



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MÉXICO**



---

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES**

***ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES LABORALES DE LOS OPERADORES DE  
TRANSPORTE URBANO DEL VALLE DE TOLUCA***

**ENSAYO**

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:**

**LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA**

**PRESENTA:**

**CRISTOPHER GUERRERO VALDEZ**

**ASESOR:**

**DR. IGNACIO ROBERTO ROJAS CROTTE**

**TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO**

**MARZO 2019**

**A MIS PADRES VÍCTOR Y CONSUELO Y A MI HERMANA PRISCILA**

## AGRADECIMIENTOS

A mi asesor y mentor Dr. Ignacio Rojas Crotte por todo su apoyo desde el inicio en este proyecto, por su guía y dirección, por todos los aprendizajes y asesorías, por todas las pláticas y las reflexiones, por las críticas y observaciones, por brindarme una formación crítica, integral, abarcadora y humana, por su genial guía, no sólo académica sino humana, para afrontar no sólo los retos de la sociología sino también de nuestra realidad, de nuestra formación como académicos y como individuos en busca de la libertad, la felicidad y la armonía con aquellos que nos rodean en esta época que compartimos, una persona de altísimo valor humano y genialidad académica, con un gran abrazo muchas gracias.

A mi mamá por haberme impulsado a estudiar, por haberme apoyado siempre en los mejores y peores momentos, por haberme enseñado el gusto por aprender, por leer y estudiar, sin cuyo apoyo habría sido imposible haber llegado hasta aquí, con un gran abrazo y todo mi amor gracias.

A mi papá por haberme apoyado, enseñado la importancia de hacer las cosas bien, haberme enseñado a esforzarme y haberme acompañado en todo este proceso desde que empecé mis estudios, por sus esfuerzos y su apoyo incondicional, con un fuerte abrazo y con todo mi amor gracias.

A mi hermana Priscila por estar ahí siempre, cuidándome y apoyándome, guiándome y facilitando tantas cosas para que pudiera desarrollar mis ganas de estudiar y superarme, no sólo académicamente sino como ser humano y en cada cosa que he decidido en las buenas y en las malas siempre has estado ahí y por eso con un fuerte y gran abrazo y con mis mejores deseos gracias.

## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1 Objetivos y Justificación.....	6
1.2 Contexto del transporte público en el Valle de Toluca.....	7
2. DISCUSIÓN.....	9
3. MARCO TEÓRICO.....	17
3.1 Transporte público y categoría Mercancía.....	17
3.2 Valor de uso, valor de cambio y valor.....	18
3.3 Valor, valor de uso y valor de cambio en el transporte público.....	21
3.4 Mercado.....	28
3.5 Fuerza de Trabajo, generación de plusvalor y explotación.....	30
3.6 Fetichización.....	40
3.8 Enajenación.....	45
3.9 Trabajo a destajo.....	46
4. LA TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN: ENTREVISTA.....	51
4.1 Justificación de la opción de la técnica.....	54
4.2 Concepto de la técnica.....	55
4.3 Población objeto.....	57
4.4 Supuestos para la entrevista.....	57
4.5 Diseño y aplicación del instrumento.....	59
5. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN: REPORTE DE ENTREVISTA.....	62
5.1 Previsiones para la aplicación del instrumento.....	62
5.2 Texto de la entrevista.....	62
6. ANÁLISIS DEL INSTRUMENTO DE ENTREVISTA, VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO.....	74
6.1 Trabajo a destajo.....	75
6.2 Fetichización.....	76
6.3 Enajenación.....	81
7. CONCLUSIONES.....	85
BIBLIOGRAFÍA.....	88
Hernández, Fernández y Baptista (2005). <i>Metodología de la investigación</i> . (pp. 167-173). México. McGraw-Hill. Disponible en: <a href="http://mail.udgvirtual.udg.mx/biblioteca/bitstream/20050101/1140/1/Entrevista.pdf">http://mail.udgvirtual.udg.mx/biblioteca/bitstream/20050101/1140/1/Entrevista.pdf</a> .....	89
Bibliografía consultada.....	90

## RESUMEN

La presente investigación analiza la actividad laboral del operador de un camión urbano de transporte público, llevando al análisis la teoría del valor – trabajo de Karl Marx y las categorías de Fetichización y Enajenación, con el objetivo de conocer la capacidad de análisis de éstas en el sector servicios, en el caso específico del operador, se usa un método de investigación cualitativo y la entrevista como técnica de investigación.

## 1. INTRODUCCIÓN

El problema social que aquí se presenta, a manera de ensayo con fines académicos, puede ser hallado en la vida cotidiana de la ciudad de Toluca, cuya característica rutinaria puede hacer que pase por alto, pero no por ello deja de estar entrelazado a distintos problemas sociales como la violencia, las condiciones laborales de los trabajadores, la pobreza y problemas de salud, de entre todas éstas, el presente trabajo académico se centra en las condiciones laborales de los trabajadores del transporte público, en el caso específico de una línea de transporte, una empresa (STUT) y un recorrido, el presente ensayo se limita al análisis de este caso en específico y no generaliza la totalidad de las condiciones de todos los operadores de transporte público existentes ni pretende hacerlo, las limitaciones de este ensayo se limitaron así por el presupuesto existente para realizarlas y el objetivo del mismo ensayo, a decir, la vigencia del análisis de la teoría del valor – trabajo de Marx, de aquí en adelante en cada mención que se realiza, del “operador” se refiere al caso estudiado y reconoce la existencia de otros operadores con condiciones de trabajo diferentes, sin más advertencias de momento proseguimos.

De todos los usos que le da el ser humano al transporte, en este trabajo vamos a centrarnos exclusivamente en el transporte público, el cual es, por decirlo así, “las venas de la sociedad”, en la casi totalidad de los pueblos, ciudades, regiones y naciones, el transporte público mueve grandes cantidades de personas a un espacio en el cual se despeñan múltiples actividades sociales, involucrando una gran cantidad de actores, por ello es una necesidad de primera mano y por lo tanto su análisis nos permite acercarnos a observar el ritmo de vida de la sociedad, su poder económico y político y como todo esto influye en la dinámica social.

El transporte público constituye una de las necesidades de la población para su propia reproducción, mueve, en el sentido más literal, a diversos actores de la sociedad, si bien no a todos, a una gran mayoría, y además se cruza en el camino de las personas que no lo utilizan, sí podemos entender esto podemos a su vez comenzar a intuir porqué los transportistas en Toluca tienen tanto poder político y económico, pues la necesidad que cubren, como sea que lo realicen, es fundamental.

### ***1.1 Objetivos y Justificación***

La importancia sociológica de realizar este trabajo académico, está en un primer momento en conocer las relaciones sociales que se desarrollan en la realización de una de las actividades vitales de la sociedad y en otro momento por aportar elementos analíticos a un problema social que se vive diariamente en el Valle de Toluca y que las políticas públicas actuales que han buscado dar solución a este problema, en la mayoría de las veces no han considerado.

La mayoría de los estudios consultados para este trabajo, sobre transporte público en el valle de Toluca y alrededores, suelen centrarse en repetir varias veces que el problema está circunscrito a la forma en que el gobierno del Estado de México

concede al capital privado el servicio, la asignación indiscriminada de rutas que esto genera y la inutilidad de algunas unidades circulantes, sin embargo estas no han sido suficientes para comprender y evaluar realmente el *factor humano* (Prodan, 1965, p. 644), factor que resulta determinante para poder hallar los elementos que generan la calidad de ese servicio, este trabajo analiza al servicio tomando como punto de partida la óptica del operador.

