienen bien controlado, sigue siendo redituable – para algunos –, de no ser así ¿la situación no habría cambiado ya? Las dependencias y la SECOM misma no se dan a la tarea de realizar estudios directos para ver

el funcionamiento de este servicio – no son necesarios, al parecer –. No existe un contacto directo con el servicio de transporte, quienes se dan a la tarea de *reformar* esta situación miran a lo lejos – quizá el modelo germano de transporte público – y lo quieren implementar aquí, donde una mirada más profunda tendría mejores soluciones – pero no se busca solucionar –. Tener un contacto directo sobre los problemas a los que se enfrentan los choferes de las unidades y de ahí crear soluciones para resolverlos. La mala organización de la ciudad y la sobrepoblación de automóviles en la ciudad son problemas que afectan directamente a este servicio. No es posible pensar en una solución concreta en este sector sin antes pensar en todos los elementos que influyen en él.

3.6 PERIODO DE GOBIERNO DE ERUVIEL ÁVILA CAMACHO (2011 A LA FECHA) Y SU IMPACTO EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

En el 2012 se puso en marcha en el municipio de Ecatepec de Morelos el Sistema de Transporte Masivo mismo que, según la administración de Peña Nieto, se iba a poner en marcha en la ciudad de Toluca. Cuatro años después de que El Universal publicará la nota afirmando que dicha ciudad contaría con sistema de Metrobus como sistema de transporte público y afirmando que la SECOM había realizado los estudios correspondientes y el proyecto había sido autorizado. Para el año 2012, el mismo canal periodístico, pone en evidencia que si alguna vez existieron dichos estudios sobre este proyecto fueron mal realizados. “Toluca se quedará sin transporte masivo” – rezaba el encabezado de El Universal – la conclusión fue que la ciudad no estaba diseñada para un transporte de dichas dimensiones. Las vialidades de la ciudad no están diseñadas para el transporte de gran tamaño, según declaraciones de Apolinar Mena Vargas – Secretario de Comunicaciones –, sin embargo, detrás de estas aseveraciones aparece otro discurso, “la rentabilidad”. En el 2008 – el supuesto estudio – estableció que se beneficiarían a más de un millón de mexiquenses con la instalación de este servicio de transporte masivo, en el 2012 la cifra – del *nuevo* estudio – se redujo considerablemente a, tan sólo, treinta mil mexiquenses. Instalar un Metrobus no era rentable para los concesionarios que en algún momento pudieron estar interesados en dicho proyecto. El discurso económico opaca a aquel que trata el diseño de la ciudad. La realidad inmediata es que sí, las calles de la ciudad de Toluca son sinuosas y un medio de transporte como el metrobús sería de difícil operación; sin embargo el estudio – supuestamente realizado – estableció la avenida Las Torres – la cual cruza en recta la ciudad – como la ideal para poner en marcha el proyecto, sin embargo este nunca se concretó, surgen las preguntas del por qué. Lo que dejan entrever los argumentos de Apolinar Mena es que el medio de transporte no sería redituable para los concesionarios, por lo tanto no se iba a invertir en el proyecto.

El discurso de campaña del “ahora sí se va a poner orden al transporte” sigue, como cada administración, en la promesa. El bienestar de los que habitan la ciudad de Toluca, los cuales todos los días se mueven en ella, se ve opacado por el beneficio económico de aquellos que, avaramente, se frotan las manos. ¿Por qué no debería ser así? si en el sistema capitalista en el que se vive solo existe un mantra “el máximo beneficio”. Por lo tanto, al igual que los periodos gubernamentales que precedieron la administración de Eruviel Ávila se trata, solamente, de una mera *modernización administrativa* cuya única intención es incorporar a los concesionarios a las nuevas modalidades de transporte: el sistema de prepago, proyecto que tampoco ha podido ponerse en marcha es un ejemplo de ellos.

A través de una nueva imagen institucional de las placas que deben portar los automóviles y autobuses que presten el servicio de transporte público se busca reducir el servicio ilegal que se proporciona en la ciudad. Se crea un reglamento especial para el Sistema de Transporte Masivo del Estado de México. Se otorgan beneficios fiscales a los concesionarios. Se exhorta a la Secretaría a modificar dos artículos del Reglamento de Transporte Público y Servicios Conexos, en beneficio de los usuarios/no usuarios que pudieran sufrir algún daño a causa del transporte público. Prorroga de Licencias, permisos y tarjetas a los choferes de las unidades. Aumentos en las tarifas máximas para prestación del Servicio de Transporte público, con la finalidad de contar con un transporte seguro, cómodo y eficiente. Creación de un número de quejas y denuncias por parte de los usuarios del Servicio de Transporte. Acuerdo por el que se hace obligatorio que los operadores de las unidades porten uniforme durante la jornada laboral. Instalación de Sistema de video vigilancia, geolocalización y botones de pánico dentro de las unidades de transporte. Convocatoria a los concesionarios que busquen incorporarse al sistema de Prepago. Acuerdo del Secretario por el que se dejan sin efecto los trámites de concesiones que no fueron terminados en tiempo y forma.

En el párrafo anterior se resumen las *acciones* que ha realizado la administración de Eruviel Ávila en lo que se refiere a transporte público. Se puede observar que estas acciones son meramente administrativas, sin una acción directa para buscar un verdadero cambio en el transporte público. De entre estas acciones me parece importante analizar algunas de ellas que tienen una mayor relación con los operadores y los usuarios.

La propuesta de modificar los artículos 57 y 58 del Reglamento del Servicio de Transporte Público y Servicios Conexos, va encaminada a ampliar “a un año, el plazo que los usuarios afectados puedan solicitar la reparación del daño, en donde intervengan unidades concesionadas de transporte” (Gaceta de gobierno, 1: 2012). Estos dos artículos se encuentran en el apartado de SEGUROS DE RESPONSABILIDAD. Donde se especifica a lo que los concesionarios se encuentran atendidos en caso de que se presentase algún siniestro, teniendo el operador la culpa o no, donde sus unidades estuviesen involucradas y algún usuario presentase lesiones o fallecimiento (Reglamento de transporte público y servicios conexos del Estado de México, 2005: 28-29).

Cinco accidentes que involucran al transporte público en 2014, lo suficientemente importantes para tener un artículo en los periódicos, considerando que todos los días se reporta por lo menos un siniestro que involucra autobuses concesionados, nos hace repensar las actividades del gobierno en torno a este problema. Las soluciones que plantean las administraciones son, únicamente, una pantalla del trabajo que no se realiza. Un ejemplo de esto es que en Agosto del 2012 a la Secretaría de Transporte del Estado de México se le exhortó a ampliar un año el plazo para que los usuarios puedan solicitar reparación de los daños, el plazo no se extendió. Sin embargo los accidentes – incluso mortales – siguen ocurriendo día con día, no se busca mejorar al transporte público sino, simplemente, dar paliativos y políticas placebo a los que viven la ciudad.

El aumento a tarifas, por otro lado, no se hace esperar. A pesar de que en la administración de Peña Nieto se incrementó dos veces el precio que debían pagar los usuarios del servicio de transporte, el primero en 2008 y el segundo en 2010, ambos con la “finalidad de que se cuente con un transporte seguro eficiente y de calidad” (Gaceta de gobierno, 2008: 1). En el año 2013, durante la administración de Eruviel Ávila, se realiza otro aumento. No sólo con la finalidad de contar con un transporte público “seguro, eficiente y de calidad”, sino con la propósito de “facilitar la movilidad de los mexiquenses, a través de las líneas de acción relativas a fortalecer y actualizar el marco normativo, de modo que contribuya a reforzar la operación de transporte” (Gaceta de Gobierno, 2013: 1). Previó a la autorización de tarifas y con el rumor en las calles del aumento al precio en el servicio de transporte surgieron grupos que no sólo exigían un alto al mismo, también un cambio sustancial en la forma de operar de este servicio. Se realizaron marchas estudiantiles y ciudadanas protestando en contra de un servicio “inseguro, ineficiente y sin calidad” y, por si fuera poco, caro.

Entre la presión ejercida por los concesionarios a los que “ya no les alcanza” y la ciudadanía, el gobernador Eruviel se *comprometió*, con lo que se conoció como el Decálogo de buenas intenciones: transformar el transporte público, siempre y cuando se autorizará el aumento a la tarifa. De manera Oficial no se publicó dicho documento, es decir, no hay Gaceta de Gobierno que hable sobre estos compromisos por parte del gobernador. Sin embargo, en el informe de Gobierno en 2013, se estableció que la mayor parte de esos compromisos habían sido cumplidos: un servicio de calidad, modernización del servicio, mobiliario urbano multifuncional, seguridad en el transporte, ampliación de transporte masivo, reordenamiento de rutas en el Valle de Toluca, combate a la irregularidad. Acciones que, según el actual gobernador, se realizaron a partir del incremento. Cumpliendo, de este modo, con el Decálogo emitido en 2013.

La creación de un número de denuncias y uniformar a los operadores de transporte público han sido dos acciones que buscan mejorar la imagen del transporte. La primera pretende dos cosas: una participación ciudadana, quienes, con el número telefónico, podrán reportar cualquier anomalía durante el servicio; la segunda, de esta forma se podrán identificar los autobuses irregulares, ya que, solo los camiones autorizados son los que portan el número de quejas creado por la Secretaría – ¿si los *ilegales* tienen la capacidad de portar placas de la ST para transitar por la ciudad, será posible que no consigan el número telefónico emitidos por la misma para las denuncias ciudadanas? –.

El objetivo de la Secretaría es “otorgar a la sociedad mexiquense y a los usuarios del servicio público de transporte un servicio eficiente y de calidad” para lo cual es necesario mejorar su *imagen*. Tanto de autobuses como de operadores. Varias objetivos se pretenden con esta iniciativa: a) que los usuarios puedan identificar a los operadores – al mismo tiempo que exhiben el tarjetón otorgado por la secretaria), b) generar confianza en el usuario (ya que el uniforme *refleja* que el operador está capacitado para ejercer su trabajo), el operador se encuentra respaldado por una organización; c) impulsar el uso del transporte público.

Los problemas planteados en torno al transporte público no pueden ser resueltos con la implementación de un número de quejas y denuncias. Que si bien ayudan al desahogo de la ciudadanía con lo que viven en las calles, si no hay respuesta por parte de las autoridades competentes para ir al fondo del problema estas situaciones continuaran repitiéndose. La implementación del uso de uniforme pretende ir más allá de solo generar una imagen de *nos*

importa, el uso de uniforme “contribuirá a generar una mayor confianza del usuario en que la unidad es conducida por un operador debidamente capacitado, apto para prestar el servicio y respaldado también por una organización de transporte, y en consecuencia impulsar un mayor uso del transporte público de pasajeros sobre el transporte privado, políticas que han probado su eficacia en el contexto de las mejores prácticas de sistemas de movilidad urbana en diversas ciudades del mundo” (GACETA DE GOBIERNO; 2013: 2). El problema de estas iniciativas es que no se acercan a la realidad del problema. La mala planeación de la ciudad, el exceso de unidades de transporte público, la preferencia de transporte privado sobre el público, los accidentes viales provocados por unidades del servicio público de transporte, la inseguridad, la ineficacia, la contaminación, la competencia entre operadores de transporte por el pasaje, etc. No se resuelven con ropa limpia, ni ésta es garantía de una capacitación recibida de parte de las autoridades hacia el operador.

Otra de las grandes promesas para mejorar el transporte público tiene que ver directamente con la seguridad. Esta seguridad, que no siendo menos importante, está relacionada con los crímenes que se cometen dentro del transporte público. En la ciudad de Toluca diariamente ocurren atracos dentro de las unidades y se han reportado casos de violencia aún más graves como son violaciones. Uno de los compromisos que el Gobernador estableció cuando se incrementó la tarifa del transporte público fue la instalación de un Sistema de vídeo vigilancia, Geolocalización y Botones de pánico. La instalación de este tipo de tecnología ha ocurrido en los municipios más cercanos al Distrito Federal en las unidades de transporte masivo. La ciudad de Toluca sigue viviendo en el mismo esquema de inseguridad: con malas prácticas de manejo por parte de los operadores y los diferentes actos delictivos que día con día se suscitan a bordo de las unidades.

En cuanto a la modernización del servicio de transporte, el 12 de Agosto de 2013 en la Gaceta de Gobierno del Estado de México, se abrió la convocatoria para que los concesionarios del servicio de transporte público obtuvieran la aprobación para la implementación del servicio de prepago. “Con el uso de medios de acceso electrónico para el pago de tarifas de transporte público, se consolidará un sistema integrado de transporte y un sistema de rutas que, al tiempo de alimentar al transporte masivo y semi-masivo, constituyan ejes troncales que faciliten la movilidad de los mexiquenses” (Gaceta de Gobierno; 2013: 2). El problema de este llamado a la modernización se encuentra en que, en primer lugar, la ciudad de Toluca, según estudios realizados por el propio gobierno, no cuenta con la capacidad para el transporte de tipo masivo. En segundo lugar el servicio de transporte

no es de tipo troncal, es decir, las rutas de los autobuses no se encuentran interconectadas de forma eficiente para una buena movilidad. Y, por último, pero no por eso menos importante, la forma en que se encuentra estructurado el transporte público no permite la implementación de este tipo de tecnología. La implementación de este tipo de servicio implicaría hacer llegar a un acuerdo a 13 empresas de transporte público, es decir, buscar que los empresarios – quienes buscan el máximo beneficio – hicieran un convenio para que sea una empresa concesionada la que maneje el dinero depositado por parte de los usuarios. Para lograr esto se tendría que determinar qué cantidad de dinero va a cada empresa, esto quiere decir hacer un conteo de las unidades cuenta cada empresa, a quien pertenecen y que rutas son las que manejan. Primer problema, poner de acuerdo a los empresarios. Segundo problema, necesariamente se tendrían que reconfigurar las rutas y la forma en que se mueve la ciudad para poder emplear el sistema prepago y que funcione correctamente. Tercer problema, ¿es conveniente para los empresarios? Con este nuevo sistema tendrían que apegarse a la ley y hacer lo descuentos que corresponden a estudiantes, personas con capacidades diferentes y personas de la tercera edad. En el modo en que opera hoy el transporte público no hay quien regule las entradas de dinero, por lo tanto la tarifa es plana para todos los usuarios.

Nada más alejado de la realidad que una hojeada a las Gacetas de Gobierno del Estado de México. Los problemas que involucran al transporte público tienen que re pensarse y plantearse más allá de los problemas administrativos. A primera vista las acciones realizadas por la administración de Eruviel Ávila pueden parecer un buen esfuerzo para contrarrestar el mal servicio que ofrecido por parte de las empresas.

Sin embargo, la manera en que la ciudad funciona no es tomada en cuenta para la creación de estas políticas públicas. Ver cómo es que los ciudadanos se mueven, la forma en que el transporte público opera sería una buena forma de comenzar a reorientar este servicio.

Los accidentes que involucran al transporte público no pueden resolverse a través de la *participación ciudadana*, a partir de las denuncias. La implementación de un uniforme en el transporte público no capacita al operador de la unidad. Y, siendo completamente honestos, la implementación de un servicio de prepago se ve imposible en una realidad como la de Toluca.

4. EL OPERADOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Vivimos en el mundo de la costumbre, donde si hacemos algo o vemos algo regularmente terminamos por acostumbrarnos a ello y lo convertimos en parte de nuestra cotidianidad, terminamos por sobrellevarlo o buscamos algunas tácticas para escapar a la nueva *normalidad* pero, sobre todo, aprendemos a convivir ello.

Viajar en un vehículo propio en un la ciudad de Toluca puede pensarse un privilegio para aquellas personas que no tienen acceso a créditos bancarios, mucho menos a créditos financieros en las tiendas automotrices, por ser consideradas “sujeto de riesgo crediticio”. En otras partes del mundo, principalmente en el “primer” mundo, se están rompiendo los paradigmas de la movilidad, el automóvil está dejando de ser el primer medio para movilizarse debido a diferentes factores: la contaminación y la gran cantidad de tiempo perdido en este medio de transporte. Londres, por ejemplo, tiene una sistema de multas para todo aquel automovilista que se encuentre atrapado en el tráfico sea o no el causante del mismo. Los transportes alternativos-no motorizados, como la bicicleta, se está volviendo el medio de transporte más popular en algunas de la ciudades del mundo, junto con políticas que buscan motivar a dejar a un lado el automóvil y hacer uso de este medio de transporte vinculándolo con un Sistema Público de transporte que se vuelva amable con los ciclistas. En Victoria, Canadá, por ejemplo, se cuenta con *racks* en la parte delantera de los autobuses para que los ciclistas puedan hacer uso de las rutas que los dejan más cerca de su destino, sin tener que abandonar su medio de transporte principal, como es la bicicleta.

En la ciudad de Toluca este tipo de lugares *amables*; con el peatón, el ciclista, el automovilista, el usuarios de transporte público, etc., pareciera un cuento de hadas, los usuarios que se han acostumbrado a usar el transporte público miran por las ventanas de los autobuses con resignación. Los automovilistas, en su propia cotidianidad, se ven atrapados en congestionamientos viales cada vez más prolongados. Los automóviles se multiplican y, con ellos, la personas que tienen cada vez más prisa, las cuales tienen que llegar primero a su destino. La violencia ya no parece violencia, es un elemento más de esta ciudad que está creciendo demográficamente, la cual necesita, cada vez más, distribuidores viales como válvulas de escape para todo aquel que cuenta con el *privilegio* de poseer un automóvil. Los automovilistas, agradecen el tener su propio medio para movilizarse y no verse atados al transporte público *salvaje* de esta ciudad. Sin darse cuenta que ellos son violentados por un medio de transporte que los esclaviza a permanecer atorados en el tráfico de la ciudad.