Como servicio el transporte público tiene un elemento determinante en la forma en que se brinda, este es el factor humano y como servicio también puede ser analizado en términos de *eficiencia, tiempo y calidad*, (Sánchez-Flores, Óscar; Romero-Torres, Javier, 2010, p. 51) este último punto explica, a modo de justificación del presente texto, la necesidad de investigación académica de este servicio.

El transporte público en el Valle de Toluca presenta a menudo quejas por parte de los usuarios, por parte de automovilistas, autoridades y otros actores del mismo servicio en torno a su calidad ya sea por su falta de profesionalismo, ética de conducción, índice de accidentes, calidad de las unidades de transporte (las cuales no sólo se limitan a autobuses), rutas concesionadas, competencia violenta, incumplimiento de rutas, etcétera (Sánchez-Flores, Óscar; Romero-Torres, Javier, 2010, p. 51).

## **1.2 Contexto del transporte público en el Valle de Toluca**

La primera línea de transporte público moderna de la ciudad de Toluca comienza a operar desde 1949, la línea de autobuses Colón Nacional, por aquellos años el gobernador Alfredo del Mazo Vélez aprobó la modalidad del transporte concesionado, bajo el esquema de colaboración entre particulares y el Estado, esto marca el inicio del modelo de negocio que las empresas y el gobierno del Estado de México llevarían a cabo hasta la fecha, con algunos cambios poco significativos como indica (Ramírez, Rodríguez, Mercedes, 2006, p. 172). En 1970

la línea Colón se separó y se estableció otra línea llamada Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, con el cual además se crea el Sindicato de Permisarios S.A. una asociación de pequeños empresarios los cuales se asocian para la defensa de sus intereses económicos frente al gobierno con la excusa de hacer una asociación de trabajadores del transporte público, pero no representan dichos intereses, sino los de los concesionarios de las líneas. Tiempo después dicha asociación cambia su régimen fiscal y obtiene las siglas C.V. lo cual le permite obtener créditos bancarios, pero aún más importante aplicar a licitaciones y créditos gubernamentales, con lo cual la asociación se convierte oficialmente en una empresa, *dejando el sindicato sólo como un parte del organigrama* (Ramírez, Rodríguez, Mercedes, 2006, p. 182).

La década de los años setenta significó un importante boom de crecimiento general para la ciudad de Toluca, muchos de las zonas de crecimiento de la ciudad se encuentran en el oriente de la misma, ello debido a la migración de personas del Distrito Federal y zonas conurbadas de la Ciudad de México, ante este boom poblacional el gobierno requiere aumentar la oferta de transporte público y con ellos las concesiones y las rutas. El aumento poblacional de la ciudad subsecuente en las siguientes décadas no sólo no cayó, sino que creció de manera exponencial, ante la creciente demanda del servicio también aumentaron las concesiones sobre rutas y recorridos.

También, debido a que la ciudad de Toluca centró en sus principales cuadrantes todas las actividades laborales, escolares y administrativas, no sólo de Toluca y áreas conurbadas sino del Estado de México, dichas concesiones se convierten en rutas las cuales en su gran mayoría y casi totalidad, se entrelazan en el centro de la ciudad, cuyas calles y diseño en general no estaban hechas ni adecuadas para recibir tal cantidad de tráfico. *Lo que además significó una centralización del servicio en esta área, dejando de lado la satisfacción del de la demanda en las áreas conurbadas.* (Pagaza López, Alfredo, 1992, p. 14).



El problema de la prestación del servicio empeoró con el paso de los años debido al modelo de negocio de las concesiones, pero con aun más responsabilidad por el gobierno que no dio solución a la demanda social concreta para la distribución de líneas útiles, que dieran servicio en las zonas donde menos rutas y recorridos había, es decir la necesidad de facto de la población, la cual pasó a segundo término, tanto para empresas concesionarias como para el gobierno, puesto que estas rutas no satisfacían las expectativas de ganancia de ambos lados de la negociación, lo que nos permite observar una preponderancia en el interés económico sobre la demanda social, modelo de negocio que perdura hoy día, dicho sea de paso tampoco atiende la demanda de calidad, ni a una agenda internacional del medio ambiente, proporcionando un servicio que tenga un impacto positivo en dicho ámbito. (Navarro Benítez, Bernardo, 1989, p. 26).

Así pues la escasa planeación urbana de la ciudad de Toluca, la centralización de las actividades más corrientes, el modelo de negocios enfocado en la mayor demanda y no en la creación de nuevos nichos de mercado o simplemente atender aquellos mercados donde el servicio es escaso y la priorización del interés económico sobre el social, son las causas de la forma en que actualmente se presta el servicio de transporte público en el Valle de Toluca.

Estas acciones han generado entre muchos otros problemas, que el transporte público este sobre saturado en todas las formas, desde sobreoferta de las rutas, exceso de unidades, unidades en mal estado (porque no apremia la calidad del servicio más que el interés económico), problemas de tráfico derivados del exceso de unidades, costo alto del servicio y finalmente el problema en el cual nos centramos en esta investigación, una pauperización de las condiciones de vida de los operadores de transporte público, reflejado en su salud, su capacidad adquisitiva y un empeoramiento de sus condiciones de trabajo en general.

## **2. DISCUSIÓN**

Para comprender mejor la actividad laboral concreta que se analiza en este texto, es necesario describirla de manera general, resaltando los detalles más comunes de una jornada en promedio, de modo que el lector pueda imaginarla en su dinámica y comprenderla mejor, pero que sin embargo no representa una generalización de la jornada de todos los operadores de transporte público. De aquí en adelante se le hace la advertencia al lector que en ninguna forma se pretende realizar una generalización total de las condiciones de los operadores de transporte público en el Valle de Toluca.

Se analizan un 85% del total de las líneas de las empresas que mantienen la forma de trabajo a destajo, en la cual el operador rinde cuota al concesionario y paga el gasto del diesel (Gobierno del Estado de México, 2018, p. 23). Además este análisis se limita a una línea y un recorrido, usando una metodología cualitativa. Sin embargo, no por el alcance de la investigación (acotado por sus recursos), significa que no pueda generar un aporte a la discusión.

Un operador de una línea de camiones urbanos de la ciudad de Toluca se despierta a las 4 de la madrugada a desayunar y prepararse para su jornada laboral, a las 5 am ya debe estar circulando con el autobús en su recorrido asignado, los recorridos se les asignan a los operadores dependiendo la demanda de recurso humano, el cual se detallará más adelante en el apartado de la entrevista, el recorrido se hace en promedio entre una hora y una hora con cuarenta minutos, los recorridos dependiendo del mismo tienen un tiempo límite de realización, en el cual el operador debe cumplir con los horarios asignados o de lo contrario se le multa, por parte de la empresa, con 10 pesos por minuto de retraso, en las horas de mayor afluencia los autobuses suelen transportar hasta más de 100 pasajeros, las capacidades de un autobús urbano son de 41 personas sentadas y treinta de pie, en total 71 personas como máximo, sin embargo la realidad es que se suben muchos más de esta cantidad, las horas con más concurrencia también son por ende las de mayor tráfico vial, así pues podemos

observar que en las primeras paradas de alta afluencia el conductor ya lleva algunos minutos de retraso, cuando se llega a las avenidas o paradas con mayor tráfico comienza a conducir de una manera un poco más agresiva y rápida con el objetivo de no tener retraso, a estas alturas del recorrido el enojo de los demás automovilistas con la forma de conducción por parte del operador es evidente, así también las personas que van a bordo quienes suelen también llamar la atención al conductor por la forma en que está llevando el autobús, o a veces simplemente comentan con otros pasajeros críticas sobre su forma de conducción, sin embargo en rara ocasión observamos que el conductor preste atención a estos reclamos por parte de automovilistas y pasajeros, casi siempre su atención está enfocada en otros conductores de autobuses, los cuales al igual que nuestro conductor suelen llevar retraso y buscan adelantarse a las paradas principales, para obtener esos pasajes. Es decir que su atención está mayormente enfocada en la competencia entre operadores que en la misma conducción, como se dijo anteriormente las rutas se entrelazan masivamente en el centro de la ciudad de Toluca, en nodos los cuales suelen ser avenidas con alto índice de afluencia vial y servicios, es donde más agresiva se torna la competencia y el tráfico.

Estos recorridos se rolan de uno a otro, diario o a veces cada tercer día, dentro de la propia empresa y asociados con el objetivo de mantener su personal, ofreciendo al operador distintas rutas con distintos niveles de beneficio económico, y así también como una forma de garantizar al operador el salario, pues si un día le toca conducir por una ruta poco transitada al otro día puede hacerlo en una con mayor afluencia y por lo tanto mayor beneficio económico, es de destacar que este tipo de normativa comenzó a visibilizarse cada vez más necesaria hasta finales de los años ochenta cuando la centralización del servicio en la ciudad de Toluca era ya más que evidente.

El operador trabaja una jornada diaria de 16 horas aproximadamente, generalmente de 5 am a las 9 pm, el operador comienza a calentar el motor y prepararse para su jornada laboral desde una hora antes y después de concluir su

jornada diaria un operador tarda en promedio 40 minutos más en llegar a casa, es decir que en realidad su trabajo le requiere 18 horas de su día, se trabaja frecuentemente con un día de descanso que se va rolando en la semana, dependiendo el rol que se tenga, pero a menudo suele suceder que los operadores soliciten a su empleador trabajar los días de descanso para obtener una mayor ingreso, esto suele ser seguido por un periodo en el cual el operador solicita al empleador un descanso continuo, de tres días a una semana con frecuencia, debido a que se llegan a trabajar hasta uno o dos meses completos sin descanso, la regulación normativa de esta actividad, a pesar de que sea clara, según la ley del trabajo y subsecuentes y leyes auxiliares, en la práctica no suele ser así, se desconoce las condiciones laborales implicadas explícitamente en el contrato, debido a que ninguna empresa de las consultadas puede proveer como fuente informativa un contrato de trabajo por considerarlo en contra de las políticas internas, lo que se conoce, por la investigación es que los operadores están a prueba dos o tres meses, anteriormente se les decía a estos “costureros” lo que significaba que el conductor aún no había firmado contrato ni pertenecía a la empresa, sin embargo esto se terminó en el año 2003 cuando STUT, empresa perteneciente al grupo empresarial Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca C.V., empezó a contratar a operadores a través del servicio de outsourcing de otras empresas de recursos humanos, desde ese momento el personal era subcontratado por periodos cortos y recontratado, poco a poco en el transcurso de más de diez años otras muchas empresas que pertenecen al grupo empresarial de Transportes Urbanos y Suburbanos de Toluca, han hecho lo mismo.

Durante el transcurso de la jornada laboral el operador debe realizar varias veces un recorrido específico en un determinado tiempo, que es calculado por la utilidad, el tráfico y la ganancia. Sobre su tiempo de descanso, éste se encuentra limitado al tiempo en que realicen su vuelta, si lo hacen puntualmente tienen, entre recorrido y recorrido, de 10 a 20 minutos, este tiempo lo pasan normalmente en el paradero, ahí se bajan del autobús, descansan los músculos, realizan sus necesidades, comen apresuradamente o se dan un tiempo para fumar un cigarro e

intentar despejar un poco la mente del estrés y el cansancio producido por la actividad misma de la conducción, el cual en zonas urbanas aumenta bastante debido al tráfico, la cantidad de usuarios, la cantidad de paradas y la dinámica misma de la conducción, este es el caso a analizar.

La actividad de conducir un autobús de transporte público requiere esfuerzo físico de los brazos, las piernas, el tórax y la mente, los brazos para manejar el volante, para colocar las velocidades, abrir y cerrar puertas y recibir el pasaje, entre otras. Con las piernas el sujeto requiere pisar los pedales que frenan y aceleran la máquina, el tórax se tensa para poder mantener el equilibrio como un eje del propio movimiento del chofer, el cual está en directa relación con la ubicación espacial del autobús y los cálculos necesarios para controlar el movimiento del mismo. La actividad de conducir requiere estar en constante dinámica, la mente pone alerta los sentidos para que éstos puedan captar la mayor información de lo que sucede alrededor. El autobús está rodeado de otros muchos objetos en movimiento (automóviles, camiones, trenes otros autobuses, etc.), objetos estáticos, señales de tránsito y personas también en movimiento (peatones, pasajeros, entre otros), lo que vuelve más complejas las operaciones mentales necesarias para conducir y por ello se vuelve más compleja la actividad misma, pero a su vez y a modo de contradicción también vuelve excesivamente rutinaria su jornada, entre vuelta y vuelta el operador debe parar y arrancar, calcular tarifa, cobrar, dar cambio y conducir, todo esto una y otra vez, varias veces durante una sola vuelta del recorrido.

Realizan estas actividades durante más de 12 horas, ello implica que después de cierto tiempo, el desgaste tanto físico como mental llega a tal punto que el cuerpo ya no resiste la misma actividad con la misma energía ni la misma concentración, se puede dar cuenta de ello en la observación cuando notamos que el operador ya no tensa su tórax ni mantiene la cabeza en constante movimiento para la observación de lo que sucede alrededor. Usando casi únicamente las piernas y los brazos, el sujeto da movimiento y conducción a la máquina, cobra, abre y cierra

puertas y la detiene. El resto de su cuerpo permanece en un estado de “espera” por así decirlo, intenta descansar pero en poco o nada lo logra, está alerta pero no del todo concentrado, mantiene sólo un mínimo de concentración y el resto de la energía la ocupa en conducir, esto da cuenta de una observación quizá de lo más común y, sin embargo, que por una razón que explicaremos más adelante, queda pasada por alto, el que el operador es un ser humano más y su esfuerzo es sólo el humanamente posible, hasta que llega a sobrepasarse con ello.

Ahora bien hay que analizar un hecho interesante, algunas de las condiciones de trabajo aquí arriba escritas, parecen asemejarse, aunque con sus particularidades, a las características de un trabajo realizado por un obrero febril del siglo XIX, como la constante repetición de las operaciones del trabajo, las horas trabajadas y los escasos descansos, esto no es difícil de explicar si tomamos en cuenta que las condiciones más profundas del capitalismo no han sido modificadas y si consideramos que en México, como en muchos países subdesarrollados, el capitalismo se ha desarrollado con ciertas características específicas y de manera un poco tardía.

A eso se suman las características específicas del trabajo de un operador, las cuales desarrollaremos más adelante en el apartado de mercado, dichas condiciones de trabajo están determinadas por la forma en la que se da el servicio de transporte público en Toluca, a través de empresas privadas que son concesionarias, es decir que cuentan con un permiso para dar el servicio por parte del gobierno, en este caso el gobierno del Estado de México, pero a su vez que dependen de la propia regulación del mercado, en este caso el insumo del diesel, dicha dinámica genera contradicciones cuyas consecuencias son mayor explotación de los operadores.

Este operador es contratado por la empresa concesionaria como un trabajador y se tiene una relación patrón – trabajador formal y legal mediante un contrato firmado por ambas partes, en las cuales el trabajador acepta las condiciones de

trabajo, de salario, de prestaciones y de obligaciones entre otras cosas que impone la empresa.