Los que miran por la ventana del autobús (el mismo paisaje de todos los días: las mismas calles, las mismas personas, las mismas casas, las mismas actitudes, los mismo olores, etc.) resignados fantasean con poseer un auto, quizá – consideran ellos – tendrían más tiempo, para qué, no lo saben aún, sólo es una posibilidad. Pero se han acostumbrado a este ir y venir en la ciudad, con los peligros que implica viajar en el transporte: el exceso de velocidad, los acelerones y las frenadas repentinas, el estrés que ocasiona y, de vez en cuando, asaltos violentos. Todo tiene una repercusión sobre los cuerpos que ya se han acostumbrado, que se han adaptado a esta cotidianidad. Peatones y ciclistas se conforman con una ciudad que raramente les permite el paso, entre automovilistas que tienen que llegar primero y un transporte público que tiene que llegar a tiempo hay una lucha constante por ganarle segundos al reloj. Las piernas, en el mundo del progreso, se vuelven un transporte *alternativo*. Se arriesga la vida al querer caminar o rodar las calles. Quienes las caminan están expuestos: a los asaltos cerca de casa, a los automovilistas, que protegidos por aproximadamente una tonelada de fierros, plástico y fibra de vidrio, no miran que el semáforo se ha puesto en rojo, que es zona escolar, que están sobre la línea peatonal, no consideran el bajar la velocidad y se llevan de frente a aquel que camina la ciudad. Los choferes de autobús urbano, con más de dos toneladas, no dudan en amenazar al peatón. Aquellos que se atreven a caminar la ciudad se ven intimidados diariamente por aquellos que han ido perdiendo la noción de que los que usa las piernas son tan humanos como los que se mueven en cuatro ruedas. Los ciclistas se ven menos amenazados por los asaltos, sin embargo se exponen a ser despojados de su medio de transporte cuando estacionan en algún sitio, de igual forma, se ven amedrentados, violentados e intimidados por toneladas de fierro, plástico y la fibra de vidrio que circula por la ciudad.

Una ciudad que ha crecido desordenadamente arregla sus problemas de igual manera. El aumento constante de autos particulares y un exceso en la oferta de un transporte, que más que ser una necesidad, se vuelve el medio para los que, resignados, ya no tienen de otra y se ponen a merced de los choferes de las unidades, quienes van imponiendo sus reglas en el camino. Los usuarios se subordinan a aquellos que parecieran no tener conciencia de las vidas humanas que llevan a sus destinos. Personas que tienen que seguir tres reglas básicas todos los días: 1) Llegar al reloj a tiempo, 2) No perder más dinero que el pensado durante la jornada laboral, 3) Llevar el sustento a casa. La hostilidad de los operadores del transporte se ha vuelto costumbre, malos tratos y groserías son recibidos por los usuarios con normalidad. Sorprende encontrarse durante la ruta a un operador amable pero, al mismo tiempo, sorprende tropezarse con usuarios que le dirija un “Buenos días” al

operador, que le dirija la mirada como lo harían con otro ser humano. La hostilidad, en este mundo de progreso, siempre fluye en dos direcciones. Los que se ven subordinados al transporte público y sus reglas “salvajes” también han perdido la conciencia de encontrarse frente a otro ser humano. El cual también se encuentra subordinado (y en resistencia) a reglas que han sido racionalizadas, disfrazando la esencia violenta y salvaje que pone un servicio público de transporte en movimiento.

Los choferes que trabajan el servicio de transporte público, en su mayoría, se han visto privados de la oportunidad de concluir su educación básica, con la preparatoria o el bachillerato trunco en algunos casos, incluso, sin la posibilidad de ingresar a un plantel. La situación económica o decisiones tomadas en su juventud (algunos de ellos fueron padres demasiado jóvenes) los llevaron a dejar los estudios y se vieron en la necesidad de buscar un empleo. Muchos de ellos brincando de empleo en empleo. La mayoría se ha mantenido en el sector del transporte ya sea de mercancías, manejando camiones de carga o en el Servicio de Transporte Público (STP). Los que llevan más de 10 años trabajando en el STP han podido constatar la transformación del movimiento de una ciudad en crecimiento, la mutación en su forma de trabajo y las consecuencias que esta ha traído a su persona. De forma *imperceptible* han sido atravesados por nuevas reglas, se han ido adaptando a ellas y han encontrado, también de forma imperceptible, como resistir a ellas.

La visión que se tiene de los operadores del transporte público es que son *personas* que no tienen educación, que no saben manejar, que no tienen madre y por eso no respetan a los que ofrecen el servicio y a los otros “seres humanos” que transitan la ciudad. El usuario, subordinado a este hombre *salvaje*, se siente impotente. Al chofer no se le puede decir nada, solo uno que otro comentario al aire. El operador se reserva el derecho de admisión: a quien no le parezca como realiza su trabajo se encuentra en la libertad de descender de la unidad, sino es que el chofer lo hace descender de la misma. Con frases como “Súbase, agárrese y cállese” o “No es mi culpa que se le haga tarde” estampadas en las ventanas o en la parte superior del volante, el usuario resignado realiza el viaje cotidiano a su destino. Sin embargo detrás de estos hombres *salvajes* que circulan por ciudad con más de una tonelada de protección hay “seres humanos”. Seres humanos cuyo rol social es buscar proveer de su familia de lo necesario para su subsistencia, en un mundo donde todo sube de precio. Seres humanos que también se encuentran atacados por un mercado que invita a consumir en un “Compre ahora y pague después”. Seres humanos que buscan entregar a los hijos, por medio de la educación profesional, las posibilidades que ellos desperdiciaron en su juventud. Seres humanos domesticados para trabajar, porque el mundo del progreso no conciben hombres “en edad de

trabajar” desocupados. Seres humanos con sueños escapistas de un fin de semana en Acapulco para después volver a la cotidiana realidad. Seres humanos rodeados de otros seres humanos que esperan ciertos comportamientos de ellos, la presión social en un mundo de hombres conlleva ciertas “obligaciones”. Seres humanos que también buscan el refugio en el alcohol y en la prostitución, salidas, también acostumbradas, a la rutina de todos los días. Se vuelve fácil criticar a estos hombres *salvajes* pero cuando volteamos y miramos al mundo que nos rodea y en el cual participamos nos damos cuenta que estos hombres no son más que un reflejo de nuestra propia situación, quizá no reaccionamos de la misma manera ante el mundo que nos violenta constantemente con un “deber ser” y un “deber hacer”, pero tomar conciencia de que padecemos, en diferentes formas, este mundo nos llevara a comprender y buscar transformar las prácticas en las que nosotros mismos participamos.

4.1 ¿QUÉ VIVE DÍA CON DÍA EL OPERADOR DE TRANSPORTE PÚBLICO?

Los camiones deben estar en la base antes de las 5:45 de la mañana. Cada chofer debe tener su papeleta con la hora de salida. A las 5:45 de la mañana en punto sale el primer camión. Sus compañeros empezarán el mismo recorrido cada ocho minutos. Por su parte, del otro lado de la ciudad, se hacen los mismos preparativos. Se cruzaran en el camino, casi al mismo ritmo de trabajo.

Desde hace 16 años para Ernesto, 10 para Francisco, los días han sido, básicamente, los mismos. Despertarse en la madrugada, desayunar o medio desayunar, una ducha rápida, vestirse, peinarse, salir de casa, encender el motor, partir hacia trabajo, cumplir con las vueltas, en tiempo y forma y, después de 10 horas de estar manejando, terminar la jornada laboral, dormir (esto no significa necesariamente descansar) en espera del siguiente día. El ingreso del operador no está garantizado, los días los dividen en *buenos* y *malos*. Un día malo es considerado una ganancia de \$100 máximo (¿Qué hace una familia con \$100 al día?), un día bueno llega hasta los \$400. El operador tiene que ingeniárselas para que la inversión que ellos realizan su trabajo les resulte en un “máximo beneficio” para él y su familia. El hecho de que el ingreso no esté garantizado podría comenzar a explicar el porqué de la manera en que funciona el transporte público. Detrás del ingreso se van entretejiendo una serie de *actividades* que determinan la cantidad que podrá aportar el operador del autobús a su casa esa noche.

En el año de 1982 entró en vigor el nuevo modelo económico, conocido como neoliberalismo. Durante esta década en la Ciudad de Toluca comienzan a repartirse de forma *desmedida* concesiones (como solución al problema, que sigue sin resolverse, del transporte público) para

prestar el servicio. Gradualmente fueron apareciendo más empresas que otorgaban el servicio, más rutas, más camiones y más choferes. El nuevo modelo económico no sólo implicaba más de todo sino, también, la transformación en la forma en que operaba este servicio.

Sería prudente comenzar hablar de la forma en la que el transporte público se *movía* hace 11 años. Cambios *pequeños*, pero significativos, trastocaron la vida de los operadores. Anteriormente se utilizaba el sistema de *boletaje*. Consistía en entregar un boleto a cada usuario por el servicio otorgado. La comisión de los operadores era de 12.5%, esto quiere decir que tenían asegurada su ganancia. Era mucho menos estresante, pues con un sueldo “fijo” las preocupaciones eran menos. El operador *vendía*, aproximadamente, en un día regular, 600 boletos, el precio del boleto era de cuatro pesos con cincuenta centavos, esto daba un total de \$ 2, 700 al día. Siendo la comisión de 12.5% el chofer ganaba \$375 aproximadamente.

El sistema de boletaje implicaba a otros puestos de trabajo, posteriormente desaparecidos, los inspectores, aquellos que ascendían a las unidades y revisaban los boletos de los usuarios para comprobar que el chofer no se quedara con dinero de la empresa y que le usuario hubiese pagado. Se vigilaba al chofer y al usuario, ahora ya no hay necesidad de ello. Se desprendían varias posibilidades cuando se encontraba a un usuario sin boleto: 1) El usuario no quería pagar el servicio, 2) El operador estaba *regalando* el servicio o 3) Se estaba quedando con dinero de la empresa. En ciertas ocasiones el usuario regresaba al chofer el boleto, este lo reutilizaba, por esta razón, el inspector revisaba también los folios de boletos. Fueron, quizá, estas *resistencias* las que empezaron a crear la desconfianza en los concesionarios, poniéndolos a maquinarse otro tipo de sistema que les fuera más redituable.

Las *medidas* de tiempo eran exactamente los mismos intervalos que ahora, solo que antes había mucho menos empresas de transporte, por lo tanto menos camiones en las calles (sin mencionar a los taxis). Los choferes iban a un paso más moderado, pues se sabían administrar para *chechar* su tiempo en el reloj. Las multas por retraso han estado presentes desde siempre, sin embargo se reflejaban menos accidentes, las unidades estaban mejor conservadas: menos golpeadas y se descomponían menos.

Las empresas tenían acuerdos con ciertas gasolineras, en las cuales se encontraba un supervisor de cada empresa. Cuando el operador cargaba Diesel se le entregaba un recibo por la cantidad invertida en el combustible, esta cantidad era reintegrada al chofer al final de la jornada. Esto se daba en caso de que los choferes tuviesen que pasar a cargar combustible durante la jornada pero, lo más común,

era que en la noche, terminando la jornada, el tanque de cada unidad fuese llenado para el siguiente día. La empresa se hacía cargo de ese gasto. Esto significaba una preocupación menos para los choferes. Los choferes se preocupaban únicamente por cumplir con las vueltas en el tiempo establecido. El puesto de los supervisores en las gasolineras también desapareció.

La competencia entre los operadores era menor. Se habían incrementado el número de camiones, sí, pero la *forma* en que se trabajaba era distinto. El sentido de competencia no estaba tan introyectado, pues el sueldo estaba garantizado, no había por qué pelear. Reparaciones viales, manifestaciones o accidentes afectaban a los choferes en términos de tiempo, pero las consecuencias de estas situaciones no se eran tan graves. En las bases de camiones, en la actualidad, es común encontrarse a los operadores “ajustando cuentas” con los puños.

El martes 6 de Enero de 2004, el encabezado del Sol de Toluca era el siguiente “Buscará Transporte la forma de convertir a los concesionarios en empresarios”. Dentro de esta nota los dueños de las concesiones de camión son dibujados como víctimas de una forma de operación, el boletaje, que enriquece a los operadores de las unidades y los empobrece a los transportistas. Siendo los dueños de las unidades quienes invertían su dinero el gobierno buscaba devolverle el máximo beneficio a los concesionarios. Los operadores regresaron al lugar que pertenecen en la “cadena de producción”. Los explotados.

El argumento que se desprenden de esta nota para *justificar* la transformación en el modo en que operaba el transporte público son las siguientes: el operador, aquel que conduce más de 10 horas al día y que se llevaba 12.5% de los ingresos de una sola unidad, se llevaba la tajada grande. Los empresarios, por otro lado, no ganaban lo suficiente. Eran estafados y subordinados por esa masa de trabajadores que conducían sus “medios de producción”. La agudización (autorizada) en la explotación del hombre/chofer fue pensada como algo positivo por los dueños de los autobuses. Sin embargo las consecuencias de esta transformación en el modo de operación quizá, en un primer momento, trajeron beneficios a los “nuevos” empresarios. Los resultados traspasaron las unidades del transporte público y afectaron, aún más, la movilidad en la ciudad (cuestión que quería/ ¿quiere? resolverse).

Es importante aclarar que el transporte público hace 10, 15 o 20 años no era considerado un buen servicio. Desde hace 3 décadas quiere *dignificarse*, para otorgarle a la sociedad toluqueña un servicio decente. Pero la transformación que sufrió el transporte público en 2004 empeoró la

situación. Empezando por los operados ¿Cómo pretendían dignificar un servicio humillando al que lo ofrece?

4.2 LA FORMA EN QUE OPERA EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

4.2.1 ¿CÓMO TRABAJA EL OPERADOR DE TRTANSPORTE PÚBLICO?: RESISTENCIA ANTE LA FORMA DE TRABAJO

Hace 11 años las cosas se comenzaron a poner más difíciles para ellos. Los taxis en la ciudad han incrementado. Los taxis colectivos,³⁰ que por cierto son ilegales, se han multiplicado y, quizá, sean los que más afectan a los autobuses. El precio del combustible va en aumento, cada mes el famoso gasolinazo los afecta. A todo esto hay que sumarle que en lugar de que el número de pasajeros aumente o se mantenga parece que disminuye. El tráfico empeora y el número de camiones con los que hay que *pelear* el pasaje se ha acrecentado.

La línea 8 de noviembre es considerada una línea pequeña y nueva, lleva apenas 2 años operando. Los concesionarios, dueños de estos camiones, se encontraban asociados, anteriormente, a la línea Tollotzin. La ruptura de la asociación se dio por la ambición de ciertos miembros que lograron empoderarse en la empresa, imponiendo su forma de trabajo a los otros concesionarios, manejando y desapareciendo el fondo de ahorro de la misma. La mayoría de las primeras empresas de transporte público han sufrido separaciones gracias a estas prácticas. Creándose más empresas y más rutas, lo que significa más camiones.

Los primeros autobuses (de cada línea de camión) salen de sus respectivas bases a las 5:45 de la mañana. Cada uno de los choferes hará 5 vueltas a lo largo del día. La línea 8 de noviembre cuenta con dos rutas que circulan en la Ciudad de Toluca. La ruta Hidalgo-Centro (ruta larga), recorre de la Colonia los Héroes (base) a San Mateo Oxtotitlan (base) y viceversa, el recorrido es de aproximadamente dos horas y media. La ruta corta, empieza en la Colonia Lázaro Cárdenas llegando a las calles de Lerdo y Juárez emprende su regreso a la base, el recorrido de esta ruta es de hora y

³⁰ Los taxis colectivos son una *variante* del taxi. Este sistema de transporte cuenta con una “ruta”, como lo autobuses. Los viajes que realizan conectan los municipios cercanos a la Ciudad de Toluca, Zinacantepec-Toluca, Tenancingo-Toluca, Mexicalcingo-Toluca, Valle de Bravo-Toluca, etc. Estos taxis tienen la ventaja de ser compartidos por varias personas, hace paradas donde el usuario indique y se paga una cuota acordada, \$10, por el recorrido. Las ventajas de este medio de transporte: no se paga el recorrido del taxi individual (tarifa mínima \$40) y el recorrido es más rápido que en los autobuses concesionados. Sin embargo este medio de transporte es inseguro, razón por la cual no se encuentra autorizado por el gobierno. Esto se debe a que los conductores en su afán de acaparar a los usuarios suben a más de 5 pasajeros y, usualmente, van a exceso de velocidad poniendo en peligro la vida de las personas que viajan en él.

media. La forma de trabajar en ambas rutas es exactamente la misma, sin embargo las características de cada ruta son distintas y, por esto, los operadores buscan sentirse lo más *a gusto* posible en su trabajo.

Cada dos semanas los operadores intercalan las rutas. Esto se debe a que aparentemente en la ruta larga hay un mayor ingreso e intercalarlas es una forma de *favorecer* a todos los operadores para que tengan la misma posibilidad de ingreso. Ernesto, quien trabaja la línea corta, prefiere quedarse en ella y no moverse a la otra, aun cuando hay más ingreso, esta le parece más tranquila y, por eso, cuando le toca intercalar, busca hacer un trato con otro chofer para quedarse en donde se siente más cómodo. Algunas veces no es posible quedarse y tienen que *resignarse*. Para él es cuestión de *costumbre*. Francisco, su hermano, se fija en la cuestión del ingreso y prefiere conducir en la ruta donde, aparentemente, hay más usuarios.

A través de las rutas hay colocados relojes que controlan el ritmo a la que los operadores tienen que conducir. A lo largo del día tienen diez minutos de tolerancia para llegar a los relojes sin ninguna multa. Los operadores prefieren guardar este tiempo para la *hora pico*, entre la una y las tres de la tarde, el congestionamiento vial en este lapso de tiempo empeora por la salida de las escuelas. Por cada minuto de atraso en el reloj los operadores tienen una *sanción* de \$20, en la ruta larga el último reloj que se encuentra en las bases, San Mateo Oxtotitlan y los Héroes, tiene una multa de \$50 por minuto. En la ruta corta, cuenta Ernesto, solo se maneja un reloj y no es un problema tan *grave*, ya que se va a un ritmo constante y es muy difícil atrasarse. Lo único que puede llegar a atrasar a los operadores es que en el centro de la ciudad haya alguna manifestación o un accidente que complique el paso de los automóviles. La ruta larga cuenta con 4 relojes, siendo un recorrido que cruza, literalmente, la ciudad las posibilidades de atrasarse y tener multas en lo relojes incrementan. Este traslado se ve afectada por manifestaciones constantemente, situación hace que el trabajo se vuelva más estresante para quienes recorren este camino.

Las *multas* funcionan de la siguiente manera: cada minuto de atraso le *cuesta* a los operadores \$20. Este dinero pasa al carro de atrás como una compensación por el atraso que el autobús de adelante está causando. Los \$50 de multa, por minuto, en el último reloj de la ruta larga se quedan en la empresa. Hay una presión constante por el tiempo. Parece una multa barata por cada minuto, pero cuando ese minuto se convierte en 5 son \$100 los que se tienen que pagar. Hay *vuelvas* en las que no salen eso \$100, entonces le quedan a deber a la empresa.

Las multas provocan que los operadores tengan que preocuparse por diversas cosas durante sus recorridos, ante las cuales se ven maniatados. El tráfico, los semáforos, las reparaciones viales, las manifestaciones, los accidentes, los automóviles, los peatones, los ciclistas, autos y camiones descompuestos, etc. Todo esto puede provocar *tiempo perdido* lo que se traduce en *dinero perdido* por las multas. Los operadores, gracias a esto, buscan la manera en la que todos estos incidentes los afecten lo menos posible. Cambiar de ruta, salirse en calles alternas, pasarse los altos, manejar a exceso de velocidad, intentando, durante estas maniobras, *levantar* a todos los usuarios que hacen la parada al autobús.

Estas *maniobras* realizadas por los operadores se vuelven necesarias para ellos, así pueden cumplir con los tiempos establecidos por la empresa. Sin embargo cada de una de estas maniobras están prohibidas por las *leyes de tránsito*. Cambiar la ruta, por ejemplo. Cuando se encuentran atrapados en el tráfico, con el tiempo encima, buscan tomar vías alternas que no se separen demasiado de la ruta establecida para volverse a incorporar a ella más adelante o tomar el camino de regreso a la base. Cuando realizan este tipo de movimientos se arriesgan a ser multados. Si la suerte no está de su lado y son detenidos por los agentes de tránsito los operadores buscan no pagar tanto y salir rápido del problema para continuar trabajando. Caen en prácticas de corrupción, dándoles dinero a las oficiales para que les *perdonen* la multa. Los agentes de tránsito se aprovechan de esta situación sabiendo cómo les afecta la pérdida de tiempo a los operadores. El reloj no se detiene mientras hacen estas transacciones, cada segundo representa dinero perdido. Pasarse el alto o ir a exceso de velocidad también son prácticas que están penadas por las leyes de tránsito, sin embargo, estas prácticas están más *normalizadas*. Ni los usuarios, ni los peatones, ni los agentes de tránsito parecieran fijarse en esta cuestión, como si fuese aceptable que esto sucediera. Estas prácticas ocasionan accidentes, algunas veces mortales, sin embargo se le ve a los agentes de tránsito observando de manera indiferente el exceso de velocidad. Simplemente pasa inadvertido que particulares y autobuses pisen el acelerador cuando parpadea el color preventivo en los semáforos.

Salir de la ruta también implica molestia por parte de los usuarios. Si iban a bajar más adelante o estaban esperando el servicio se ven afectados por el tráfico. Irremediamente los operadores se ven atacados por los usuarios ¿Pero qué solución pueden encontrar los operadores? Esperando en el tráfico se arriesgan a perder más de lo que ganan. Los cinco minutos perdidos se convierten en \$100 ¿Cuántas personas pueden estar esperando el autobús más adelante? Cambiar la ruta parece

siempre una mejor opción, está la posibilidad de encontrar a los policías pero esto es poco común y, de ser así, siempre hay una forma de entenderse con ellos.

Como si el tráfico fuera ocasionado por los operadores, estos se ven constantemente atacados por los usuarios. Cuando logran salir de los nudos, tienen que acelerar e ir a exceso de velocidad para recuperar el tiempo perdido, teniendo también cuenta que otras líneas de camión circulan las mismas calles y que su compañero de trabajo viene atrás de él, comienza la batalla por el pasaje. Enfrenones y acelerones se vuelven una costumbre. Los insultos hacia el operadores llueven de todos lados: el que sube, el que quiere bajar, el que quiere llegar rápido, el que no tiene prisa, el que hace la parada en un lugar prohibido y el chofer lo hace caminar, el que tiene que caminar por que el chofer lo dejó metros antes de donde pidió le descenso, por lo que van parados aguantando los acelerones, por los automovilistas, por los peatones que se cruzan sin precaución, por los peatones que se tienen que esperar porque van pasando sin detenerse, por los ciclistas, etc. El chofer se ve maniatado ante estas situaciones, es el objeto principal de las quejas como si él fuese la raíz de los problemas. Las acciones del operador se rigen por un único pensamiento, el tiempo (que se traduce en dinero). Ernesto y Francisco tienen en muy buena estima a Don Juan, concesionario de la línea 8 de Noviembre. Lo describen como “muy buena gente” y que “entiende la situación en la que están”, cuando no llegan a completar la cuenta no les cobra lo que les falta. Sin embargo, otros operadores les han comentado sobre el trato que se sufre en otras líneas, los concesionarios llegan a catear a los operadores con la desconfianza de que estos se están quedando el dinero de la cuenta, registran hasta lo zapatos.

No salir cuando las rutas están muy congestionadas es una opción para los operadores. Ven su manera de trabajar como una inversión. En sus palabras *Rentan* la unidad al dueño del camión. La cuenta que le entregan al *patrón* es de \$1,100 por día. El Diesel, desde el punto de vista de los operadores, corre por su cuenta son, aproximadamente, \$1, 200. Todos los días los operadores de las unidades invierten esta cantidad, para poder sacar, por lo menos, la cuenta del patrón.³¹ A diferencia de hace 11 años, las unidades no se cargan de Diesel en un solo momento, a lo largo del día lo operadores, conforme van adquiriendo dinero van cargando el Diesel a la unidad. Los operadores también se ven afectados por el incremento en el precio del combustible. Hace 11 años la cuenta se estableció el \$1,100, de acuerdo a la cantidad de boletos vendidos en aquella época. Gracias al incremento constante en el en el precio del Diesel, y atendido la situación de los

³¹ Viéndolo desde otro punto de vista lo operadores invierten \$300 para poder empezar a trabajar.

operadores quienes pagan el líquido, bajaron la cuenta a \$1,050. Esto revela que el *negocio* en el que se veían afectados años antes por la *ambición* de los choferes no ha mejorado, al contrario.

La inversión que hacen en el combustible les hace pensarlo dos veces para salir de la base. Si otros compañeros les informan que la circulación está muy complicada algunas veces toman la decisión de no salir. De esta manera no se arriesgan a perder dinero por los minutos perdidos y a gastar combustible, por el poco pasaje que puedan encontrarse durante el recorrido. Los operadores buscan reducir su gasto principal, el combustible. Los famosos gasolinazos se han vuelto un problema para ellos y para los concesionarios. Sin embargo han encontrado la manera de, algunas veces y con un poco de suerte, reducir, aunque sea un día, el gasto en el combustible. A la bases de camiones llegan a presentarse pipas que venden a un menor precio que en las gasolineras el combustible. Las pipas, cuentan los choferes, vienen de diferentes empresas, los trabajadores de estas buscan hacer un dinero extra y aprovechan para vender el Diesel a los operadores del transporte público. No se sabe de dónde vienen las pipas. Es cuestión de suerte encontrarlas en las bases y conseguir un poco de combustible a menor precio.

Cada unidad de transporte público hace un gasto aproximado de 90 litros de Diesel lo que equivale a \$1, 200. El Diesel que les venden las pipas nunca supera los 40 litros por chofer, les dejan el litro a \$10.50, en la gasolinera lo encuentran en \$13 y sube cada mes. Para los choferes el dinero que se pueden ahorra con el Diesel ilegal les parece un alivio a su economía. Aunque este ahorro no supera los \$50, es dinero que sirve para los gastos familiares, completar la cuenta o pagar algún minuto perdido. Es molesto para ellos llegara a la base y saber que la pipa estuvo ahí. Sin embargo, personas que trabajan dentro del transporte público también aprovechan el Diesel ilegal para hacer negocio. “El Chaparro”, quien se dedica a hacer la limpieza de las unidades de transporte: barre, trapea, sacude y pone aromatizante en los asientos, \$10 por unidad, invierte su dinero y consigue litros de Diesel para poder re vendérselo a los operadores. Los choferes aprovechan que “El Chaparro” siempre está en la base y le encargan que les aparte combustible en caso de que la pipa se presente.

En los recorridos del transporte público hay personas que forman parte de manera informal de este servicio público. A parte de los checadores, los que se encuentran en los relojes de la empresa, hay otros *relojeros* que los ayudan a controlar su tiempo. Estos relojeros son personas que se encuentran sin empleo y los cuales han encontrado en este “trabajo” la forma de tener un ingreso para sus hogares. Estas personas se encuentran en lugares *estratégicos*, es decir, en lugares que les sirven a los operadores. Se encargan de darles los tiempos de los choferes que trabajan para las

otras empresas de transporte y de sus compañeros. Esta información les da un parámetro de su propio tiempo y les ayuda a saber si van atrasados o adelantados y qué camiones o choferes van delante de ellos. A partir de las indicaciones que reciben de estos *relojeros* toman decisiones sobre si deben acelerar el paso o tienen tiempo para esperar pasaje. Estos señores también les alertan sobre los agentes de tránsito y los operativos que realizan. Estas personas reciben de los operadores su *ingreso*. Para la última vuelta los relojeros empiezan a recolectar dinero de los choferes. Cada chofer les da de forma *voluntaria* de \$10 a \$15, hay operadores que no les dan nada. Pero la mayoría lo ve como una ayuda y creen que “lo justo es darles, aunque sea poco”.

Los agentes de tránsito se vuelven un gasto para los choferes. La mayor parte de las rutas cruzan por el centro de la ciudad utilizando dos vías principales: Morelos y Juárez. Estas dos vialidades son muy transitadas no sólo por automóviles y transporte público, también por peatones, lo cual complica aún más la circulación. Algunas acciones por parte del gobierno para hacer de estas vialidades fluidas fue implementar el carril confinado al transporte público, autobuses y taxis. El carril confinado complico aún más las cosas para los operadores. Llevando el tiempo encima todavía tienen enfrentarse al tránsito lento que provoca este carril confinado. Desde la esquina de Juárez y Morelos se ve una línea interminable de camiones que van peleando entre sí para pasar antes el semáforo o levantar el pasaje. El camión de enfrente puede llevar el tiempo suficiente y va a una velocidad moderada o se detiene uno o dos semáforos a esperar pasaje, y el camión que viene detrás pueden tener el tiempo encima y tiene que acelerar ¿cómo le hacen los choferes? ¿Resignarse a perder dinero por la mala planeación en cuanto a las estrategias por parte del gobierno? Los agentes de tránsito están ahí *ordenando* los camiones, que no se salgan de la fila. Si por fortuna un policía se distrae el chofer se sale de la fila y adelanta lo más posible para volverse a incorporar más adelante. Desafortunadamente, para los choferes, la mayor parte del tiempo, los de agentes de tránsito están ahí esperando. Para salir de la fila les tienen que dar \$20, brincarse el carril confinado y no perder tiempo.

Esta estrategia del gobierno no fue bien pensada. Los automovilistas no respetan el carril del transporte público y se estacionan en él, los camiones y taxis tienen que estar esquivando. Las empresas repartidoras también utilizan este carril para carga y descarga de mercancías. Los taxistas que esperan pasaje se quedan parados o conducen a un ritmo demasiado lento. El ayuntamiento hace reparaciones e interrumpe el flujo vial. Todo esto ocasiona que el tránsito se vuelva lento, los choferes pierdan tiempo y al salir de estas zonas aceleren para recuperar lo perdido.

Los agentes de tránsito ya hicieron del transporte público su negocio. A la altura de la terminal, ruta por la que pasa Francisco, el flujo vial es lento para *brincar* el tráfico los operadores utilizan los puentes de Tollocan, lugar por el que tienen prohibido circular ya que es considerada una vía rápida. Los agentes de tránsito ya tienen ubicada la salida que utilizan los choferes para acceder a los puentes, los hacen para pedir una cuota a los operadores y no infraccionarlos. De 10 a 20 pesos es la cuota, del otro lado hay otro oficial que les pide otra cantidad. Los operadores ven esto como un beneficio, así no pagan por el retraso en el reloj. Sin embargo se quejan de que los agentes de tránsito están a la espera para *sacarles* dinero.

Los operadores tienen que estar muy conscientes de las reglas de tránsito porque los agentes de buscan aprovecharse de su *ignorancia* y la presión bajo la cual trabajan. Ernesto, mencionó una situación en la que se encontró con los policías. Argumentos como “*intento* de hacer parada en lugar prohibido” justifica a los agentes para generar una multa o provocar la mordida. Los operadores tienen que ponerse muy *vivos* para no dejar que los policías se aprovechen de ellos. En la Ciudad de Toluca los usuarios están acostumbrados a que los camiones y taxis hagan la parada donde ellos lo indican. Siendo que hay lugares asignados para esto, ni usuarios ni operadores, respetan las PARADAS de camión y tampoco se ven obligados a ello. Sin embargo, en otro intento de ordenar el tránsito, se establecieron lugares prohibidos para *levantar* y *bajar* al pasaje. Un accidente, donde una niña de 4 años falleció, puso a trabajar a la ST y acciones como esta se pusieron en marcha. Pero también funcionan, para los agentes de tránsito, como una forma de extorsión a los operadores. Los usuarios no conocen o ignoran los lugares donde las paradas están autorizadas y los operadores tienen que ingeniárselas para no perder al cliente y no tener problemas. Los choferes cuando un usuario hace la parada en lugar prohibido baja la velocidad para indicarle que más adelante le hará la parada, sobre todo cuando hay una patrulla cerca. Los agentes de tránsito se aprovechan de esto y los detienen por “*intento de parada*”, según la experiencia de Ernesto. Pudo librar a los agentes pidiéndoles que le mostrasen en el reglamento la multa por “*intento de parada*” al no tener argumento los policías lo dejaron ir, sin embargo, así se las *gastan* y a veces no tienen como *zafarse*. Esto es una costumbre en su trabajo. Pero quien pierde son los choferes que tienen que pagar la mordida.

El transporte público es un blanco fácil para los agentes de tránsito. Tienen que trabajar y saben que llevan el tiempo encima, se vuelve más fácil que den la mordida. No todo el dinero que entra al

camión es ganancia, tienen que ir dejando dinero a lo largo del recorrido para no perder más dinero con las multas de la empresa.

Los operadores muchas veces sienten que los usuarios se aprovechan de ellos, sobre todo las amas de casa. Para ellos lograrían juntar la cuenta mucho más rápido si todos pagaran la tarifa que les corresponde. Suben las madres con sus hijos al camión y solo pagan su pasaje (el de la madre). No dicen nada, no quieren discutir con las madres “más vale un pasaje que ninguno”, “tenemos que estar trayendo a gente que viaja gratis”, dice Ernesto. El precio del camión está caro, Ernesto es consciente de esto, ya solo de dos hijos y la mamá son \$24, pero no piensan como esto afecta a los operadores.

Los descuentos establecidos por la ley, el descuento a estudiantes y a personas de la tercera edad, no son respetados por los operadores, teniendo que repartir dinero a diestra y siniestra, sin recibir el pago total por parte de las madres no se pueden dar el lujo de cobrar menos a otros usuarios. No hay ningún apoyo por parte del gobierno hacia los operadores, solo hacia las empresas del transporte. No tienen acceso al sistema de salud, por lo tanto enfermarse se vuelve un lujo, tanto para él como para su familia.

Con respecto al último incremento en el servicio de transporte público los operadores no estaban de acuerdo. Pero, desde su punto de vista, ni los concesionarios ni los operadores se ven beneficiados. El beneficio se lo lleva el gobierno a través de las gasolineras “con el precio del Diesel no se ve la ganancia”, dice Ernesto. El aumento en la tarifa del servicio a los operadores no les beneficia en nada, al contrario ha pasado a perjudicarlos. La gente no quiere pagar el servicio o pagan uno sí y otro no. Las personas que utilizan el servicio y que se encuentran molestas por el aumento se desquitan con los operadores. Una realidad es que ellos no se benefician en nada de este aumento. El ingreso sigue siendo incierto y no hay un incremento en él. Sin embargo es a la persona que los usuarios tienen cerca para desquitar su coraje. No sólo porque se incrementó el precio, sino porque el servicio sigue siendo poco eficiente e incómodo.

Al no tener un contrato firmado y un sueldo estable, los operadores tienen cierta *flexibilidad* en sus días de trabajo. Ellos deciden qué días trabajan y qué días no, cuando se toman sus vacaciones, si trabajan los días de asueto o no. Al ser una inversión por su parte, tienen la posibilidad de no trabajar cuando ellos lo decidan.

Los *postureros* son aquellas personas que suplen a los operadores en su semana de vacaciones. Son también choferes contratados por la empresa pero que no tienen una unidad fija. Están de camión en camión y de ruta en ruta supliendo a los operadores. Para ser operador fijo de unidad la confianza que tienen los dueños de las unidades es mucha. Ya que los camiones no son guardados o estacionados en una pensión, cada chofer se lleva la unidad a su casa y es su deber cuidarla. Por esta razón los dueños de los camiones son muy precavidos en confiar su patrimonio. Los *postureros* quieren ser contratados por la empresa pero tienen que ganarse el puesto. La forma de pasar la *prueba* es estando en esta posición hasta obtener la confianza de los concesionarios. Los choferes fijos en su semana de vacaciones confían la unidad a estas personas.

El cambio en el modo de operar en el servicio de transporte público también afectó estas relaciones. Cuando la empresa se hacía cargo de cargar el Diesel en los autobuses el camión se le entregaba con combustible a quien iba a suplir y se le regresaba con tanque lleno al chofer fijo. Ahora es muy difícil que estas dos personas se pongan de acuerdo. Si se entregó el camión con Diesel el operador espera que se le devuelva la unidad con la misma cantidad de combustible, muchas veces los *postureros* lo regresan con menor cantidad y esto ocasiona problemas. O viceversa, el chofer cuando recibe la unidad no quiere pagar el extra que el *posturero* le está dejando. No hay forma de medir y las discusiones entre chofer y *posturero* se vuelven frecuentes en las bases.

Las vacaciones afectan el servicio de transporte público. Ernesto, quien trabaja la ruta que va de la Colonia Lázaro Cárdenas-Centro, se ve muy afectado cuando las escuelas entran en periodo vacacional. La base de la línea 8 de Noviembre se encuentra a menos de 2 km de distancia del Tecnológico Regional de Toluca, esto significa que muchos de los estudiantes utilizan estas unidades para transportarse a la escuela, al centro de la Ciudad de Toluca o a sus respectivos hogares. La ruta también cruza el pueblo de Santa Ana, la mayoría de los pasajeros en esa zona utilizan el transporte para llevar a sus hijos a la escuela primaria y regresar a sus hogares. Cuando entran los periodos vacacionales en Semana Santa o verano el servicio, en esta ruta, se ve sumamente afectado quedando sólo el movimiento de la gente que toma el autobús para llegar a sus trabajos o regresar a sus casas. La zona donde está ubicada la base de esta ruta es una reciente zona residencial, anteriormente zona agrícola. La reciente construcción de zonas residenciales para la clase media alta ha creado una zona de trabajo formal e informal. Familias que necesitan contratar a mujeres y/o niñeras que cuiden y mantengan en orden las casas. Los señores contratados por los residenciales para mantener los jardines en óptimas condiciones y los agentes de seguridad. Estas

personas también hacen uso de esta ruta, sin embargo el movimiento es mínimo comparado con el de los estudiantes.