Una de esas peculiaridades del trabajo que aquí analizamos, en nuestra ruta específica, es que se trabaja bajo la modalidad llamada trabajo a destajo (Marx, 2010, p. 107), en la cual se paga al trabajador una parte de las ganancias obtenidas en la jornada como salario y el cual depende de cuántos pasajes gane el operador, hay que aclarar que esto no significa en modo alguno que el operador sea una especie de socio de la empresa, puesto que no tiene derecho a los beneficios que tendría de serlo, como el derecho a dividendos o el derecho a sentarse en la mesa directiva y tomar decisiones sobre la operación de la empresa, el operador es un trabajador asalariado, puesto que su ganancia se convierte en salario cuantificado. Hay que aclarar que dicha modalidad de salario y dicha modalidad de trabajo no es la única que existe actualmente en la totalidad de las empresas que dan el servicio, pero si es la más común, la mayormente usada y la que lleva más tiempo de existencia.

Pues bien hay que decir además que el trabajo a destajo es una de las formas más enajenadas del trabajo mismo (Marx, 2010, p. 107), pues parte de la premisa contraria de la realidad del trabajo, el trabajo es el que le da valor a las mercancías, algo que no digo aisladamente pero que no adelanto porque explicaré a detalle en el apartado teórico, es decir dicha mercancía cuesta Y porque se invirtió X trabajo en ella, en la modalidad de trabajo a destajo es la inversa el trabajo de un trabajador es valorizado de acuerdo a lo producido es decir X trabajo vale tanto porque produjo Y valor.

Los concesionarios cobran las llamadas “cuotas” que son la característica más notable de la modalidad a destajo en esta actividad laboral, dichas cuotas básicamente consisten en que durante la jornada completa de trabajo el operador del autobús debe cubrir una cierta cantidad de ganancia, recaudada del pasaje pagado por los usuarios, después de cubrir esa cuota que es a lo que se

compromete el trabajador para poder trabajar al otro día, debe cubrir el costo del diesel, lo que sobra es del operador.

Dicha cuota es establecida por el transportista, digamos una cuota de  $x$  de ganancia que el operador de la unidad debe cubrir en una jornada laboral, dicha cuota debe ser cubierta primero que el salario del trabajador de lo cual se deduce que aquí ni siquiera se está pagando el costo de la fuerza de trabajo por adelantado, lo que sucede aquí es que el transportista adelanta su ganancia con valor agregado por el trabajo sin pagar por él. Ello no significa de manera alguna que no pague por dicho trabajo en efecto el operador obtiene una ganancia por el trabajo realizado, si esto no fuera así a nadie le convendría ser operador de autobús y muy pocas personas trabajarían en estos espacios laborales para vivir. Sin embargo, no obtiene el total de ganancias por su trabajo, además de que esta condición no siempre se cumple, con la inflación actual de los precios de los combustibles, el cual además debe cubrir el operador, ya casi no logra superar la cuota diaria salvo uno o dos días a la semana según nuestro entrevistado.

Esta realidad nos da para reflexionar las causas de la forma en la que se efectúa dicho servicio, es decir las razones por las cuales operadores de camión compiten por el pasaje, aumentan o disminuyen el tiempo sus paradas entre otras cosas que, a su vez, producen problemas de tránsito, estrés en la población que se encuentra con ellos en las calles, un servicio de tan mala calidad que va desde la inadecuada y peligrosa conducción del camión, pasa por la irresponsabilidad y poco cuidado de los pasajeros cuando abordan o bajan de la unidad (incluso cuando van abordo), el pésimo estado de las unidades y llega hasta a causar accidentes mortales, en la población que tiene contacto con ellos, ya sea como usuario o como en los caminos.

Adicionalmente el operador termina haciendo gastos adicionales como lo son el pagar multas de la empresa por no cubrir su recorrido en el tiempo determinado o como soborno a las personas que miden dichos recorridos, esto aunque no lo



parezca es más frecuente de lo que se cree y representa una importante cantidad de dinero que los operadores pagan, para poder realizar su trabajo. En términos generales esta es la modalidad del trabajo a destajo en la actividad del transporte público de la ruta que se analiza.

Como condición de la realización de su trabajo, el operador tiene que lidiar con una serie de circunstancias establecidas por la reglamentación gubernamental y condiciones del patrón en función de los intereses económicos de éste, esto tiene a su vez elementos particulares y generales como lo son requerimientos específicos de su trabajo ya se traten de licencias, cursos o simplemente sus habilidades de conducción y por el otro las condiciones laborales establecidas por las empresas, la regulación normativa de gobierno vigente, no tiene muchas consideraciones con la actividad laboral de los operadores, las cuales por sus particularidades, como son los riesgos generales de la conducción, hasta por las horas de trabajo realizadas y las constantes rutinas deberían tener alguna regulación especial, tanto por el cuidado de los usuarios y la población civil en general como por los trabajadores quienes tienen bajo su responsabilidad la seguridad de otras personas.

### **3. MARCO TEÓRICO**

#### ***3.1 Transporte público y categoría Mercancía***

He retomado para este análisis, la teoría valor – trabajo de Marx (Marx, 2010, p. 43) con la finalidad de observar y explicar cierto tipo de relaciones existentes en la actividad misma del transporte público como lo son la de transportista – operador, haciendo una analogía con la relación patrón – obrero de la que la teoría marxista hace análisis.

El análisis de Marx sobre el capitalismo y el origen de la riqueza en el mundo parten de la categoría Mercancía, dicha categoría es elemental en el desarrollo de

la teoría del valor – trabajo de Marx, iniciar con dicha categoría es iniciar por responder a una de las preguntas más básicas de la economía ¿Qué les da valor a las mercancías? Marx contesta con el análisis de la triple forma del valor, el cual está constituido por: valor de uso, valor de cambio y valor. (Marx, 2010, p. 43). Marx descubre que si se prescinde de todas las cualidades físicas de una mercancía sólo queda una cualidad, la de ser producto del trabajo humano y con este descubrimiento Marx retribuye al trabajo su importancia para la humanidad, para el hombre como hombre, el empleo de su propia fuerza tanto física como mental para transformar la materia que le brinda la naturaleza, es decir la relación más simple y básica del hombre con la naturaleza: el trabajo. Al mismo tiempo también descubre la relación del hombre mismo con su propia creación y la relación que establecen los hombres que al realizar su trabajo se convierten en productores privados, estas relaciones son la base del intercambio de mercancías.

Pero la teoría del valor de Marx no sólo nos puede explicar las mercancías y su intercambio, sino que nos permite analizar una gran cantidad de actividades económicas y sociales que permiten la reproducción de la vida misma, es decir que la teoría del valor nos permite analizar desde la producción de zapatos en una fábrica (por ejemplo) hasta el hecho de pagar un pasaje de autobús para viajar a algún sitio.

### ***3.2 Valor de uso, valor de cambio y valor***

El concepto valor en Marx es el tiempo de trabajo socialmente necesario para producir una mercancía con un nivel medio de destreza e intensidad de trabajo (Marx, 2010, p. 44). Dicho concepto primero nos revela cuál es la importancia del trabajo humano para su vida misma, en el concepto de valor Marx nos muestra la capacidad social más necesaria para la sobrevivencia del género humano, la fuerza de trabajo, como la actividad social humana, nos muestra por decirlo así “los verdaderos poderes del humano” la capacidad de transformar la materia de la naturaleza para crear algo distinto en el nivel social, es como si toda la fuerza de

trabajo de muchos humanos iguales en duración e intensidad media se sumaran a una sola fuerza transformadora y productoras de todas las cosas hechas por los seres humanos (Marx, 2010, p. 44).