Sin embargo, aunque hay poco movimiento la cuenta continua siendo la misma, los horarios siguen siendo los mismos y las mismas vueltas. Pero es justo en estas fechas cuando los operadores deciden no salir o no trabajar, porque pierden más de lo que ganan. En Semana Santa, por ejemplo, el trabajo formal dura solo hasta el miércoles a medio día, los choferes, por experiencia, saben que no habrá trabajo y deciden no salir de sus casas lo que resta de la semana. Al ya tener esta información se previenen antes de las vacaciones con respecto a los gastos en sus hogares. El mes de Mayo 2013 se les complicó a los operadores en esta ruta, comenta Ernesto, después de Semana Santa fueron 3 días de trabajo y dos días de asueto, a siguiente semana fueron otros dos días de asueto y les quedaba mes y medio para la llegada de las vacaciones de verano. Ernesto decidió no trabajar en los días de asueto, para él gasta más de los que gana y no vale pena salir a trabajar en esas condiciones. A Don Juan, el dueño del camión, solo se le informa que no va a trabajar el carro para que no cobre la cuenta y no enrolen en la lista a Ernesto.

La que va desde la colonia los Héroes hasta San Mateo Oxtotitlan no se ve afectada por las vacaciones, siendo que la ruta cruza toda la ciudad y siempre hay gente yendo de un lado a otro las vacaciones no repercuten en el trabajo de los operadores.

El clima también es un factor contra el que se enfrentan los operadores del transporte público. Los días lluviosos les afectan en demasía. Las personas tienden a salir menos de sus hogares y, cuando lo hacen, regularmente hacen uso de transportes alternos como el taxi o el taxi colectivo, cuando llegan a utilizar el autobús buscan trasbordar para no tener que esperar el camión y llegar más rápido a su destino. Las lluvias provocan un tránsito lento y una mayor cantidad de accidentes en las calles. Los conductores no logran controlar la velocidad de los vehículos, el pavimento se pone resbaloso ocasionando accidentes graves y caos vial. Los días calurosos no afectan la afluencia de los usuarios en el transporte, pero no quiere decir que el chofer no sienta consecuencias sobre este estado climático. Siendo que el motor de los autobuses se encuentra en la parte delantera el calor de este sube hacia la zona en la que se encuentra el chofer, teniendo que aguantar temperaturas por arriba de los 20° centígrados, 10 horas al día aproximadamente. Por lo tanto el chofer en un día caluroso tiene que aguantar el calor que emana del motor y la temperatura ambiente, debido a esto no es extraño encontrarse a los operadores malhumorados y con prisa para llegar pronto a la base.

Los choferes para poder trabajar se les solicita que tengan una licencia vigente y el tarjetón donde pueden ser identificados por parte de los usuarios. Este tarjetón tiene una fotografía donde pueden apreciarse los rasgos faciales del operador, su nombre y el número de autorización por la ST. Este tarjetón tiene que ser renovado cada año, sin este lo choferes no pueden realizar su trabajo, de hacerlo lo harían de forma ilegal. La licencia, al igual que el tarjetón debe ser renovada cada año donde se le autoriza como Conductor de Transporte Público (en la modalidad de colectivo). Estos documentos, hasta el 2014, tenían un costo mayor a los \$1000, ahora la ST en beneficio de los operadores baja el costo a \$716, sin embargo deben tomar un curso de capacitación, sin el cual no se les proporciona la licencia, que tiene un costo de \$350.³² Todo esto para poder trabajar de forma *legal* sin sueldo fijo, lo cual a partir de la reforma laboral se ha legalizado. Trabajos como estos se vieron *beneficiados* con la reforma laboral, al menos desde el punto de vista de los concesionarios. Para poder solicitar estos documentos no se le solicita a los interesados realizar algún examen de manejo, se da por hecho que saben manejar unidades de las dimensiones de los autobuses y se aprueban si se llevan los papeles solicitados y pagan los montos acordados por las autoridades.

4.3 ¿QUIÉN ES EL OPERADOR DE TRANSPORTE PÚBLICO?

Los choferes de las unidades se ven violentados incluso antes de comenzar a trabajar, teniendo que invertir una cantidad de más de mil pesos, que año con año tienen que pagar para empezar y continuar trabajando, y asistiendo a un curso que, supuestamente, contribuye a su desarrollo humano y profesional. Quién puede desarrollarse y crecer profesionalmente en un trabajo tan esclavizante, 10 horas pegados a un volante, dando vueltas en la ciudad, cuidándose y compitiendo contra otros profesionales como él. El operador de transporte público se encuentra atado a una máquina que no produce nada, que no refleja su trabajo diario, incluso en el cual no tiene asegurado llevar el sustento a casa. En términos médicos los operadores se encuentran asegurados por parte de la empresa, al menos esto podría pensarse ya que las concesiones son otorgadas por el GEM y este debería exigir el seguro médico a los trabajadores de estas empresas. Sin embargo si los operadores tienen *ganas* de tener servicio médico público tiene que hacer el pago de este servicio a parte de entregar la cuenta. La salud se ha vuelto un lujo en el sistema económico en el que nos desenvolvemos. Ya no sólo se trata de tener acceso a medicamentos o a citas regulares con los médicos, poder preservar la salud se vuelve todo un reto en la cotidianidad. Los operadores de transporte público se enfrentan en todo momento al estrés, sentimiento que no sólo genera

³² http://189.204.26.198/transporte/pdf/costos_2015.pdf

frustración o enojo, sino que deviene en una serie de enfermedades que son reflejo del estado físico y psicológico al que se enfrentan. Siendo jefes de familia, como muchos otros trabajadores, “No tienen derecho a enfermarse” mucho menos no tienen acceso a un servicio de salud. Las consecuencias del modo en que trabaja este servicio público no solo repercute en los operadores, el estrés que viven los usuarios también se ve reflejado en su salud, solo que es tan imperceptible (gracias a su normalización), y debido a otras fuentes de estrés, que las enfermedades se atribuyen a otras cuestiones. Las situaciones de estrés en la sociedad en la que nos desenvolvemos se vuelven tan cotidianas que pareciera que quien no padece estas situaciones es un *anormal*.

En el Distrito Federal, por ejemplo, se puso en funcionamiento un programa llamado CENFES (CENTRO PARA EL FOMENTO DE LA EDUCACIÓN Y LA SALUD DE LOS OPERARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO (CENFES, AC), el cual busca regular el transporte público. Sin embargo este programa tiene otra perspectiva ya que se enfoca en vigilar la salud de los operadores. Haciendo uso de exámenes físicos para medir el colesterol, exámenes de la vista, exámenes sanguíneos para determinar el uso o no de drogas, entre otros. Se realiza un examen de manejo para determinar si tiene las habilidades requeridas. Al encontrarse algún problema médico, por ejemplo colesterol alto, se canaliza a estas personas al servicio médico, posterior a su asistencia a las clínicas y bajo a probación médica se les otorga el tarjetón. Al ser detectada alguna droga, se les envía a rehabilitación por ser meses para que, posterior a esto, pueda solicitar de nuevo el documento. En Toluca no se requiere ningún certificado médico para poder ejercer la profesión, se da por hecho que los operadores están en buenas condiciones físicas y se les otorgan los permisos necesarios. A partir de este año (2015) la ST lo único que está solicitando para otorgar los documentos es un examen psicológico y una carta de antecedentes no penales (¿en dónde van a encontrar trabajo aquellos que han salido de alguna prisión, sean las causas que lo hayan llevado allí? ¿Dónde están los programa de reintegración social?).

¿De qué se alimentan los operadores? Alimentar lo entenderemos aquí como el proceso donde se nutre al cuerpo al ingerir alimentos *sanos* o con valor nutricional. Comer, por otro lado, lo entenderemos como el proceso de masticar y tragar cualquier alimento sea sano o no. Por lo tanto los operadores del transporte público comen y no se alimentan, durante sus recorridos es usual verlos consumiendo refrescos, papas fritas o dulces. Aun cuando tienen 40 minutos de “descanso” entre cada vuelta de la ruta “aprovechan” este tiempo para otras cuestiones entre entregar la cuenta al recaudador, arreglar los desperfectos que tenga la unidad o platicar con sus compañeros,

no se dan (el trabajo no se los permite) el tiempo para realizar una comida. En algunas ocasiones se les ve comiendo un taco o una torta al mismo tiempo que van manejando, sin embargo estos “procesos” bajo los cuales ingieren alimento no son recomendables para llevar una vida saludable.

El programa piloto impulsado por el GEM, el cual sí promete un verdadero ordenamiento en el servicio de transporte público, fue puesto en marcha recientemente con una sola ruta. Del centro de la ciudad de Toluca a Tenancingo, la cual hace uso de la avenida principal Pino Suárez. Muchas empresas de transporte público pasan por esta avenida, las cuales se están viendo afectadas. El programa piloto, en su afán de *limpiar* las calles de camiones, prohibió que otras rutas que viajan sobre esta avenida circularan por allí. Provocando el desvío de las unidades por otras colonias para cumplir con rutas y horarios. Siendo que tienen prohibido salirse de la ruta establecida se realizó un operativo que impedía que los autobuses *no autorizados* utilizaran de paso para cumplir con su trabajo. Ciudadanos organizados desde el 2012 han estado pugnando por una transformación concreta en el sistema de transporte público, quizá esta sea la respuesta a su lucha. Sin embargo qué sucederá con los choferes de las empresas de transporte público que se verán afectadas o desaparecidas por la implementación de este nuevo sistema.

La violencia que se ha normalizado en la forma en la que actualmente se trabaja provoca reacciones violentas por parte de quienes viven bajo estas dinámicas. La manera en la que conducen o se dirigen hacia los usuarios los operadores del transporte público es un reflejo de la violencia en la que se desenvuelven. Violencia que ha sido normalizada, bajo las cuales muchas personas trabajan. Los operadores racionalizan esta violencia y la consideran, de forma inconsciente, como un medio para cumplir su trabajo. De los accidentes que derivan de la medio-violencia lo operadores no se hacen cargo, a mediados del 2014 un niña de 4 años murió en un “accidente” donde el operador quiso ganarle al semáforo pasándose el rojo atropellando a la niña y a la madre. El operador no pudo escapar, como normalmente hacen en estas circunstancias, sin embargo pago la fianza y volvió a trabajar ¿Qué tanta culpa tienen los operadores de camiones? No se trata de eximir culpas, pero estas acciones tienen un trasfondo que la ST y los concesionarios se han dedicado a ignorar.

4.4 LAS TRANSFORMACIONES EN EL MODO DE OPERAR Y SUS CONSECUENCIAS: UNA VISIÓN DE LOS CONCESIONARIOS

Las transformaciones en el transporte público que prometían más beneficios a los transportistas se han visto afectados tanto por decisiones de las empresas así como por los cambios impuestos por

el gobierno para el “beneficio” de la sociedad toluqueña. A partir de los cambios hechos en el transporte público se desataron una serie de emociones y reacciones que solo pudieron manifestarse en una serie de comportamientos que afectan el modo en la que se brinda el servicio. La actitud hostil que toman los operadores mientras prestan realizan su trabajo ocasiona demasiados accidentes. Gran parte de los usuarios se ve resignado a hacer uso de este sistema de transporte, con la esperanza de hallar un chofer que maneje *decentemente*. Hemos logrado explicar hasta aquí algunas de las cuestiones que causan que los operadores tengan estas actitudes, no solo frente a los usuarios o los automovilistas que se cruzan en la calle, también frente a sus compañeros de trabajo. Claramente se trata de explotación, pero en este mundo es difícil encontrar un trabajo que no se base en eso, y si a esto le hemos de añadir que, como todo el resto del mundo, se encuentran atacados mediáticamente por el *cómo deberíamos vivir la vida* no hay otra forma de responder a una realidad que no se parece en nada a la televisión.

Para los transportistas la nueva forma de trabajo no resultó en el beneficio que esperaban. Con el cambio realizado se esperaba obtener, sino más ganancias, por lo menos la certeza de que el *trabajador* no tenía más ingresos. El nuevo modo de trabajar trajo consigo desgastes mayores para las unidades y gastos antes no tan recurrentes.

La competencia desmedida entre los operadores del transporte público, el movimiento acelerado de la ciudad o, en algunos casos, a falta de movimiento (las horas pico o manifestaciones que detienen el tráfico), ocasionan un mayor desgaste de los camiones. Para los transportistas esto se traduce en reparaciones al motor, cambios de frenos, reparación o cambio de la caja de velocidades, cambios en las llantas, etc. Gracias a que los accidentes son más frecuentes las unidades aun siendo nuevas en poco tiempo se encuentran chocadas, aboyadas o rayadas (situación que compete a los transportistas atender). Los choferes al no ser propietarios de las unidades tienen un menor interés sobre su cuidado generando gastos a los transportistas, cuando incurren en alguna práctica donde tienen que hacerse responsables tanto económica como legalmente los operadores tienden a *desaparecer*.

El desinterés que tienen los choferes hacia su trabajo se demuestra en actitudes como estar en estado de ebriedad mientras desempeñan su trabajo. Los concesionarios se tienen que hacer responsables de los daños ocasionados cuando los operadores se encuentren en este estado. Don Juan tuvo una experiencia de este tipo en Mayo de 2014, uno de sus camiones estuvo implicado en un accidente en el municipio de Tenango. El chofer, el cual se encontraba en estado de ebriedad, se

impactó contra 5 automóviles que se encontraban estacionados. Toda la carga económica recayó sobre Don Juan, a pesar de que la empresa y cada autobús se encuentra asegurado, este no procedió debido al estado alcohólico en el que se encontraba el conductor de la unidad. Los gastos ascendieron a más de cuarenta mil pesos. El chofer fue consignado, pero como los gastos fueron cubiertos de forma satisfactoria se le dio derecho a fianza de quince mil pesos, pidiéndole a Don Juan un “préstamo” para la fianza. Don Juan accedió a condición de que se le firmara un pagaré por cuarenta mil pesos. Se le restituyó su unidad de transporte al chofer para que no dejara de trabajar y a la semana *desapareció*. Don Juan da por perdido su dinero.

Junto con esta transformación, con supuestos beneficios para los transportistas, los empresarios perdieron la posibilidad de saber cuántas personas hacen uso del servicio. En los operadores recae el control de ingresos y egresos. Saber administrarse para completar la cuenta, hacer los gastos *informales y tradicionales*, y a pesar de todo ello tener un ingreso para ellos. Siendo que ahora no son vigilados por parte de la empresa los operadores siguen otorgando el servicio gratuito a sus amigos y familiares, o deciden si le hacen el favor a alguna persona desconocida que argumenta no traer dinero (recientemente surgió una empresa que tiene contadores en la puerta de subida y de bajada controlando la afluencia de pasajeros).

Las prácticas tradicionales que eran llevadas a cabo por parte de algunos empresarios no se terminaron. Desde el inicio del transporte público en la ciudad de Toluca los concesionarios, han tenido dentro de su flota de camiones autobuses no registrados ante la ST, esto con el fin de no pagar impuestos y tener mayores ingresos. Lo cual afecta a los concesionarios que tienen sus documentos en regla. También se deben considerar las unidades pirata, que a pesar de ser ilegales, sin placas o permiso por parte de la ST para circular andan por la ciudad “trabajando” quitándole pasaje a los autobuses sí autorizados. Cabe preguntarse si las *transformaciones* en el transporte público aplicadas por parte de las administraciones estatales son las adecuadas y a quién benefician realmente.

En el 2007 el Gobernador del Estado de México, Enrique Peña Nieto, en su plan de reordenamiento al transporte público, estableció que las unidades que brindaran este servicio tendrían que ser cambiadas cada 10 años por autobuses nuevos. Esto debido al gasto que sufren las unidades en servicio, lo cual contribuye a una mayor cantidad de gases contaminantes emitidos por cada autobús. Gracias a las redes de corrupción que funcionan en México estas iniciativas no operan correctamente, en la ciudad de Toluca circulan frecuentemente unidades que tienen más de 15 años

operando sin ningún problema. En el Estado de México, como en muchos otros estados de la República, los contactos políticos se vuelven más fuertes e importantes que la salud de los que allí viven. La cantidad enorme de camiones que circulan diariamente por la ciudad de Toluca no sólo son un foco grave de contaminación, también, afectan a los que residen en ella, en términos emocionales. Los operativos implementados por la autoridades para combatir las unidades viejas y piratas llegan a consignar hasta 3 mil unidades en un solo día, pero qué es lo que pasa que siguen “apareciendo” todos los días unidades con estas características otorgando el servicio.

Don Juan se ha llegado a preguntar si otorgar el servicio de transporte sigue siendo negocio, cada unidad tiene un costo de más de un millón de pesos. Es una fuerte inversión para los transportistas, que solo les “durará” 10 años y a la cual tienen que ir invirtiendo dinero ya sea en reparaciones o en los servicios que requieren las unidades como el cambio de llantas o frenos. Cada llanta nueva tiene un costo de cinco mil pesos, las llantas usadas las encuentran a partir de los dos mil quinientos pesos, el cambio de la caja de velocidades, la cual se desgasta rápidamente debido a que los operadores no hacen los cambios de velocidades de manera correcta, tiene un costo de 10 mil pesos. Estos son los gastos acostumbrados que tienen que hacer los transportistas, pero hay gastos *inesperados* (que ya se han normalizado) como los accidentes que tienen los choferes y de los cuales los empresarios son responsables en términos económicos.

La situación de Don Juan no se ha hecho más fácil. En los últimos 2 años, desde que está operando la línea 8 de noviembre y de la cual él es Secretario, ha tenido que vender 5 autobuses, sin posibilidad de adquirir nuevas unidades para sus concesiones. La crisis en la que se encuentra el transporte público no sólo afecta a los usuarios con el incremento de la tarifa, a los choferes con el poco ingreso; los transportistas también se ven afectados por todos los gastos que tienen que cubrir. No se trata de disculpar o justificar el mal servicio otorgado por las diferentes empresas de transporte público por el hecho de que se vean cada vez más acorralados por las modificaciones administrativas. Es importante recalcar que, también, las administraciones gubernamentales llegan a ser benévolas con los transportistas eximiéndolos de diversos pagos que tienen que realizar año con año.

Los empresarios que otorgan este servicio también desaprobaron el aumento en la tarifa del servicio de transporte público, pero, al contrario de usuarios y choferes, para ellos el aumento se quedó corto. Siendo esto un *apoyo* por parte de la ST se hace un estimado sobre el mantenimiento de las unidades y a partir de este estudio se establece una nueva tarifa. Don Juan afirmó que el estimado

para la nueva tarifa era de \$12, es decir un aumento de \$5 en el servicio. La ST consciente de que sería un golpe para las familias mexiquenses otorgo el aumento por solo \$1 (lo que devino en una serie de manifestaciones en contra del aumento por parte de los toluqueños). Para nosotros esto es un negocio – dice Don Juan – y aunque entienden la situación de los usuarios, los transportistas ya no ven la ganancia. Se sienten acorralados, al contrario de otras empresas que pueden incrementar sus tarifas debido al precio, en constante aumento, del combustible, el servicio de transporte público debe mantener invariable el costo (mínimo) de 8 pesos.

La percepción que tienen los toluqueños, por no decir los mexiquenses, sobre los transportistas es que son personas que solo estiran la mano para recibir las cuentas que los operadores les tienen que dar al final de la jornada. En el caso de Don Juan esto no es así al tener que estar al pendiente de las unidades: que se encuentren en buenas condiciones. De no ser así, por lo general, los dueños de las unidades se encargan personalmente de buscar las refacciones y llevarlos a hacer sus reparaciones. Procuran que las unidades estén listas el mismo día en que se descomponen ya que mantenerlas en el taller implica la pérdida de un día de trabajo, tanto para él como para el chofer. Las unidades que se descomponen en avenidas principales tienen, por ley, que ser remolcadas a los corralones, pero muchas veces se le da dinero al agente de tránsito para que espere a que llegue la grúa o el mecánico ponga a *andar* el camión. A pesar de no ser caro el servicio de corralón, sesenta pesos por día, los dueños de las unidades sienten desconfianza porque superficialmente las unidades salen como entraron, sin rayones o abolladuras, pero usualmente dentro de estos corrales les roban piezas a los camiones que ocasionan que eventualmente se descompongan “Cambian las baterías, se roban los sensores, el inventario lo hacen de forma superficial. Con que el carro salga caminando no hay formas de reclamarles nada”, dice Don Juan. Es por esto que los empresarios prefieren cometer actos de corrupción que permitir que su unidad ingrese a un corralón, ya que les sale más barato que hacerlo por la vía legal.

El que se descomponga un camión para los transportistas es todo un día de estar pensando solo en esa unidad. Gran parte de los mecánicos no tienen cómo moverse para ir a revisar el carro en la calles, por lo tanto se tienen que pagar una grúa que lleve el autobús al taller, es un gasto de unos \$1, 500 aproximadamente. Los mecánicos comienzan a trabajar tarde y posterior a la revisión y diagnóstico se tienen que buscar las refacciones que no siempre están en la ciudad y hay que viajar al Distrito Federal por ellas. El hecho de que los nuevos modelos de camiones estén hechos con fibra de vidrio también afecta ya que se dañan más fácilmente y hay que reparar eso detalles también.

Los concesionarios tienen que tomar decisiones que afectan a los choferes para ellos no verse tan afectados en términos monetarios cuando una unidad se les descompone. Francisco fue “descansado” cuando una de las unidades que salen de la ciudad se descompuso debido a que el módulo (cerebro del camión) se descompuso y tomó prestado el del carro de Francisco. Aun cuando se intentó no afectarlo tanto intercambiando los módulos Francisco solo pudo trabajar medio día porque el autobús se quedó parado. Los operadores se quedan sin trabajo hasta que los problemas mecánicos queden resueltos.´

La empresa 8 de noviembre cuenta con su mecánico, quien no está contratado por la empresa, pero que se encuentra en alguna de las bases para hacer las reparaciones necesarias a los autobuses. Muchas veces estas reparaciones son mínimas, como el pistón que abre y cierra las puertas del autobús, pero oportunas para que los choferes puedan brindar un (mal) servicio. Don Juan, al ver la necesidad de tener un mecánico siempre disponible le vendió un automóvil al mecánico para que pudiera desplazarse más rápido a cualquier punto de la ciudad y pudiera reparar los camiones descompuestos.

Los concesionarios se enfrentan a situaciones en las cuales hacen gastos que no estaban contemplados y con los cuales tienen que cargar ellos personalmente, no la empresa o la aseguradora. Como dicen Don Juan “son cosas del negocio” parece que cada vez este se vuelve más insostenible para los empresarios. Entre reparaciones, mordidas, accidentes, aumentos en el precio del Diesel, entre otros, el negocio se vuelve insostenible “parece que quien quebrar la empresa para que el grupo Toluca [grupo Atlacomulco] se quede con el negocio”, menciona Don Juan.

Los gastos no contemplados se vuelven necesarios, gastos que hacen que el sistema de transporte funcione aun cuando sea alimentado la corrupción. El Diesel ilegal que compran los choferes en las bases de camión, la mayoría de las veces, se encuentra rebajado – menciona Don Juan – lo cual afecta al motor y hace que este se descomponga con mayor regularidad y haya que realizarle el servicio más seguido. Sin embargo el concesionario no puede hacer nada para evitar que los operadores caigan en esta práctica, el Diesel llega a las bases de camión y no hay quien este al pendiente de que el combustible sea de “calidad”. Los choferes tienen que entregar las notas de las gasolineras para que los concesionarios puedan facturar, al comprar el combustible de manera ilegal choferes y transportistas tienen que *ingeniárselas* para conseguir notas falsas y, así, poder facturar.

Los agentes de tránsito se vuelven peligrosos para los transportistas. Con las reformas que se hicieron a las leyes de tránsito ya no se les puede retirar ningún documento a los operadores cuando

incurren en una falta. Tanto policías como operadores se aprovechan de esta situación. Los agentes al tener que también cubrir una cuota de *multas y mordidas*, buscan sancionar a los choferes bajo cualquier excusa (como ya lo mencionamos anteriormente) muchas veces los operadores al estar conscientes de no haber incurrido en ninguna falta no aceptan las multas y continúan su camino. Los policías elaboran la multa y la tiran o la rompen argumentando que el chofer se negó a recibir el documento. Los choferes, por otro lado, le ocultan a los concesionarios que fueron multados y estos se enteran cuando tienen que ir a hacer algún pago o movimiento administrativo en la ST. Se ven maniatados y tienen que pagar las multas con recargos, ya que pasan meses sin enterarse de que sus vehículos tienen pagos pendientes.

Como cualquier negocio los transportistas buscan mantener a sus clientes teniendo que incurrir en prácticas a las que no están obligados pero que dan vida al sistema de transporte. Las dos rutas por las que pasa la línea 8 de noviembre se han visto condicionadas por las personas que habitan la zona. Apoyo a las festividades y pavimentación han sido algunas de las condiciones que les han sido establecidas por los pobladores para que la línea pueda seguir operando. Los concesionarios saben que es muy poco probable que se les retire la concesión de la ruta para dárselo a una empresa diferente, sin embargo también están conscientes de que no pueden entrar en malas relaciones con las personas que hacen uso del servicio y que tienen que “apoyarlos” en lo que les soliciten. Los habitantes de San Mateo Oxotitlan también pidieron que se uniformara a los operadores, ya que su aspecto era de “vándalos”. Los empresarios están conscientes de las pérdidas que implica mantener un negocio. Tras la separación de con Tollotzin la línea 8 de noviembre perdió dos rutas. Durante el proceso de separación se descuidó una de estas rutas, por lo que una de las líneas más fuertes de Toluca STUT aprovechó la ausencia y se *adueño* de la ruta incrementando el número de unidades (STUT contaba con 40 unidades trabajando, mientras la 8 de noviembre solo contaba con 20). Los usuarios se familiarizaron más con STUT y, cuando la 8 de noviembre quiso recuperar la ruta los usuarios la desconocían y preferían esperar los otros camiones, por seguridad. Gracias a esto se tuvo que abandonar esta ruta, ya que representaba más pérdidas que ganancias. La otra ruta *perdida*, es una ruta abandonada en la cual no han “intentado” prestar el servicio, es una ruta nueva pero como también se trata de una línea reciente no quieren arriesgar a que se vuelva una pérdida para la empresa. Sin embargo la concesión y la ruta ya están autorizadas por la ST.

Los transportistas se ven atados a una serie de prácticas para que el negocio, que está dejando de serlo, siga reportándoles algunas ganancias. Don Juan, egresado de la Facultad de Ingeniería de la UAEMex, decidió continuar con el negocio de la familia, abandonando su profesión, hace más de 20 años. Continuó ejerciendo las prácticas “tradicionales” de este servicio. Se vio en la necesidad de pelear por lo suyo cuando personajes de la empresa Tollotzin llevaban a la banca rota a todos los que tenían su patrimonio invertido. Más de tres años duro la batalla legal en la que se perdieron varios millones de pesos, quedando en manos de los que lograron adueñarse de la empresa, ahora desaparecida. Los malos manejos monetarios llevaron a la quiebra a dicha empresa, la cual se vio en la necesidad de vender sus camiones y concesiones. Don Juan, hace dos años, junto con otros transportistas puso en marcha la línea 8 de Noviembre, más de veinte camiones operan en cada ruta, con un ingreso “seguro” de \$1,050 por unidad, el negocio se piensa bueno. Pero con los *nuevos* discursos sobre ordenamiento vial, ciudades incluyentes, ciudades amables, ciudades educadoras, están apretando cada vez más, en términos administrativos, a los transportistas. Se espera que para este año 2015 haya una nueva solicitud por parte de los empresarios para un nuevo incremento en el servicio, la ciudadanía no lo aceptará con agrado y, probablemente, el GEM en apoyo a los mexiquenses decline la solicitud. El temor de algunos concesionarios, como Don Juan, es que estén buscando quebrar el negocio, que los concesionarios se vean en la necesidad de vender su patrimonio a bajo costo para que cierto grupo que radica en el Estado de México se apropie del mismo en beneficio de los ciudadanos toluqueños.

Cuando se comenzaron a entregar concesiones a diestra y siniestra los concesionarios no lograron prever las consecuencias de una competencia desmedida a la que los operadores de transporte se ven subsumidos diariamente, la transformación en la forma de trabajo agudizó aún más estas prácticas en la que incurren los operadores. A la fecha se está pidiendo un alto a la entrega de concesiones para el transporte colectivo, taxis y un freno a los taxis colectivos. Las unidades de transporte colectivo, según un estudio publicado por La revista del consumidor, viajan a menos de 35% de su capacidad durante la jornada laboral, esto solo refleja el exceso de (mal) servicio que circula por la ciudad. El cual está siendo pretexto para despojar a los concesionarios de su patrimonio, sin embargo estos empresarios tampoco pretenden una transformación en la manera tradicional en la que se desenvuelve este servicio. Mientras tanto los ciudadanos se ven obligados a convivir con estas prácticas, hasta cierto punto ya normalizadas. Y los operadores de autobús se ven violentados, obligados a trabajar bajo ciertas dinámicas que tienen a convertirlos en guerreros que buscan sobrevivir un día más.

4.5 DISPOSITIVOS DE PODER EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

4.5.1 SALARIO/INGRESO

Teóricamente el salario representa la remuneración por el trabajo aportado. Un estímulo³³ al trabajador que lo motivará día con día a ir al centro de trabajo. La finalidad de dicho factor económico es la reproducción del trabajador y su familia, es decir, este debe poder cubrir alimento, renta, servicios básicos, ropa, etc. Marx, en su crítica a la economía política, hace visible aquello que se encuentra detrás de la *forma* salario. El salario, en apariencia, recubre la no equivalencia entre el valor de la fuerza de trabajo y el valor producido en la jornada laboral, creando un velo que tendrá como consecuencia la negación de la explotación. El salario, por lo tanto, en práctica es la *ficción* “de un intercambio de equivalentes en el mismo proceso de llevar adelante la no-equivalencia” (Osorio; 2009: 34). Por ejemplo, mientras el operador gasta 10 horas de trabajo para juntar \$1, 050 (la ganancia del dueño del autobús) su retribución por las horas de trabajo van desde \$0 hasta los \$600 diarios, su ingreso, por lo tanto es mera incertidumbre. De esta manera parece justo, el trabajador no debería ganar más que el patrón, y pensándolo bien la ganancia del patrón no lo es tal porque es él quien arregla los desperfectos de la unidad para que esta pueda circular, la diferencia se encuentra no sólo en la cantidad de ganancia que recibe cada uno, sino en el desgaste físico cotidiano al que el operador está sujeto mientras que el dueño del autobús no.

Teóricamente, el artículo 123 de la Constitución mexicana establece que “Los salarios mínimos generales deberán ser suficientes para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia, en el orden material, social y cultural, y para proveer a la educación obligatoria de los hijos” (UNAM; 2016). Ahora bien, la discusión comienza en el momento en que nos planteamos si es correcto considerar el ingreso del operador de transporte público como salario. Debido a que el operador no cuenta con ningún contrato al comenzar a trabajar, los dueños de los autobuses no tienen, por lo tanto, ninguna responsabilidad legal sobre el ingreso económico que perciben los operadores dentro de la jornada laboral. Así mismo, por parte de los dueños de los autobuses no cabe ninguna

³³ Un estímulo es entendido como aquel *factor* que provoca reacciones funcionales en un organismo vivo. El salario, en este caso, lo entenderemos como ese *factor*, impuesto por un sistema económico desigual, que pretende poner en funcionamiento al trabajador con respecto a una actividad. Tal como se plantea en el apartado de “La sociedad de la normalización: sujetos deseables”, el motivo de levantarse todas las mañanas para ir a trabajar no se encuentra “fundado en el ser” sino que, será un agente externo, en este caso el dinero, aquel que origine una respuesta o reacción en el ser y el cuerpo del trabajador.

responsabilidad o preocupación moral sobre si hubo o no un ingreso que contribuya a la reproducción del operador y su familia, tal como lo marca la Constitución.

La falta de un contrato laboral tendrá como consecuencia que el operador perciba su dinámica laboral como una *renta*³⁴. Es decir, al dueño del camión debe pagársele una cierta cantidad por ceder el uso del autobús al chofer, esto creará en ellos el imaginario de que el operador es su propio jefe, sin escindirse de ciertas reglas establecidas por los dueños de los autobuses. Siguiendo esta dinámica laboral, por un lado, el dueño del autobús exigirá una cuota diaria (obligatoria)³⁵ que no sólo servirá para la reproducción de él y su familia, también para cubrir los gastos administrativos y el desgaste cotidiano al que está sujeto el autobús.³⁶ Por otro lado, el operador de transporte público se encuentra obligado a, en un primer momento, pensar en el combustible que le es necesario para poner en funcionamiento el autobús y que, necesariamente, sale de su bolsillo ya que al dueño del autobús esta situación no le concierne. El operador, en ese momento se convierte en un *inversor* dentro y para su trabajo, sin dinero para el Diesel no es posible trabajar. Resuelta la cuestión del combustible el operador pasará preocuparse en reunir la cuota exigida por el dueño del autobús, teniendo este problema resuelto, que no está de más mencionar puede tratarse de todo el día, ya que durante la jornada laboral hay un acostumbrado reparto de dinero a los largo de los recorridos cotidianos, entre agentes de tránsito, checadores ambulantes, *relojes* y *multas*, el operador pasará a preocuparse por su ganancia la cual puede ir desde \$600, lo que ellos consideran un “buen” día, hasta los \$0 o incluso quedar a deber parte de la cuenta.

¿Es posible, entonces, hablar de un salario dentro del transporte público? Si entendemos el salario como una recompensa por cierto trabajo realizado, dentro del transporte público no puede existir tal. El ingreso obtenido por parte del operador no es retribuido por parte del dueño del autobús sino que, por el contrario, el operador lucha cotidianamente por obtener un ingreso para él y su familia. Es decir, depende por completo de él que exista, al final del día, un ingreso. Dentro de esta perspectiva es posible afirmar que el operador de transporte público no se encuentra ni siquiera en la posición de poder garantizar lo que el salario mínimo puede proveer, ya que se encuentra subordinado a un trabajo que no le garantiza una ganancia diaria. La vida del operador de transporte público es indigna desde el momento en que no tiene la certidumbre de poder reproducir su vida y

³⁴ Siendo está otra forma de cubrir la explotación.

³⁵ Sin que él se encuentre obligado a garantizar un ingreso al trabajador.

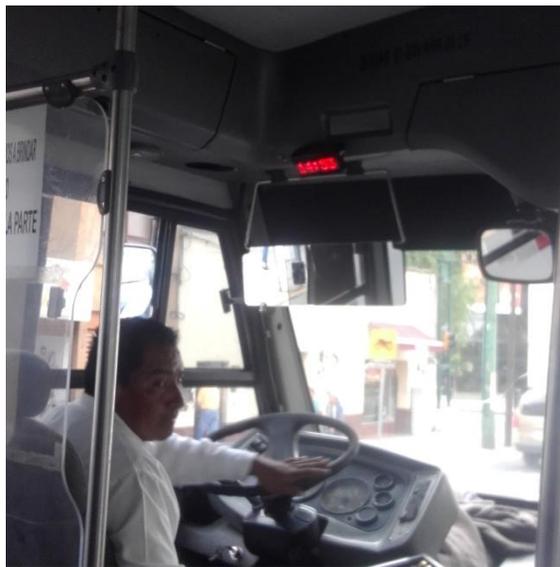
³⁶ No debe perderse se vista que los dueños de los autobuses llegan a ser propietarios de hasta 20 camiones.

la de su familia. La inseguridad “económica” se volverá el motor que pondrá en marcha una serie de prácticas competitivas por ocho pesos.

4.5.2 EL RELOJ (TIEMPO)

El tiempo es uno de los dispositivos más importantes a mencionar, ya que no sólo afecta la vida dentro del trabajo sino que el tiempo *cronometrado*, el tiempo capitalista, logra escapar, en este caso, del autobús para marcar un ritmo perpetuo y constante en toda la vida del operador: el despertador que suena a las cinco de la mañana, el reloj que marca que ya no hay tiempo para el desayuno, los minutos que marcan el tiempo de recorrido de la casa a la base, etc. El reloj será un mecanismo que todos posean, ya sea de bolsillo, en la muñeca, en el celular, nadie escapa al tiempo. Para los operadores se encuentra presente como un reloj digital, negro con número rojos, sin segundero, colocado a la altura de la frente, sólo hace falta que levanten un poco la vista para poder ver el paso de los minutos.