Esto nos permite ver el alcance del trabajo en términos sociales, la principal contribución a la sociedad de un ser humano cualquiera es básicamente su trabajo. Ya sea este un trabajo intelectual, fabril, un servicio o cualquier otra clase de trabajo, el trabajo produce valor, así como también hay trabajo que no lo produce, pero para entender cuándo lo hace y cuándo no hay que entender la diferencia entre trabajo abstracto y trabajo concreto (Marx, 2010, p. 51)

La dualidad del trabajo abstracto – concreto se puede explicar con el siguiente ejemplo, supongamos que una esposa le prepara el desayuno todas las mañanas a su esposo, sin duda alguna lo que hace esta mujer es un trabajo, dicho trabajo como trabajo concreto consiste en todos aquellos pasos requeridos para preparar un platillo, conseguir los ingredientes, prepararlos, encender la estufa, cocinar y servir dichos alimentos, todo esto es un trabajo concreto y como tal tiene una utilidad es decir produce un valor de uso, dicho trabajo podría ser intercambiado por algún otro bien, es decir podríamos cambiar ese desayuno por un libro quizás, sin embargo para realizar dicho intercambio debo prescindir completamente de las cualidades físicas del trabajo concreto de ambos artículos para poder medirlos, comparándolos uno frente al otro, prescindiendo de todas las cualidades físicas de estos sólo queda algo en común que los asemeje, la cantidad de trabajo – valor que contienen, esto es a su vez la otra cara del propio trabajo el así llamado trabajo abstracto, podríamos decir que el trabajo concreto produce un objeto útil mientras que el trabajo abstracto produce un objeto que contiene valor, ambos procesos se dan en un mercancía, una vez explicada esta diferencia debemos pues pasar a explicar al valor de uso y el valor de cambio. (Marx, 2010, p. 44)

“Todo trabajo es, de una parte, gasto de la fuerza humana de trabajo en el sentido fisiológico y, como tal, como trabajo

humano igual o trabajo humano abstracto, forma el valor de la mercancía. Pero todo trabajo es, de otra parte, gasto de la fuerza humana de trabajo bajo una forma especial y encaminada a un fin y, como tal, como trabajo concreto y útil, produce los valores de uso.” (Marx, Karl 2010, p. 57)

El valor de uso de una mercancía está determinado por la capacidad que tiene de satisfacer una necesidad, en éste las características materiales ya sean físicas, químicas o de cualquier otro tipo que tiene dicha mercancía constituyen la riqueza material de una mercancía. Por ejemplo una hoja de papel me puede servir para escribir, dibujar, llevar cuentas, llevar registros, hacer una papiroflexia o en fin para otras cosas, en tanto hoja de papel me sirve, tiene una utilidad y esto le da un valor, el valor de uso y como dicho valor constituye la riqueza material de una mercancía, dicho valor la hace deseable a los ojos de otra persona en una relación de intercambio, es decir en el mercado, pero dicho valor de uso no me permite del todo intercambiar más que por su equivalente en términos de uso, lo cual es inútil por sí mismo ¿Para qué cambiaría una hoja de papel por otra exactamente igual sino por ocio?

Para poder contestar la pregunta anterior falta por definir el valor de cambio, el valor de cambio está dado por los dos polos de la expresión del valor de cambio, la forma relativa del valor y la forma equivalencial (Marx, 2010, p. 60). Marx nos expresa estos polos en una relación, en el momento en que una mercancía es cambiada por otra sucede una relación en la cual la primera expresa su valor en la segunda, así la primera mercancía adopta el polo relativo de la mercancía y la segunda el polo equivalencial, esto nos revela que en el momento del intercambio de una mercancía por otra la primera expresa su valor de forma activa sobre la segunda mercancía la cual de forma pasiva sirve de material para que se exprese la primera (Marx, 2010, p. 60).

El siguiente ejemplo nos ayudará a esclarecer esta relación, tenemos una mesa de madera que va a ser cambiada por 10 tablas de madera, la relación se establece así  $1 \text{ mesa} = 10 \text{ tablas de madera}$ , en el ejemplo la mesa está en el polo o momento de expresar la forma relativa del valor, así como las 10 tablas la forma equivalencial, es decir la mesa está expresando su valor en las tablas y las tablas así también son material para expresar una mesa. Si invertimos la relación, es decir  $10 \text{ tablas de madera} = 1 \text{ mesa}$ , podemos así también invertir las formas de expresión, ahora estaríamos colocando a las 10 tablas en la forma de expresión relativa del valor y a la mesa en la forma equivalencial, ahora la mesa sería el material para la expresión de la forma relativa del valor de cambio  $10 \text{ tablas} = 1 \text{ mesa}$ .

Ahora bien, para poder ser intercambiadas dichas mercancías deben ser reducidas en el campo de la abstracción a una sola cualidad que les permite hacer equivalencias, como dice Marx si prescindimos de los valores que una mercancía pueda tener como valor de uso, y por lo tanto prescindimos de las cualidades físicas, químicas o cualquier otra propiedad material que sirva para algo específico, sólo queda una cualidad: la de ser productos del trabajo (Marx, 2010, p. 57). Hay que aclarar que dicho trabajo prescinde completamente de las propiedades físicas del trabajo concreto, es decir prescinde completamente de los valores de uso que un trabajo concreto produce, sea cual sea este, desde un obrero que hace zapatos hasta un chofer que transporta gente, este residuo que queda de dicha abstracción es una simple cristalización de un trabajo humano indistinto y es lo que le da valor de cambio a las mercancías.

### ***3.3 Valor, valor de uso y valor de cambio en el transporte público.***

La capacidad de transportarse ha permitido en gran medida la subsistencia de la vida en el planeta, el ser humano como parte de esa vida también ha usado el transporte para asegurarse la existencia en el mundo, el transporte es una parte vital de la vida del ser humano durante su evolución, en la historia y, muy

seguramente, en lo que le quede de vida a nuestra especie (Hawking, Stephen, 1988, p. 23).

Como tal, la actividad de transportarse y transportar objetos es una necesidad concreta de la humanidad, dicha actividad constituye así un trabajo concreto, es decir es un trabajo útil y como tal es fuente de valor de uso, analicemos un momento la acción misma en que consiste el transporte público, aquí un ser humano, en un lugar determinado, toma su corporeidad, su existencia misma, dentro de un autobús y viaja hacia otro punto, es decir una persona está físicamente en un lugar y aparece en su lugar de destino en otro momento, esto significa transportar en términos concretos, es decir esto es en lo que consiste el trabajo concreto de la actividad del transporte público, así pues esto es útil en la medida en la que cubre una necesidad concreta, la necesidad de transportarse para ir al lugar donde el ser humano realizará las actividades económicas, educativas, de entretenimiento, entre otras, este es el valor de uso de la actividad del transporte público.

Ahora bien el transporte como valor constituye el gasto de energía (tanto física como mental) para llevar a cabo dicha actividad (Marx, 2010, p. 57), se abstraen todas sus características físicas, es decir todas las acciones concretas que llevan a cabo los conductores de las unidades, el desempeño y gasto de energía por parte del autobús, para sólo dejar un simple coagulo de energía gastada, una vez cuantificado este gasto se convierte en un valor de cambio el cual luego es expresado en dinero para poner el precio del pasaje, así es tratado y entendido en el mercado, es decir ¿Cuánto cuesta transportar personas en términos de valor?