FIGURA II: El reloj: marca la hora y la cantidad de asientos ocupados.



Captura propia

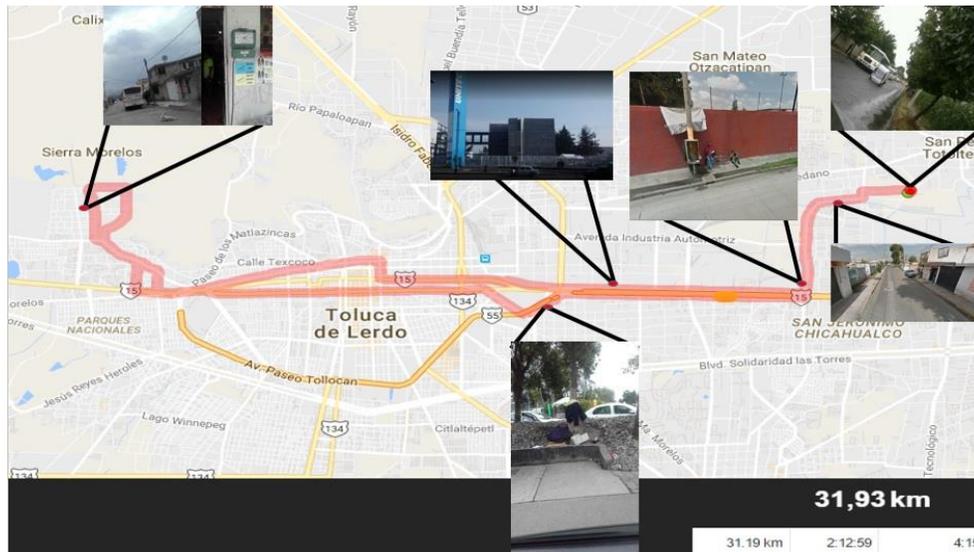
En la época moderna es indispensable estar al pendiente del tiempo, pues en el imaginario popular el *tiempo es oro*. Para los empresarios cada minuto de ocio es un minuto de productividad perdida, en el transporte público un minuto perdido, desde el punto de vista de la empresa, refleja un servicio ineficiente, por lo tanto, el tiempo –los minutos perdidos– se vuelven la manera de medir al operador de transporte público en tanto productividad/eficiencia. Por otro lado, para el operador, el tiempo se convierte en un verdugo, para nosotros el tiempo es la génesis de prácticas que

caracterizan al transporte público de Toluca. El tiempo es, literalmente hablando, cuestión de *vida o muerte*, los que transitan las calles se vuelven víctimas directas de las prácticas generadas por la presión de los segundos en el reloj. El tiempo es dinero para los operadores: el salir a tiempo de la base puede significar no tener que lidiar con el tráfico del medio día, donde los estudiantes y sus padres inundan las calles, o encontrar, por el contrario, un montón de estudiantes ansiosos de regresar a casa. El tiempo en conjunción con la dinámica laboral del transporte público hace de las calles un espacio de batalla por el pasajero, por el alto, por los ocho pesos, etc.

El tiempo es la manera a través de la cual la calidad del servicio de transporte público es medida, no sólo por las empresas, los usuarios también estarán atentos de sus relojes midiendo tiempos de recorrido y calculando meticulosamente qué línea es más eficiente que otra y, por lo tanto, que línea es más conveniente. Las investigaciones acerca del transporte público también son implacables con respecto al tiempo, las cuales rebelan que en ciertos tramos – los cuales cada vez son más– es mejor caminar o hacer uso de la bicicleta que permanecer en el congestionamiento vial.

El tiempo, entonces, se vuelve una de las maneras de medir la calidad del transporte. Cada empresa tiene distribuidos por la ciudad *relojes*, los cuales fueron *rationados* estratégicamente con la intención de mantener un ritmo en el servicio. Los *relojes*, para lo operadores, no se encuentran distribuidos por distancia, sino por tiempo. Tienen ciertos minutos para llegar de un punto a otro. Ejemplo de ello: en la línea 8 de noviembre en un tramo que va de Los Héroeas a la escuela UniTec que se encuentra sobre Tolloca hay 2 relojes, en los cuales tienen un lapso de 4 minutos para registrar su paso. El tiempo pasará imparcial –no está de más mencionar que todos los relojes que trae consigo el operador se encuentran sincronizados con el reloj de la empresa–, el reloj marcará segundos y minutos de atraso, aun cuando durante el recorrido existan incidentes que pudieran atrasar el ritmo del operador.

FIGURA III: Recorrido de la ruta Col. Héroes-Nueva Oxtotitlan 31.19 km en 2:12:59 horas



Elaboración propia

La prisa de los usuarios no es paciente y buscarán otros medios para moverse, la empresa castigará las pérdidas con *multas*, después de todo, dentro del imaginario colectivo, *el tiempo es dinero*³⁷, se vuelve tangible en los bolsillos de los operadores. El tiempo, junto con las multas, es una amenaza permanente para el operador quien tiene que buscar la manera de no perder más de lo que gana.

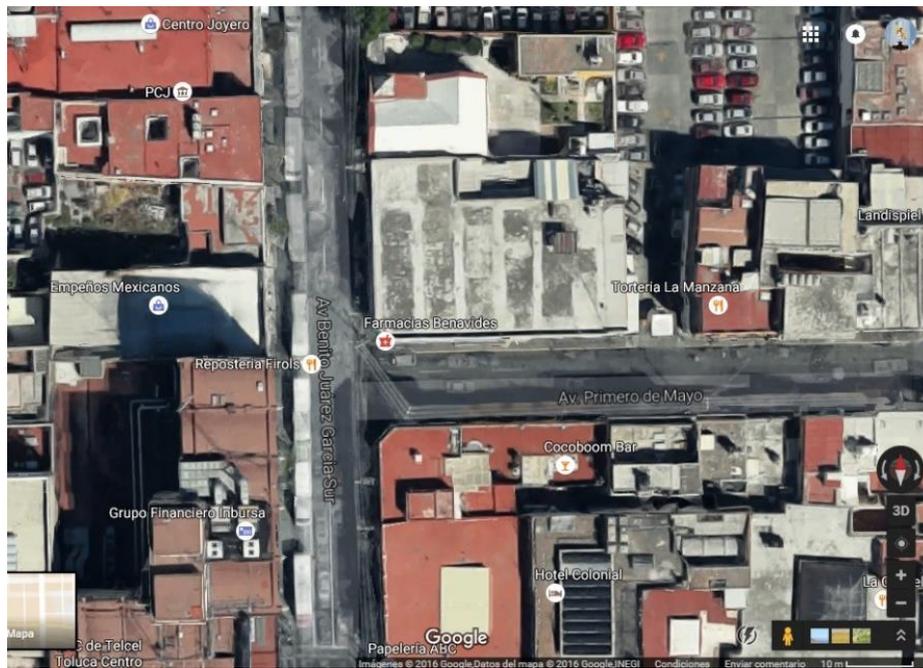
Sin embargo no sólo se trata de llegar al reloj, la calidad del servicio también se refleja en las prácticas de manejo que tienen los operadores, por lo tanto el esfuerzo de controlar el tiempo también pretende imponer un ritmo –ritmo que no considera ninguno de los otros los elementos que se mueven en la ciudad, como el congestionamiento vial, por ejemplo–, el ritmo impedirá que los operadores se adelanten a sus tiempos, lleguen antes al reloj o alcancen a otra unidad de la misma línea. En la línea 8 de noviembre, por ejemplo los autobuses salen con una separación de 8 minutos. Si, por algún motivo, se adelantan en los relojes son detenidos para darle tiempo a la unidad que va delante de ellos.

El tiempo, por un lado, es una marca de calidad: décadas atrás una de las principales quejas por parte de los usuarios era que la espera del autobús llegaba prologarse hasta treinta minutos, ahora hay empresas que se jactan de tener unidades *listas* cada 2 minutos – lo cual es reflejo de una sobreoferta en el servicio–, avenida Juárez es un ejemplo de ello, desde Lerdo de Tejada hasta

³⁷ Benjamin Franklin, en el año de 1748, escribió un texto llamado *Advice to a young tradesman* (Consejos a un joven comerciante), el cual inicia con la frase “*Time is money*” (el tiempo es dinero), la cual se transformó en un dogma de la sociedad norteamericana y de la sociedad capitalista.

Instituto Literario es posible ver una línea interminable de camiones, algunos de ellos rezan la misma ruta, cuando uno logra escapar de la espera a la que los confiere el carril confinado otro toma su lugar. Tiempo perdido para los operadores en cinco cuadras, quienes, acostumbrados ya a la lentitud de esta calle, han encontrado la manera de recuperar el tiempo perdido.

FIGURA IV: Camiones formados en fila sobre Av. Benito Juárez García Sur



Elaboración propia.

El reparto de concesiones a diestra y siniestra, junto con la mala planeación de la ciudad y el exceso de automóviles, autobuses y taxis, tendrá como consecuencia congestionamientos viales que se traducen en traslados cada vez más lentos y tortuosos. Sin embargo esto no significa que el reloj deba detenerse, cada minuto cuenta y es implacable para los operadores, estar atrapados en un embotellamiento provocará estrés, ansiedad, la prisa será mala consejera para buscar reducir tiempos y llegar a tiempo al reloj. Las manifestaciones, accidentes viales, reparaciones públicas, automóviles estacionados en lugares prohibidos, automóviles, taxis, otros autobuses, se mantienen dentro de las preocupaciones del operador, porque el tiempo se mantiene objetivo, los minutos pasan a pesar de la manera en que funciona la ciudad. Los minutos no se detienen.

4.5.3 TARJETAS

A la par de los relojes vienen las tarjetas que registran el paso rutinario de los operadores. Estas se encuentran divididas dependiendo de la cantidad de relojes que se encuentren distribuidos durante

el recorrido, en las tarjetas las personas que se encuentran a cargo de los relojes macarán las mismas con una firma o con un sello, ambos con la hora y los minutos. Una tarjeta por vuelta será proporcionada a los operadores en cada una de las bases antes de su salida de la misma. Las tarjetas no son sólo un registro de la puntualidad de los operadores, también se volverá la forma en la que comprueben su trabajo: al final de la jornada laboral deberán entregar las tarjetas correspondientes a sus vueltas para comprobar que el carro trabajó.

La manera de medir la efectividad del operador de una jornada laboral completa, sin desvíos y sin retrasos, se hace a través de sellos y firmas que registran el paso por los relojes y la llegada a las bases. De esta manera se monitorean tanto entradas como salidas. El registro obligado de los tiempos en la tarjeta provocará la necesidad de mantenerse sobre la ruta, los desvíos que muchas veces son parte de las estrategias de los operadores para evitar congestionamientos viales, buscarán ser evitados a través de este mecanismo. La falta de un sello, no entregar alguna de las tarjetas o su pérdida tendrá como consecuencia una semana de descanso como castigo o, incluso, la baja de la empresa.

Las tarjetas controlan el ritmo, la ruta, los tiempos muertos, hasta los descansos están mediados por urgencia de que la tarjeta sea sellada, incluso cuando los *relojeros* no se encuentran en su puesto de trabajo los operadores se ven en la necesidad de sellar la tarjeta, ejemplo de ello es cuando uno de los choferes tuvo que bajar corriendo a sellar la tarjeta por que el *relojero* se estaba resguardando de la lluvia. La preocupación para los operadores en sentido es que si hace falta algún sello en el siguiente reloj la unidad es detenida y ya no se le permite seguir circulando, cada uno de los sellos son necesarios para seguir trabajando. Cada reloj es un punto de control sobre el ritmo durante los recorridos y los tiempos de ocio, las tarjetas reflejarán el “buen” desempeño del operador.

4.5.4 MULTAS

El tiempo, a través de las multas, mermará el salario de los operadores, un minuto tarde en los relojes equivalen a veinte pesos, un minuto tarde en el reloj que se encuentra en la base equivale a cincuenta pesos. Las multas serán el dispositivo que exhortarán a los operadores a no perder tiempo durante las rutas, el salario de los operadores se encuentra directamente amenazado, los retrasos de cinco minutos pueden ocasionar hasta cien pesos perdidos en un solo reloj. Aun cuando los operadores no tengan la culpa del retraso, por ejemplo que se encuentren en el congestionamiento vial a causa de un accidente, tendrán que pagar la multa en los relojes, de no pagarla la tarjeta no es sellada, lo que significa que no puede seguir trabajando. En algunas ocasiones los operadores

tienen que poner de su dinero para pagar la multa, es decir, que no habiendo ganancia durante el recorrido y subordinado al congestionamiento vial no le queda más que poner de su dinero para poder seguir trabajando con la esperanza de recuperar el dinero y, por lo menos, no perder más de lo que gana.

La multa, junto con el tiempo, será quizá el dispositivo que más merme en la práctica cotidiana de los operadores. En este dispositivo se ve reflejado el imaginario de la época moderna, *el tiempo es oro*, y las consecuencias que trae en lo cotidiano. Las prácticas de los operadores no sólo son consecuencia de *ganar* dinero, sino de no perderlo. En algunas ocasiones los operadores tomarán la decisión de no salir en la vuelta, pues para ellos se arriesgan más a perder dinero, entre gasolina y multas que a ganarlo, pero, en otras, para no perder dinero desarrollaran prácticas que arriesgan la vida de los usuarios, los peatones y de ellos mismos.

4.5.5 COMBUSTIBLE

Hace más de una década las empresas del transporte público decidieron que era obligación del operador colocar el combustible que necesita el autobús para trabajar. Los operadores se vuelven inversores de la unidad en la que trabajan. Mil pesos diarios es lo que tienen que invertir los operadores en combustible. Según la necesidad los operadores en su tiempo apretado tendrán que encontrar un espacio e interrumpir su recorrido para pasar a alguna gasolinera a colocar el combustible necesario para trabajar.

Esta medida abrió la oportunidad al mercado ilegal de Diesel, del cual ni empresarios ni operadores reniegan, de uno a cinco pesos más barato el litro de Diesel que en la gasolinera hará que los operadores hagan fila para comprar el combustible en las pipas que llegan de manera improvisada a las bases de autobús. Los operadores por necesidad caerán en la ilegalidad, de la cual se ha creado una red, pues los transportistas solicitan los recibos de la gasolina para facturar, esto ocasiona que en las gasolineras los que atienden las bombas tengan recibos preparados para los choferes.

Los operadores a lo largo de la jornada laboral tendrán que ir pensando primero en el combustible, cada dos o tres vueltas, se detendrán en alguna gasolinera para colocar el combustible poniendo en riesgo a los usuarios. La Secretaría de Movilidad exhorta a los operadores a no cargar combustible con pasaje en la unidad, sin embargo la experiencia cotidiana de los operadores les hará saber que si hacen descender a los usuarios antes de que cargar combustible para después volverlos a subir

provocará que los usuarios pidan su dinero de vuelta para tomar otro camión. De esta manera los operadores preferirán arriesgarse antes de perder dinero o pasaje.

4.5.6 AGENTES DE TRÁNSITO

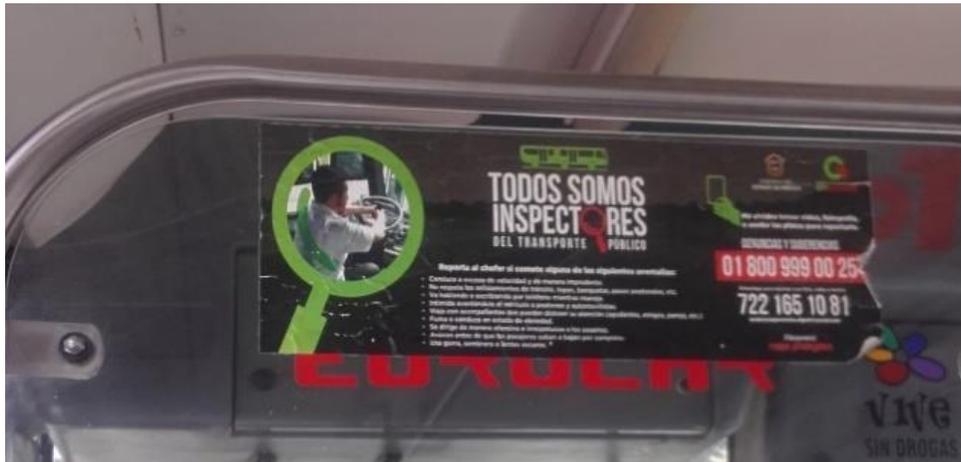
Los agentes de tránsito aunque no forman parte directa de la dinámica laboral del transporte público jugarán un papel importante en la manera en cómo este se mueve en la ciudad. Los agentes de tránsito, colocados de manera estratégica a lo largo de la ciudad, harán del transporte público un blanco fácil de corrupción. La corrupción es un doble juego donde la extorsión juega un papel preponderante, juego que aparenta que ambas partes son beneficiadas, juego violento en el cual una de las partes es dominada y se utiliza el dinero como vía de escape. Los agentes de tránsito se ven beneficiados por la necesidad a través de la cual los operadores en la obligación de utilizar la corrupción como vía de escape. Los operadores utilizan el desvío sobre la ruta para escapar a los congestionamientos viales o recuperar minutos perdidos en el tráfico, situación a la que los agentes de tránsito se encuentran muy atentos y la cual se vuelve el pretexto perfecto para multar o exigir una “mordida” a los operadores.

Esta situación, sin embargo, ya es una costumbre para los operadores, quienes consideran la “mordida” como un mecanismo para seguir trabajando. La corrupción se vuelve la manera más rápida para deshacerse de los agentes tránsito y no perder tiempo. En algunas avenidas los agentes de tránsito ya tendrán cuotas establecidas, ejemplo de ello es la *vía de escape* que utilizan los operadores sobre Tolloca a la altura de la terminal en la cual utilizan uno de los puentes para saltarse el tráfico justo en la entrada al puente hay un agente de tránsito que estira la mano para recibir los veinte pesos de los choferes que pretenda utilizar esa vía. Los operadores traen en mente llegar puntuales a los relojes, situación de la que se aprovechan los policías. La prisa de los operadores provocara ciertas prácticas *ilegales*: pasarse los altos, vueltas indebidas, cambios de ruta, manejar en sentido contrario, levantar pasajes en lugares prohibidos, entre otras. Sin embargo los agentes de tránsito se encontrarán atentos a ciertas prácticas y negarán otras por ser costumbre, el pasarse los altos, práctica que pone en peligro la vida, no será objetivo de los agentes de tránsito para castigar a los operadores. Los agentes de tránsito encontrarán otros pretextos para explotar la prisa del operador de transporte público.

4.5.7 VIGILANCIA

Las empresas buscan tener un mayor control sobre los operadores por lo cual han implementado un nuevo sistema donde el operador es observado en todo momento. Los números telefónicos que siempre han existido para generar denuncias sobre el mal servicio, fueron remplazados por la comunicación “instantánea”, ahora lo usuarios tienen la opción de enviar fotografías, vídeos y audios vía whatsapp para manifestar su inconformidad con el servicio otorgado por el operador. Las empresas llaman a los usuarios a sumarse como “Inspectores del transporte público”, abriendo la posibilidad sino de una vigilancia estricta, sí una vigilancia constante. Los usuarios tienen el derecho de denunciar el *mal comportamiento* del operador como: Manejar como loco, Llevar novia o novio, Aventar el camión a peatones y ciclistas, Ir haciendo uso del celular, Música con volumen alto, Consumir bebidas embriagantes o fumando, etc. Se invita a los usuarios a reportar cualquier anomalía bajo el argumento de que de no ser así se continuará con un mal servicio.

FIGURA V: Todos somos inspectores, etiqueta colocada en la parte posterior de los asientos de los operadores, la cual enumera lo que el operador no puede hacer durante el recorrido.



Captura propia

La vigilancia tiene una doble implicación una de ellas es responsabilizar al usuario por obstaculizar el poder mejorar el servicio, la otra es hacer del operador un objeto permanente de vigilancia, se busca encauzar y reprimir comportamientos, *corregir* al operador de transporte público para que respete las normas. Sin embargo esta vigilancia permanente no genera otra cosa más que estrés al operador al verse atrapado bajo la mirada de cientos de usuarios que puedan o no hacer una denuncia anónima. La finalidad de esta vigilancia es generar buenas prácticas de manejo en el operador, sin embargo, y como ignoran la mayoría de los usuarios, la invitación a vigilar al usuario

no está tomando en cuenta la dinámica laboral a la que los operadores están sujetos y que los lleva a cometer ciertas prácticas imprudentes. Ahora, a los otros dispositivos se suma la vigilancia constante y permanente lo cual se vuelve una amenaza al trabajo pues un mal reporte puede costar regaños, suspensiones o baja definitiva de la empresa.

La realidad, sin embargo, no puede ser más desalentadora, no existe un cambio sustancial en el comportamiento de los operadores a partir de los “Inspectores del transporte público”. Se precariza la situación del operador, la dinámica laboral permanece mientras pretende ser controlado todavía más.

4.5.8 CONTADORES

Once años atrás se realizaba un monitoreo sobre la cantidad de usuarios en el transporte público a través de un sistema de boletaje. A los operadores se les proporcionaban un cierto número de boletos foliados, lo que permitía a los dueños de los autobuses tener cierto control sobre la cantidad de usuarios que utilizaban el servicio. Sin embargo, este sistema fue eliminado por los “beneficios” que reportaba para los choferes, quienes encontraron la manera de aprovecharse de la falta de control de boletos que tenían los dueños de los autobuses dentro de las unidades: al no dar boletos a los pasajeros, los choferes se adueñaban del dinero de ese boleto. Esto dio paso a que este sistema fuese eliminado con la intención de frenar la *avaricia* de los operadores quienes se beneficiaban con él. Al ser eliminado el sistema de boletaje, los dueños de los camiones perdieron aún más el control sobre la cantidad de personas que utilizan las unidades de transporte público. Lo compensaron exigiendo una cantidad fija de dinero a los operadores, sin embargo, con el incremento en el precio del combustible y las modificaciones administrativas³⁸, los dueños de los autobuses tuvieron que buscar otra manera de monitorear a los usuarios, por lo tanto a los operadores.

Junto con la vigilancia aparecen los *contadores*. Censores electrónicos que realizan un conteo de las personas que suben y bajan de la unidad, esto permite a la empresa tener un mayor control sobre la afluencia de pasajeros en las unidades. Los sensores fueron colocados con la intención de frenar la *avaricia* de los operadores que, como once años atrás, “se benefician más que los propios empresarios” del servicio de transporte. La idea es tener un monitoreo constante que permite a los

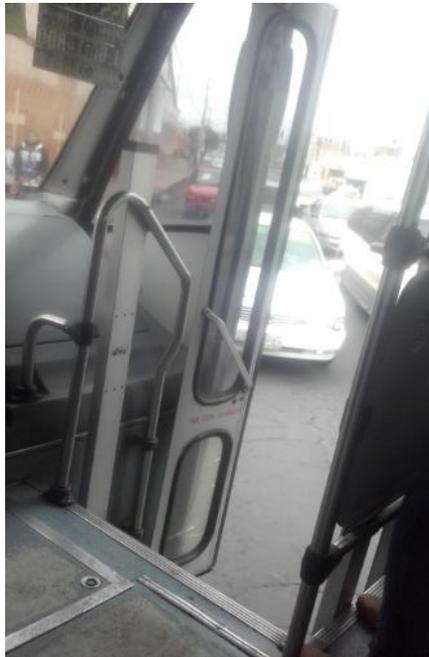
³⁸ En la administración de Enrique Peña Nieto se aprobó una norma en la que las unidades de camión tendrían que ser remplazadas por nuevas cada 10 años.

empresarios tener una idea puntual de cuanto ingresa a la unidad y que los operadores no tengan ningún pretexto para pagar la cuenta completa.

Sin embargo, este elemento se vuelve una cuestión de estrés para los operadores, porque en la ciudad Toluca los usuarios del transporte público están acostumbrados a usar ambas puertas, la de ascenso y la de descenso, como si fuesen lo mismo, esto provoca que suban el doble de pasajeros y desciendan sólo unos pocos. La cuenta no le sale ni al chofer, ni a los empresarios que exigirán el pago completo. Mochilas, bebés, niños, maletines, etc., serán contabilizados por los sensores electrónicos y, cuando las unidades se encuentren repletas, como sucede en horas pico, con las puertas abarrotadas los sensores pueden llegar a perder bien la cuenta.

Es cierto que en algunas unidades los sensores fueron colocados para después volverse un bonito adorno tanto en el ascenso como en el descenso, quizá también fueron colocados con la intención de “re-educar” al usuario para usar las puertas correspondientes, o, simplemente, fueron desconectados a causa su nulo funcionamiento. Sin embargo, algunas empresas, cada vez más, están poniendo en práctica los contadores para monitorear los ingresos en la unidad.

Figura VI: Contadores electrónicos



Captura propia

FIGURA VII: “La baja es por la parte de trasera”, letrero para usuarios



Captura propia

4.5.9 UNIFORME

Los operadores de transporte público fueron uniformados con la intención de motivar a las personas a preferir el transporte público sobre el privado, política que, según la Gaceta de Gobierno del 17 de Julio de 2013, ha “probado su eficacia en el contexto de las mejores prácticas de sistemas de movilidad urbana en diversas ciudades del mundo”. Uniformar a los trabajadores proyecta una imagen de seguridad en los usuarios del transporte público. A través de un uniforme se facilita el reconocimiento e identificación de los operadores, a quienes se les relaciona con la empresa para la que trabajan por el logo que portan en las camisas. El uniforme no sólo permite una identificación, sino una imagen de limpieza y pulcritud.

Este mecanismo permite la pérdida de individualidad en los sujetos que los portan, camisa blanca, suéter azul y pantalones grises serán la manera en que los operadores se reconozcan a diario frente al espejo, la única diferencia entre empresas será el logo que porten en la camisa. El uniforme será la manera en que la empresa se apoderé por completo del operador, adueñándose hasta de la ropa que deben usar para trabajar.

Es difícil establecer si gracias al mecanismo del uniforme incremento el uso del transporte público, una imagen de pulcritud en los operadores podría significar seguridad para los usuarios. La limpieza del uniforme no puede negar la realidad material del operador de transporte, la cual se visibiliza de

manera diferente –la violencia con la cual transitan las calles–. La seguridad en el transporte público no ha aumentado en ningún sentido, los operadores siguen conduciendo de manera imprudente, los autobuses se han vuelto el objetivo recurrente de la delincuencia, los accidentes viales están presentes cotidianamente. Son estas las razones por las cuales más los recorridos extensos los que hacen que se siga prefiriendo el transporte privado sobre el público.

CONCLUSIONES

Revisar las Gacetas de Gobierno emitidas durante el periodo de Enrique Peña Nieto y Eruviel Ávila tuvo la intención de visibilizar que aun cuando el operador de transporte público es mencionado en las Gacetas de Gobierno continúa siendo un ausente. La situación laboral, a la que se enfrentan todos los días los operadores, no tiene mención dentro de las políticas públicas y resoluciones gubernamentales que se toman con respecto al transporte público. Este sujeto aparece exclusivamente como un engranaje más del sistema que pone en funcionamiento este servicio. A pesar de ser una 'pieza' necesaria para que el sistema funcione, se prioriza la cuestión tanto administrativa como de infraestructura. Es decir, el problema de este servicio se *abstrae*, se vuelven datos y calles a mejorar, lo cual niega la centralidad y la importancia que tiene el operador (el trabajo vivo) de transporte público. Las administraciones gubernamentales mantienen el caos administrado en el sistema de transporte público, esto demuestra el carácter de clase que tiene el gobierno mexiquense con respecto a este tema, mientras los agentes políticos y la clase dominante se benefician de un sistema de transporte ineficiente, las consecuencias de un servicio desordenado recaen sobre los operadores de transporte público y los usuarios del mismo.

En el periodo que comprende la administración gubernamental de Enrique Peña Nieto en el Estado de México se emitieron 36 Gacetas de Gobierno cuyo tema central era el transporte público, en tan solo 5 de ellas se menciona al operador. Siendo la Gaceta del 2 de febrero de 2005 donde existe una mayor mención de este sujeto. El tema de dicho documento fue la actualización a la norma técnica para la capacitación de los operadores, sin embargo, la mención de este sujeto se encuentra estrictamente relacionada con los procesos administrativos, el tiempo y la obligación del mismo en participar en dichas capacitaciones. La Gaceta del 25 de Abril de 2009, habla, principalmente, sobre el fortalecimiento y modernización tanto de la infraestructura como del proceso administrativo, lo cual contribuiría a que el servicio mejorará en tiempos de traslado y movilidad. Posterior a este documento el 9 de Octubre del mismo año se emite otra Gaceta, donde se trata el tema de la modificación del reglamento interno de la Secretaría de Transporte. Las Gacetas del 13 y 25 de Mayo de 2011, reafirman la capacitación exigida a los operadores. Hemos de recordar que una de las metas de la administración de EPN (2005-2011) era hacer del transporte público un servicio de clase mundial, lo cual no se logró, pero muy a pesar de los habitantes de la ciudad de Toluca se sigue intentando.

Para el periodo administrativo de Eruviel Ávila se revisaron únicamente las Gacetas de Gobierno que comprenden los años 2012 y 2013. Dentro de este periodo administrativo se emitieron 20 Gacetas cuyo tema central fue el transporte público, en tan sólo 6 de ellas se menciona al operador de transporte público, siendo las de mayor relevancia la de 11 de Enero y la del 17 de Julio de 2013, en la primera se emite una prórroga al operador para poder tramitar sus documentos necesarios para trabajar, en la segunda se habla sobre la obligatoriedad del uso de uniforme por parte de los operadores. El resto de Gacetas donde se menciona al operador se habla de infraestructura y administración: Sistema de videovigilancia, el sistema de Prepago, Departamento de quejas y la organización de la Secretaría de Transporte. Una de las preguntas más importantes con respecto a este tema es ¿por qué no se hace realmente nada para transformar el transporte público?

Una de las respuestas más inmediatas es que el sistema de transporte público es un abrigo para la corrupción, que beneficia, principalmente, a los agentes políticos. Cada periodo de elecciones se habla de transporte público, sobre todo de la 'limpieza' de este servicio de las mafias que le rodean, al mismo tiempo que de su modernización y mejoramiento, siendo la clase política cabecilla de dichas mafias. En contradicción con lo que los candidatos prometen en cada campaña es posible apreciar en las calles de Toluca que los empresarios de transporte público trabajan con los candidatos en un vaivén de favores políticos. Mientras que las empresas están dispuestas a delegar sus unidades de transporte para llevar de un lado a otro a los llamados acarreados políticos, los candidatos están dispuestos a autorizar rutas, concesiones y, evidentemente, pasar por alto la manera en que opera este servicio. Cabe resaltar que los choferes, los ausentes dentro de las Gacetas de Gobierno, son los que trasladan a los acarreados, sin embargo los favores políticos sólo benefician a cierto sector social y a ciertas empresas.

Algunos empresarios del transporte público, sobre todo los que tienen empresas pequeñas, se ven acorralados por lo que para ellos es una baja³⁹ tarifa en el servicio y las políticas públicas que poco a poco van restringiendo la circulación de algunas unidades. Lo cual tiene consecuencias sobre el

³⁹ Los transportistas, dueños de los camiones de transporte público, consideran que el precio de la tarifa de este servicio, establecida por el gobierno mexiquense en apoyo a los usuarios, es baja. Desde su punto de vista el gobierno no toma en cuenta el mantenimiento de los autobuses y en el precio del combustible (que no está de más recordar que no lo pagan ellos) que va en aumento cada mes. Para ellos se vuelve insostenible el transporte público como negocio, por ello han venido exigiendo que se incremente el precio de servicio a diez pesos. Sin embargo, actualmente, la tarifa de servicio de transporte del Estado de México es la más cara a nivel nacional, lo cual no hace más que acrecentar las desigualdades sociales existentes en este estado de la república.

trabajo que realizan los operadores, tanto en su interminable éxodo de empresa a empresa, como en el recrudescimiento de sus condiciones laborales las cuales se ven precarizadas debido a la necesidad de incrementar ganancias o, en el caso del transporte público, mantenerlas.

Las Gacetas de Gobierno, no tocan el tema de la dinámica laboral, la falta de un sistema de salud adecuado, una jornada laboral justa, un salario establecido y condiciones laborales adecuadas por el simple hecho de que transformar alguna de estas condiciones no tiene beneficios para con la clase dominante. De poner sobre la mesa la cuestión de las condiciones laborales de los operadores, se pondría, al mismo tiempo, en evidencia no sólo el qué hacer de la del gobierno mexiquense sino, también, su favoritismo con la clase dominante. Aun cuando mejorar las condiciones laborales de los operadores tiene como consecuencia mejorar el servicio de transporte público es evidente que a las administraciones gubernamentales no les interesa poner en orden el servicio público de transporte.

Para el discurso oficial el operador del transporte público permanece como un ausente, mientras este discurso visibiliza al operador no sólo como parte del problema, sino el problema en sí, al mismo tiempo niega la situación laboral, social y económica precaria en la que se encuentra este sujeto. Por lo tanto, desde el discurso oficial, el operador debe ser corregido, a través de políticas públicas que no toman en cuenta las necesidades de este sujeto. El operador del transporte público es quien recibe las capacitaciones que contribuirán a desarrollar su lado humano y profesional, mientras que con las empresas de transporte público se busca agilizar trámites burocráticos y condonar las multas. Es el operador quien tienen que uniformarse como iniciativa para incentivar el uso del transporte público por sobre del privado, mientras que se dejan lado elementos como la seguridad, la infraestructura de los autobuses y de las calles, la movilidad en la ciudad, el precio de los recorridos, los cuales corresponden a las empresas y a la administración gubernamental. El discurso oficial pone en el centro del problema al operador de transporte público sin analizar la situación social y laboral a la que se encuentra subsumido cotidianamente, esto da pie para que se forme un discurso que atraviesa al operador, el cual crea de él un sujeto e imagen, la del *salvaje*. Esto trae como consecuencia que se construya un imaginario en el que el operador es el problema a resolver en el transporte público.

La construcción y la propagación de la identidad de este sujeto *salvaje* es reforzada por los medios de comunicación. En los periódicos locales, sobre todo aquellos de tinte amarillista o con inclinación a la nota roja, y algunas veces en los noticieros locales, exponen los diversos accidentes en los que

las diferentes líneas de transporte público se encuentran involucrados. Lo que se dice sobre el transporte público se encuentra relacionado con operadores de autobús que se encuentran alcoholizados o que violentamente arremetieron contra un automóvil o peatón. No queremos decir que estas situaciones no sucedan, o que son un invento por parte de los medios de comunicación, sí, los operadores manejan de forma hostil y en ocasiones se encuentran bajo los efectos del alcohol. Sin embargo, hay que ir más cerca para encontrar las razones y los motivos de la hostilidad y la irresponsabilidad en la que caen estos sujetos. Los medios de comunicación contribuyen a reforzar la imagen del *salvaje* que tiene que ser corregido al distribuir la idea de que intencionalmente, es decir con dolo, los operadores provocan accidentes, algunas veces fatales.

Por otro lado, los estudios oficiales realizados en los últimos años están contribuyendo a reforzar un nuevo discurso, el de las ciudades felices. Discurso que prescinde del actual operador de transporte público. Sin romper el paradigma del operador de transporte público *salvaje* y de la objetivación del mismo, este nuevo discurso afirma que la transformación en la imagen y la infraestructura de la ciudad contribuirán a mejorar la calidad de vida de las personas que viven en la ciudad. Esta transformación va desde la ampliación de banquetas hasta una transformación del transporte público. Estos nuevos estudios se enfocan en la mala rentabilidad del transporte público y de las consecuencias económicas que este tiene sobre la vida de los sujetos que se mueven en la ciudad. Ahora bien, los estudios oficiales proponen tajantemente remplazar el transporte público actual, por ser ineficiente y poco rentable por un transporte público de clase mundial. No está demás recordar que las preocupaciones de Enrique Peña Nieto al ser gobernador (2005-2011) era hacer de Toluca una ciudad de clase mundial, proyecto que incluía al transporte público desde un inicio, siendo el actual presidente de la república no ha quitado el dedo del renglón, evidencia de ello es la construcción del Tren rápido Toluca-CDMX. El continuo desprestigio del transporte público se encuentra relacionado con esta transformación. El transporte público de Toluca es inseguro e incómodo, lo que da cabida a poner sobre la mesa el tema del concesionamiento.

Se tiene que especificar que, actualmente, el servicio de transporte público se encuentra concesionado a varias empresas. Sin embargo, uno de los problemas que se tiene desde la administración pública para colocar una infraestructura eficiente y “ordenar” el transporte público es, precisamente, que se existen demasiadas empresas y se ha vuelto imposible llegar a acuerdos entre todos los concesionarios. Ejemplo de ello es el sistema de prepago, de poner en marcha este proyecto una sola empresa tendría que manejar los ingresos y repartirlos entre todas las empresas.