El transporte que en este texto se analiza tiene características muy específicas, estas características son derivadas de las características de un modo de producción, el modo de producción capitalista, una serie de condiciones específicas comprometidas con un fin específico la ganancia del capitalista, dichas circunstancias concretas son por ejemplo los tiempos de trabajo que tiene que

cumplir un operador de unidad, las cuotas que tiene que rendir al patrón, el hecho de que el transporte no esté diseñado con la finalidad de transportar personas, sino de simple y llanamente hacer negocio, de ello da cuenta la condición física de las unidades, los tiempos que tienen los recorridos, la forma en que dichas líneas están repartidas, la cantidad de concesiones existentes y las condiciones en que operan los operadores de las unidades (Gaceta del Gobierno del Estado de México, 2018, p. 2).

Adelantaremos que dicha actividad genera riqueza en el sentido económico, dicha riqueza, producto de un trabajo concreto como lo es cubrir la necesidad de transporte de la población, le sirve de forma concreta al operador para mantener su vida y la de su familia (Marx, 2010, p. 205), así como contribuye a perpetuar las condiciones de vida del concesionario de la línea, dicho sea de paso, en unas condiciones muy diferentes a las del operador, de esta relación trabajador – patrón da cuenta un contrato legal, al mismo tiempo dicha actividad es fuente de riqueza en el sentido de valor puesto que como actividad social y productiva también genera riqueza social (Marx, 2010, p. 43).

Ahora bien, aquí cabe preguntar si es adecuado analizar al transporte público mediante la teoría del valor – trabajo, pues dicha teoría ha sido usada para analizar mercancías y el transporte público no es considerado una mercancía sino un servicio. Para empezar a responder esta interrogante debemos observar que la realidad muestra lo contrario, el servicio del transporte público por lo menos en el ejemplo analizado en el valle de Toluca es tratado como una mercancía. Y esto es debido a que como señala Rubin, los servicios operados en la organización general del capitalismo adquieren las cualidades de una mercancía, en la medida en que se busca extraer valor de esos trabajos (Vasina, Ljudmilla, 1994, p. 144).

Para poder establecer la premisa de que la categoría de Marx de Mercancía nos sirve para comprender las condiciones laborales de los operadores de transporte público, debemos comprender los alcances de la teoría, en el sector servicios los

análisis marxistas aún tienen mucho trabajo por hacer para poder desenvolver con mayor claridad cómo se realiza el intercambio de fuerza de trabajo entre el trabajador y el empleador. En la práctica su análisis conlleva un cálculo de plusvalor específico (Marx, 2010, p. 255), el análisis del mercado de la fuerza de trabajo y aún más importante toda una conceptualización de alcances generales del modo de producción de la sociedad postindustrial, la cual tiene características específicas que Marx no alcanza a analizar a profundidad y que la teoría posterior ha ido descubriendo poco a poco, no es una tarea sencilla ni tampoco rápida, así que los alcances de esta investigación no pretenden resolver el problema, antes bien busca aportar datos y tesis a la discusión mundial, por ello también es necesario comprender que en esta investigación me limito a documentar una experiencia válida que aporte datos al esclarecimiento de un problema de estudio mucho más general y cuya premisa puede o no cumplirse.

Ya con la descripción del problema anterior tenemos datos suficientes para poder establecer el problema, como se dijo anteriormente en la forma a trabajo a destajo, específicamente de la actividad laboral abordada, sabemos que es con el pasaje como las empresas y trabajadores obtienen una ganancia que les permita subsistir, de ello podemos deducir que existe una cuota de ganancia (Marx, 2010, p. 205) para el empresario y un salario para el trabajador, dicho salario tiene sus propias características debido a que como se mencionó no tiene un valor exacto diario, pero se puede obtener un promedio, en promedio un operador de transporte público puede ganar 350 pesos diarios, ya descontando el costo del combustible, pero como ya se dijo anteriormente hay días en los que se obtiene una mayor ganancia, hasta 9 salarios mínimos, a \$80 el salario mínimo cuando se realiza esta investigación son aproximadamente \$750 pesos, también hay días donde se obtiene mucho menos que incluso alcance para apenas cubrir el costo del combustible, también con este recurso se cubre la cuota del empleador que oscila entre los \$1200 a los \$1800 pesos al día dependiendo la empresa, por último el costo del diesel al día de hoy es de \$19.8 el litro, el caso específico que



se aborda aquí es el de un operador que diario se veía en la necesidad de colocar 200 litros de diesel al camión para la jornada esto son al día \$3960.

De las siguientes datos podemos obtener un promedio del costo de la fuerza de trabajo que un empleador de este ramo está dispuesto a ofrecer por un día de jornada laboral, también un costo aproximado de la cuota de ganancia del empleador y los costos de materias primas, el gasto de diesel del camión, lo cuales necesita para circular en una jornada, algunos datos extraordinarios se pueden obtener de las denuncias realizadas por empleadores contra trabajadores por robo de combustible de la unidad, algunos trabajadores fueron denunciados entre 2013 y 2015 (con posibles antecedentes en otros años, que ya no encontró este investigador) por el robo de hasta 8 litros de diesel diarios a la unidad que operaban con el objetivo de vender el combustible más barato y obtener una ganancia extra, cuando se les entrevista en el periódico La Jornada del 12 de marzo de 2013 los operadores informan que es el llamado “quite o aliviane” un dinero que usan para comer, tomar o simplemente como de emergencia económica, de salud o escolar de sus hijos, los trabajadores no le llaman robar porque sienten que de alguna manera ellos lo han pagado con el dinero obtenido por su trabajo, lo curioso de este dato es que al ser el operador quien debe cubrir el costo del combustible para operar se genera un círculo vicioso que podría parecer que sólo lo afecta a él mismo, sin embargo al analizar la venta más barata del combustible robado podría significar un ahorro para el operador.

Ya describimos brevemente en promedio el costo de la fuerza de trabajo de un operador de transporte urbano, ahora es necesario observar si existe intercambio, toda mercancía para ser tal, mercancía, dice Marx debe ser hecha con la intención de ser cambiada (Marx, 2010, p. 103) en este apartado analizamos al servicio como una mercancía en la medida que no sólo cubre una necesidad concreta, sino que se da el servicio con la intención de obtener una ganancia a cambio. En la ciudad de Toluca el transporte público se encuentra, prácticamente en su

totalidad, al cargo de empresarios que obtienen las llamadas “concesiones” mediante un pago específico al estado y un trámite burocrático.

Pero no hay que considerar únicamente que la concesión es la mercancía de la que estamos hablando, independientemente de si el hecho de otorgar esas concesiones le resulta al gobierno una actividad redituable o no, aquí lo que se asoma es el hecho de que el servicio aun cubriendo la demanda es sobre ofrecido, sin embargo no vamos a quedarnos aquí, cada empresa de transporte público además cuenta con un plan de negocios, como mención especial pero no menos importante, cada vez que las licencias de ruta, es decir las concesiones son autorizadas a una empresa o más, hay conflicto de intereses y protestas por los concesionarios quienes reclaman al gobierno la indiscriminada concesión de rutas a diversas empresas que ya son cubiertas por más de dos líneas.

Para que la fuerza de trabajo pueda encontrarse en el mercado como una mercancía esta debe ser libre y poseída por su propietario con la potencial capacidad de intercambiarla más adelante, para que sucediera esto tuvo que operar un cambio histórico con un desarrollo específico. La abolición de otros modos de producción que dispusieran a la fuerza de trabajo como algo que le pertenecía a un grupo, comunidad, señor feudal o gobernante, esto se da junto a otro gran proceso de la humanidad, quizá aún más abarcador que el anterior, este es la escisión del trabajador y sus medios de producción (Marx, 2010, p. 280).