Para este nuevo discurso de “Ciudades felices” concesionar significa apostar por el transporte masivo, por tarjetas de prepago y porque dicho transporte sea manejado por una sola empresa. Sin embargo la privatización tiene sus consecuencias negativas sobre la vida de la ciudad, es claro que en la Ciudad de México del sistema de transporte MetroBus, a pesar de ser un servicio al que todos tienen acceso no significa que beneficie a la mayor parte de los ciudadanos, los cuales, en su mayoría aún tienen que viajar más de 4 horas para acceder a sus centros de trabajo, ya que el MetroBus sólo llega a ciertas partes de la ciudad. Volviendo a Toluca habría que preguntarse por la supuesta necesidad de un transporte masivo, el cual según especialistas no funcionaría de manera adecuada por la manera en que las calles se encuentran trazadas, al mismo tiempo que el sistema de transporte público de bicicletas “Huizi” es desacreditado por parte de la administración en turno, entonces, ¿la modernización del sistema de transporte significa forzosamente incluir el transporte masivo o es un capricho de la clase política? A sí mismo pensar la ciudad significa prestar atención en las vialidades, puentes, pasos a desnivel que están siendo construidos, al mismo tiempo a las nuevas normas de circulación con “intenciones” medioambientales, que se hacen de la vista gorda y permiten circular autobuses con una importante cantidad de emanaciones tóxicas y detienen automóviles cuyas emanaciones tóxicas superan lo indicado.

Se tiene que pensar para quienes está planeada la ciudad y los proyectos de las administraciones gubernamentales, la nueva autopista México-Toluca demuestra su carácter de clase al no estar diseñada ni pensada para el ciudadano promedio, tanto por su precio como por el diseño de la misma. Habría que considerar a quién va a beneficiar el concesionamiento del actual sistema de transporte, si el transporte masivo es la mejor opción y si la imitación a ciudades de “primer mundo” es lo adecuado para la ciudad, siendo que muchas de ellas están reclamando un servicio verdaderamente público⁴⁰, sin la intervención de una empresa privada. Volviendo al trabajador, de materializarse las pretensiones gubernamentales e instalarse un transporte masivo ¿Qué consecuencias tendría el desplazamiento del transporte público actual en los trabajadores? Un despido masivo de operadores y, para quienes logren quedarse en la empresa, no necesariamente garantiza la dignificación del empleo.

Hasta ahora tenemos la imagen del operador de transporte público *salvaje*, aquel sujeto que el poder hegemónico se ha encargado de definir y determinar, creando un imaginario social que reproduce el saber del Discurso oficial que tiene que ser corregido y/o sustituido si se quiere tener

⁴⁰ Revisar “Cities Need More Public Transit, Not More Uber and Self-Driving Cars” de Kevin Cashman

una transporte público seguro, cómodo, eficiente, en fin, el transporte público de clase mundial a la que aspira cierta clase política.

Adentrarse en el transporte público de Toluca con una mirada desde la subjetividad revela la lucha de los operadores por recuperar la humanidad de la que son despojados cotidianamente. Las resistencias que pone este sujeto a su dinámica laboral serán, también, las formas de las que el discurso se adhiere para evidenciar el *problema* del transporte público y señalar a los trabajadores. No se trata de victimizar al operador de transporte público, sino de arrancarle la condición de objeto que el discurso oficial, político, económico y social hace de él. Sí, el operador de transporte público ocasiona accidentes, algunas veces fatales, caos vial en la ciudad, busca las maneras más rápidas y violentas de cumplir con su trabajo. Sí, ellos forman parte del caos en el transporte público, sin embargo, sustituirlos, tal como si fueran objetos no es la solución, el ir y venir de operadores dentro de las diferentes líneas es evidencia de ello. Porque que estos sujetos se han ido tejiendo dentro del transporte público y su dinámica laboral. Porque las acciones violentas que ejercen cotidianamente, sus resistencias a la dinámica laboral, son evidencia de un trabajo indigno y una vida incierta. La génesis de las resistencias, aquellas que lo trasladan de víctima a victimario, se encuentran en el seno de su dinámica laboral, de sus condiciones de vida, de sus preocupaciones, de sus enfermedades, de su estrés. En fin de la incertidumbre a su condición de trabajador le ha orillado.

Se dio la vuelta a la centralidad que los análisis le dan a la infraestructura: las calles los edificios, las paradas de autobús, el asfalto; sobre las políticas públicas: el carril confinado, los reglamentos internos y de tránsito, el uniforme, y se puso en el centro al operador de transporte público, es decir, el trabajo vivo que los análisis antes mencionados niegan permanentemente. Se pone en el centro del análisis el cuerpo y la subjetividad del operador de transporte público y la importancia que estos tienen en la dinámica del mismo. El proceso de subjetivación del operador de transporte público consta de dos partes, aquella que quiere hacer de él un sujeto deseable: el trabajador dócil y subordinado, y el sujeto que lucha por romper esa identidad de sujeto deseable, que busca, muchas veces de manera inconsciente, romper con la sociedad que lo subsume a ciertos horarios y movimientos.

La conclusión más importante es que el operador de transporte público no es una víctima en tanto no es un objeto, es decir, tiene procesos mentales que le llevan a tomar ciertas decisiones dentro de su trabajo, sin embargo estas decisiones no están mediadas por una maldad intrínseca en él, por una necesidad homicida, sino que estas decisiones se encuentran mediadas por la exigencia de una

dinámica laboral que le castiga por no mantener un ritmo y llegar tarde a los relojes, por la inseguridad del ingreso y por tener que hacer un uso obligado del carril confinado que le retrasa.

Los discursos oficiales y las empresas del transporte público se desligan de su responsabilidad señalando al operador de transporte público, lo cual no hace más que reafirmar la perspectiva de clase que tienen sobre el problema. Al utilizar la noción de poder de Michel Foucault queda claro que el poder es un camino de dos vías, el poder se ejerce sobre los sujetos, sobre sus cuerpos y subjetividades, formándolos, delimitándolos, definiéndolos, en un proceso continuo. Esos sujetos, los cuales se encuentran formándose, delimitándose, definiéndose, ejercen, al mismo tiempo, poder sobre los cuerpos y las subjetividades de quienes le rodean. La batalla, la lucha del operador se encuentra en que es algo externo que lo forma, lo delimita y lo define continuamente, lo que lo encarcela en los movimientos rítmicos y repetitivos de la jornada laboral.

Las resistencias desplegadas por parte de este sujeto son evidencia de una dinámica laboral que niega las necesidades del trabajador. Su práctica cotidiana de manejo es una respuesta a los dispositivos instalados de las empresas, los cuales irónicamente tienen como intención medir y hacer eficiente el servicio, las tarjetas y los relojes son una medida de control que obliga a los operadores a mantener un cierto ritmo sobre la ruta, sin embargo cuando ese ritmo se rompe por la dinámica de la ciudad, los operadores hacen uso de la violencia para cumplir con los tiempos. Esta violencia deviene en un comportamiento hostil para con usuarios, peatones y automovilistas. Estas acciones violentas no son otra cosa que la resistencia de los operadores a las medidas que los empresarios les imponen las cuales exigen un trabajo de calidad pero que precarizan la vida de los operadores, a la sobre oferta que existe en el transporte público y que amenaza la posibilidad de conseguir el ingreso para el hogar, a las políticas públicas que no reconocen y amenazan su trabajo, a las decisiones gubernamentales y empresariales que podrían desaparecer a la empresa donde trabaja, al incremento en los precios de medicinas, alimentos y educación. Todo esto repercute en el operador de transporte público, generando estrés, incertidumbre, preocupaciones de las que se tiene que hacer cargo como individuo y que desembocan en un comportamiento hostil para con los otros. El operador de transporte público se teje en lo cotidiano dentro de un ambiente inhumano, donde la competencia permea la vida, surge de este ambiente un sujeto en contra de la vida. El cual maneja a exceso de velocidad, poniendo en peligro a los otros para no perder los ocho pesos que esperan en la esquina de calles y avenidas.

Hay que aclarar que estas resistencias, las cuales han ido emergiendo en respuesta al qué hacer cotidiano del operador de transporte público, no buscan romper la condición de explotación a la que el operador está sometido. Sino que, por el contrario, no son una respuesta en contra de la fetichización, surgen como respuesta a los dispositivos de forma positiva, es decir, que las resistencias, entendidas como estas formas que surgen y se oponen al poder terminan, finalmente, por servir a los dispositivos, en tanto los hacen funcionar y justifican la necesidad de su existencia. El caos en la ciudad será provocado por los operadores para hacer funcionales los dispositivos de poder, estos elementos provocan en el operador la necesidad de llegar puntual a los relojes distribuidos por la ciudad, a tener el registro de cada reloj en su tarjeta, de obligarlo a no desviarse de la ruta, a hacer uso del uniforme, a pagar la cuota de corrupción si decide salirse del carril confinado, a respetar, en la medida de lo posible, los semáforos, las paradas establecidas, las reglas que le impiden llevar acompañante, música indeseable o a un volumen inadecuado, cuidarse de los “vigilantes”, a llevar un control sobre el dinero distribuirlo de manera adecuada: 1) combustible, 2) cuota para el dueño del autobús, 3) ingreso personal; pagar las multas de haberlas. Es decir estas resistencias, que desembocan en un comportamiento hostil para con el otro son, al mismo tiempo, una respuesta a los dispositivos de poder al mismo tiempo que justifican la necesidad de los mismos. Los operadores se encuentran en una batalla constante entre el ritmo de la ciudad y cumplir, como sea necesario, incluso amenazando la vida, con la dinámica laboral impuesta.

BIBLIOGRAFÍA

- Agamben, Giorgio (2012) ¿Qué es un dispositivo? Consultado en Septiembre de 2012 [Disponible en: <http://www.revistasociologica.com.mx/pdf/7310.pdf>]
- Bonefeld, Werner (2005) El estado y el capital: sobre la crítica de lo político, Marxismo abierto una visión Europea y Latinoamericana Volumen I (Holloway, Anna-Maeve Trad.) (pp. 41-66). Puebla, México: Universidad Autónoma de Puebla – Instituto de Ciencias Sociales
- CONALEP (2014) Planteles, Estado de México. Disponible en: <http://conalepmex.edu.mx/portal/planteles1-2.html> [Revisado Junio 2014]
- CBTIS (20014) Dirección General de Educación Tecnológica Industrial. Consultado en Junio 2014 [Disponible en: http://www.dgeti.sep.gob.mx/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=520]
- El Poder del Consumidor (2014) Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana. La urgencia de optimizar los corredores de transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de Toluca. Consultado en Agosto de 2014[Disponible en: http://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2014/06/Estudio_Corredores_Transporte_P%C3%BAblico_ZMVT.pdf]
- El Poder del Consumidor (2015) Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana en las principales zonas metropolitanas del país. Consultado en Junio 2015 [Disponible en: http://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2015/05/PerdidasMillonarias_Por-la-fallas-en-la-movilidad-urbana-en-Zonas-Metropolitanas.pdf]
- El Universal (2008) Instalarán Metrobus en Toluca, 29 de Diciembre de 2008. Consultado en Julio de 2014 [Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/93407.htm>]
- Federici, Silvia (2013) Calibán y la bruja: mujeres, cuerpo y acumulación originaria (Verónica Hendel y Leopoldo Sebastián Touza trad.) (411 págs.) México: Pez en el árbol ed.
- Foucault, Michel (1992) Microfísica del poder (Julia Varela y Fernando Álvarez-Uría trad.) (200 págs.) Madrid, España: Piqueta ed.
- Foucault, Michel (1996) La vida de los hombres infames (Julia Varela y Fernando Alvarez-Uría trad.) (219 págs.) La Plata, Argentina: Altamira ed.

- Foucault, Michel (2001) Defender la sociedad. Curso en el Collège de France (1975-1976) (290 págs.) Distrito Federal, México: Fondo de Cultura Económica de Argentina
- Foucault, Michel (2008) La verdad y las formas jurídicas (Enrique Lynch trad.) (191 págs.) Barcelona, España: Gedisa ed.
- Foucault, Michel (2012) Historia de la sexualidad: La voluntad de Saber (Ulises Giñazú trad.) (150 págs.) Buenos Aires, Argentina: Siglo XXI ed.
- Foucault, Michel (2012) Historia de la sexualidad 3. La inquietud de sí (Tomás Segovia trad.) (269 págs.) Madrid, España: Biblioteca nueva ed.
- Foucault, Michel (2012) Historia de la sexualidad 2. El uso de los placeres (Martín Soler trad.) (279 págs.) Madrid, España: Biblioteca nueva ed.
- Gaceta de Gobierno (2006) Decreto número 296.- Con el que se autoriza al Licenciado Enrique Peña Nieto, Gobernador Constitucional del Estado de México, salir al extranjero del 10 al 13 de Septiembre del Año en Curso, A efecto de Realizar una visita de trabajo por Alemana
<http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2006/sep044.pdf>
- Gaceta de Gobierno (2007) Reformas y adiciones al reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos
<http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2007/jul173.pdf>
- Gaceta de Gobierno (2009) Reglamento Interior de la Secretaría de Transporte
<http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2009/abr275.PDF>
- Gaceta de Gobierno (2008) ACUERDO DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE POR EL CUAL SE MODIFICAN LAS TARIFAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE
<http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2008/sep242.pdf>
- Gaceta de Gobierno (2010) ACUERDO DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE POR EL QUE SE MODIFICAN LAS TARIFAS MÁXIMAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE
<http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2010/feb221.PDF>
- Gaceta de Gobierno (2012) ACUERDO DE LA H. "LVII" LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO, POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE LA SECRETARÍA DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MÉXICO, A EFECTO QUE MODIFIQUE EL ARTÍCULO 57 Y 58 DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y CONEXOS DEL ESTADO DE MÉXICO, PARA QUE SE AMPLIE A UN AÑO, EL PLAZO QUE LOS USUARIOS

AFFECTADOS PUEDAN SOLICITAR LA REPARACIÓN DEL DAÑO, EN DONDE INTERVENGAN UNIDADES CONCESIONADAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Gaceta de Gobierno (2013) ACUERDO DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE POR EL QUE SE MODIFICAN LAS TARIFAS MÁXIMAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE
<http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2013/may163.PDF>

Gaceta de Gobierno (2013) ACUERDO DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE POR EL QUE SE MODIFICAN LAS TARIFAS MAXIMAS PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE, EN LAS MODALIDADES DE COLECTIVO Y MIXTO.
<http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2013/may163.PDF>

Gaceta de Gobierno (2013) CONVOCATORIA A LAS PERSONAS JURÍDICO COLECTIVAS MEXICANAS CONCESIONARIAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO, INTERESADAS EN OBTENER LA APROBACIÓN DE UNA AUTORIZACIÓN QUE AMPARE LA IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DEL SERVICIO DE PAGO TARIFARIO ANTICIPADO “PREPAGO” Y CENTROS DE CONTROL Y GESTIÓN COMÚN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL ESTADO DE MÉXICO EN LA MODALIDAD DE COLECTIVO
<http://www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2013/ago122.PDF>

Godínez Larios, Sheila Pamela (2014) El concepto de dispositivo en Michel Foucault (Tesis para obtener el grado de Licenciado en sociología) Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México

Hernández, Oliver (2015) La metamorfosis de la categoría de experiencia en los análisis de Michel Foucault respecto a la locura

Holloway, John (2005) Del grito de rechazo al grito de poder: la centralidad del trabajo, Marxismo abierto una visión Europea y Latinoamericana Volumen I (Colomar, Elena Trad.) (pp. 7-40). Puebla, México: Universidad Autónoma de Puebla – Instituto de Ciencias Sociales

INEGI (2015) Delimitación de las zonas metropolitanas 2005. Consultado en Mayo 2015 [Disponible en: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/geografia/publicaciones/delimex05/DZMM-2005_24.pdf]

INEGI (2015) División municipal. Consultado en Mayo 2015 [Disponible en: http://www.cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/mex/territorio/div_municipal.aspx?tema=me&e=15]

ISEM (2015) Unidades Médicas. Consultado en Mayo 2015 [Disponible en: http://salud.edomex.gob.mx/html/listjur_busi.htm]

Lefebvre, Henry (2014) El pensamiento marxista y la ciudad (128 págs.) Distrito Federal, México: Coyoacán ed.

Osorio, Jaime (2009) Los dilemas del dominio en un mundo de hombres libres, Reviste Debates (pp. 139-154) Consultado: Agosto 2015. Disponible en: <http://seer.ufrgs.br/debates/article/viewFile/8602/6851>

Osorio, Jaime (2015) Biopoder y biocapital. El trabajador como moderno homo sacer (12 págs.) Consultado en Mayo 2015. Disponible en: <http://www.herramienta.com.ar/revista-herramienta-n-33/biopoder-y-biocapital-el-trabajador-como-moderno-homo-sacer>

Ramírez Rodríguez, Mercedes (2006) Tesis Doctoral: Las relaciones complejas del servicio de transporte urbano: el caso de Toluca y su zona metropolitana, 1970-2005 (332 págs.) Distrito Federal, México: Universidad Iberoamericana

REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PUBLICO Y SERVICIOS CONEXOS DEL ESTADO DE MEXICO (2012). Consultado en Noviembre 2013 [Disponible en: http://transparencia.edomex.gob.mx/transporte/pdf/Mar_Jur/REG_TRANSP_PUB_SERV_CON_EDOMEX.pdf]

Revista del Consumidor (2014), Cae velocidad en las principales calles del Valle de Toluca. Consultado en Agosto de 2014 [Disponible en: <http://elpoderdelconsumidor.org/transporteeficiente/cae-velocidad-en-las-principales-rutas-del-valle-de-toluca/>]

UNAM (2016) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Consultado en Marzo 2016 [Disponible en: <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/9/124.htm>]

Secretaria del Trabajo y previsión social (2014) Salarios Mínimos. Consultado en Agosto 2014 [Disponible en: http://www.conasami.gob.mx/pdf/salario_minimo/sal_min_gral_prom.pdf]

SEDESOL (2015) Catálogo de localidades. Consultado en: Julio 2015 [Disponible en: <http://www.microrregiones.gob.mx/catloc/LocdeMun.aspx?tipo=clave&campo=loc&ent=15&mun=005>]

SEDESOL (2014) Microrregiones. Consultado en: Marzo 2014 [Disponible en:
<http://www.microrregiones.gob.mx/>]