Anteriormente en la época medieval por ejemplo podemos hallar al artesano trabajando en su taller con sus herramientas su oficio, en esta forma gremial el trabajador es dueño de sus medios de producción (su taller, herramientas), con el advenimiento de la sociedad industrial el ser humano deja de ser dueño de los medios de producción y al contrario que en el medievo obtiene la propiedad de su fuerza de trabajo, sin embargo sin medios de producción dicha fuerza de trabajo no tiene forma de convertir la materia en una mercancía este cambio radical hizo de aquellos quienes tenían los medios de producción la clase empresarial y a los

que sólo podían intercambiar su fuerza de trabajo asalariados (Marx, 2010, p. 203), en el caso específico de la investigación podemos observar a los concesionarios como dueños de los medios de producción, los camiones y más importante aún las concesiones de gobierno y los permisos para trabajar, los empresarios y a los operadores de dichas unidades los asalariados.

Como Fuerza de Trabajo (FT) el operar un autobús es tratado, por su propio productor (el trabajador) y por el comprador de esa fuerza su patrón, como una mercancía (Marx, 2010, p. 203), ello debido a que se hace con la intención de intercambio, el trabajador ofrece su fuerza de trabajo a cambio de un salario para poder solventar su propia existencia y la de su familia. Este proceso no termina sólo aquí sino que el concesionario de la línea del transporte público va organizar jornadas de trabajo para la fuerza de trabajo que acaba de comprar, va poner a trabajar sus medios de producción, en este caso sus autobuses, va a establecer su cuota de ganancia y va a ofrecer así, finalmente, su mercancía que es el transportar gente, dicha mercancía establece su precio con base a la distancia cubierta por los llamados recorridos, calculando su ganancia y coste, y así es como obtiene el pasaje su precio (Iracheta X., Alfonso, 1985, p. 25).

Esto nos revela la relación que hay entre el trabajador y el patrón, esta es una relación en la que el operador cambia su fuerza de trabajo por una cantidad de dinero, valor cristalizado, que le permitirá subsistir y a su familia. El chofer que no cuenta con un camión propio y una concesión de trabajo no cuenta pues con un medio de producción con el cual producir valor, por lo tanto no le queda opción sino de vender su fuerza de trabajo a cambio de valor cristalizado o dinero, en esta relación es la clase dominante la que detenta la propiedad de los medios de producción a través de la propiedad privada. Desde aquí en adelante la relación que se establece es entre desiguales y ello determina la forma en la que el trabajador, en este caso el operador es retribuido por su trabajo.

### **3.4 Mercado**

Cuando las personas acuden al mercado de inmediato se encuentran con las leyes establecidas por los propios productores y compradores para el intercambio de mercancías, es decir que nadie vende ni compra una mercancía por menos o más de lo que vale con la información disponible, así pues, en la compra de mercancías y medios de producción para producir otra mercancía el capitalista no está fuera de dichas leyes (Marx, 2010, p. 103).

Este apartado resulta de vital importancia para comprender de manera amplia las contradicciones intrínsecas en el servicio del transporte público, aquí debemos centrarnos por lo tanto en dicho servicio. El transporte público en el Valle de Toluca, a diferencia de muchos otros servicios, se encuentra inmerso en una constante contradicción entre las leyes que regulan el mercado y las leyes que regulan el servicio, esta relación se expresa de la siguiente manera, por un lado las leyes del mercado que regulan el precio de los insumos necesarios para poder generar el servicio, a manera de analogía con los insumos que se requiere para fabricar una mercancía, en el caso específico del servicio de transporte público este es el Diesel.

Con la liberación del precio de las gasolinas, por parte del gobierno federal de la república, el cual por decreto estableció que desde el día primero de enero de 2018 los precios de las gasolinas (gasolina y diesel), que habían estado controlados desde el estado mediante subsidios, quedaban liberalizados para su determinación en el mercado (Cofece, 2018, p. 6). Esto sumado al hecho de que se liberalizó del subsidio, pero no a su vez de los impuestos, ha llevado a un alza en los precios de las gasolinas que ha golpeado duramente en la economía de la nación. Tras la subida los precios de las gasolinas y el diesel, los productos básicos para la subsistencia también experimentan una subida y desde luego que el sector del transporte, que se ve afectado directamente, exige al gobierno el

aumento de las tarifas, es en este punto donde nos va a centrar, puesto que aquí se devela puntualmente la contradicción en la que se encuentra el transporte público en el Valle de Toluca.

El costo del diesel está regulado por las leyes del mercado y por lo tanto el costo de su insumo representa un gasto variable para el operador, aun incluso antes de que liberaran el precio del diesel, puesto que aumentaba, aunque no tan abruptamente y durante periodos más largos. Por otro lado el precio del pasaje es regulado directamente por el Estado que establece cuál es el costo máximo del pasaje según la posibilidad de pagar de los usuarios y teniendo en consideración los gastos de operación, la oferta y la demanda (Gobierno del Estado de México, 2018, p. 13), dicho precio determinado se establece como norma poder garantizar el cumplimiento en el cobro del pasaje a los usuarios, sin embargo no tiene en consideración la forma en la cual cada empresa crea su plan de negocio y su administración, es decir que el Estado no toca las relaciones entre transportista y operador, ni siquiera en cuestión de salario mínimo, pues dicha regulación no existe, esto quiere decir que aunque el precio del pasaje se ajuste de modo que pueda darse el servicio considerando el aumento del insumo diesel, dicho ajuste de la tarifa no beneficia al operador directamente puesto que, aunque en los cálculos del gobierno el costo mínimo establecido puede adecuadamente cubrir gastos de operación y ganancia, no tienen en consideración la ganancia del operador ni sus condiciones establecidas por las dos regulaciones, en las cuales pone el transportista al operador con la cuota.

Por un lado el operador tiene que lidiar con un costo por insumo de diesel variable y por el otro una cuota establecida por el patrón para que pueda prestarle el autobús y trabajarlo, ante la determinación invariable del precio, el cual no sube y el aumento de su insumo, el operador se ve cada vez más obligado a trabajar más arduamente y con mayor competencia para poder cubrir su insumo y la cuota y además poder generar un ingreso, el cual como se mencionó anteriormente no siempre logra generar. Una consecuencia lógica de esta forma de operar el

servicio, es que el trabajador se vea presionado a generar mayores ingresos como pueda, sea peleando el pasaje, sea bajando al usuario cuando en el recorrido lleva insuficiente pasaje etcétera, sea aumentando la jornada y o los días de trabajo.

Es de suma importancia señalar que una simple liberación del pasaje, como se realizó, por ejemplo, con el diesel, no representaría para el operador una mejora concreta de sus condiciones, siempre que la cuota del transportista exista la cual simplemente podría ajustarse en un aumento, esta relación de explotación permanece invariable y por tanto las condiciones del operador también. Este punto es crucial para señalar la vigencia de la teoría marxista en el análisis de las condiciones de los trabajadores en el sector servicios, en este caso el de los operadores de transporte público, así como su aplicación en estos momentos de la historia. De aquí en adelante se expone una breve explicación sobre la explotación concreta del operador en este esquema de negocio.

### ***3.5 Fuerza de Trabajo, generación de plusvalor y explotación***

Las dos formas más básicas de intercambio en el mercado son la compra y la venta, en la primera se intercambia dinero por una mercancía, en la segunda una mercancía por dinero, es decir que hay dos polos de la circulación de los productos, los cuales tanto productores como consumidores tienen que asumir en determinados momentos del intercambio, estos son como vendedores y como compradores. Esto es así dado que el intercambio de mercancías sólo puede tener dos movimientos básicos: una compra y una venta, de estos dos movimientos básicos del mercado se derivan otros que van dando movimiento a la circulación de mercancías, uno de estos movimientos básicos consiste en un productor que vende su mercancía (venta) para obtener dinero para comprar la que éste desea (compra) dicho movimiento cumple con el objetivo más básico del mercado: la satisfacción de necesidades, es decir que distintos productores acuden a él a vender sus mercancías para así obtener dinero para adquirir las

mercancías que necesitan o desean, este movimiento puede describirse así: venta-dinero-compra (Marx, 2010, p. 179).

Sin embargo supongamos por un momento que hay un tercer sujeto que por su lado realiza una acción diametralmente opuesta que consiste en cambiar dinero por una mercancía (una compra) y luego esa mercancía por dinero de nuevo (una venta), ahora bien esta operación puede parecer una simple conjugación de las dos operaciones básicas y nuestro tercer sujeto en realidad sería es un sujeto igual que todos los vendedores y compradores, es decir que dicha operación comprar para revender, no tendría sentido práctico si no hubiera algo más de por medio, porque qué sentido tendría hacer una toda una operación en la cual intercambio dinero por más dinero, sería absurdamente innecesario y no daría satisfacción a las necesidades de este sujeto, sino hubiera una ganancia de por medio, este tercer sujeto compra, por decirlo así, una mercancía que compra por un precio y la revende por el mismo más un plus, un valor agregado (Marx, 2010, p. 184).

El algodón comprado por 100 libras esterlinas se vende, por ejemplo, por 100 + 10, o sea por 110 libras esterlinas. La fórmula completa de este proceso es por tanto:  $D - M - D'$ , donde  $D' = D + \Delta D$ , o lo que es lo mismo igual a la suma de dinero primeramente desembolsada más un incremento. Este incremento o excedente que queda después de cubrir el valor primitivo es lo que yo llamo plusvalía (surplus value). (Marx, Karl, 2010, p. 184)

Ya Marx demostró que dicha plusvalía no puede devenir de algún privilegio del vendedor de vender su mercancía más cara y también que no puede venir de lo contrario, de que el comprador tenga el privilegio de comprar la mercancía más barata, pues en el primer caso que un vendedor reciba una ganancia extra por su

mercancía vendida perdería dicha ganancia como comprador, en el caso inverso el comprador perdería su plusvalor como vendedor (Marx, 2010, p. 110).

Si somos consecuentes entonces con las leyes del intercambio de mercancías establecidas por los propios humanos llegamos a la conclusión de que dicho plusvalor no puede devenir del sólo hecho de que exista un intermediario entre el productor y el consumidor, debido a que resulta innecesario que dicho intermediario en realidad exista salvo casos muy particulares, encima de que por sí mismo este intermediario no sería sino un trabajador más que ofrece un servicio para poder acudir al mercado como consumidor.

Dicha plusvalía no tiene otro espacio para ser producida más que en el propio valor de uso, es decir en su consumo, pero para poder obtener dicha plusvalía tendría que ser consumida una mercancía que tenga la cualidad como valor de uso de ser productor de valor, es decir que mientras se consume genere valor, este tercer sujeto que busca el intercambio de dinero por más dinero, que podría llamarse un poseedor de dinero, encuentra dicha mercancía en la fuerza de trabajo (Marx, 2010, p. 210).

La discusión sobre las características del concepto de Marx llamado Fuerza de Trabajo (Marx, 2010, p. 203) hoy día sigue siendo estudiada y debatida, algunas veces con un estricto objetivo académico y de búsqueda de la ciencia otras veces con muy visibles intereses de desacreditación ideológica y hasta mediática, estos debates no serán el objetivo de esta investigación, ni lo que propongo con la investigación tiene como objetivo ir más allá al ámbito de la filosofía de la ciencia, antes bien busca el análisis usando esta herramienta teórica con fines académicos y científicos. Una vez hecha esta aclaración primero que nada estableceremos qué es fuerza de trabajo, siguiendo a Marx la fuerza de trabajo es el conjunto de las condiciones físicas y espirituales que se dan en la corporeidad y en la personalidad viviente de una persona y que este pone en acción al producir valores de uso de cualquier clase (Marx, 2010, p. 208).



La diferenciación entre una prestación de servicios y una compraventa, ampliamente usada y conocida en el mundo, tiene la peculiaridad de que parte de la ignorancia o no reconocimiento de que en el capitalismo la fuerza de trabajo es una mercancía, cuyo valor a cubrir en una compraventa no es sino el precio de su propia manutención (Marx, 2010 p. 207).

Toda persona que quiera intercambiar algo en el mercado deberá disponer de algo qué vender y alguien a quién vender eso, sin embargo si para realizar una venta esta persona invierte X cantidad de dinero y vende sea lo que quiera vender a esa misma cantidad, la operación habría sido una pérdida de tiempo y esfuerzo, estos dos elementos son una forma más accesible de acercarnos a la definición de fuerza de trabajo de Marx, el tiempo y el esfuerzo significan para el ser humano un gasto de energía que tendrá que reponer si quiere mantenerse con vida, estos gastos son comida, sueño y otras necesidades las cuales se cubren en este mundo mediante las mercancías, las cuales le generarán un costo a esta persona, costo que de alguna manera tiene que cubrir, si analizamos detenidamente este es el costo de la fuerza de trabajo, ahora bien, si una persona va a gastar tiempo y esfuerzo en transportar a otras personas, además de los medios para hacerlo, sea un camión, sea una bicicleta etc. También requiere reponer esa energía empleada, y aquí radica la principal razón por la cual los servicios son intercambiados en el mercado como mercancías y además puedan ser un buen negocio para alguien que desea obtener ganancias cuyos valores no devienen del servicio en sí, sino de la fuerza de trabajo empleada en ellos.

El cambio, pues, debe operarse con la mercancía que se compra en el primer acto, D-M, pero no con su valor, puesto que se intercambian equivalentes, la mercancía se paga en su valor. Por ende, la modificación sólo puede surgir de su valor de uso en cuanto tal, esto es, de su consumo y para extraer valor del consumo de una mercancía, nuestro poseedor de dinero tendría que ser tan afortunado como para descubrir (...) una

mercancía cuyo valor de uso poseyera la peculiar propiedad de ser fuente de valor; cuyo consumo efectivo mismo, pues, fuera objetivación de trabajo, y por tanto creación de valor (...) esa mercancía específica es la capacidad de trabajo o fuerza de trabajo" (Marx, 2010, p. 203)

El trabajo se encuentra en el modo de producción capitalista como una mercancía y se comercia en el mercado, para esto es necesario que dicha mercancía se encuentre libre en el mercado, es decir que su propietario se encuentre libre de ofrecerla como una mercancía y así el capitalista pueda comprarla (Marx, 2010, p. 204), dicha relación que parece jurídicamente igual no lo es en la realidad puesto que en la situación real uno de ellos posee medios de producción y materias primas para producir alguna mercancía, mientras que el otro sólo tiene su fuerza de trabajo para vender en el mercado, así pues si desea subsistir en la vida éste último sujeto ha de intercambiar su fuerza de trabajo, como única opción para generar riqueza que le permita mantener su vida, Ahora bien la mercancía llamada fuerza de trabajo, como las demás mercancías tiene valor, es decir el comprador deberá dar a cambio de ella su equivalente al vendedor. En la siguiente cita Marx nos esclarece cuál es el valor que tiene la fuerza de trabajo.

“El valor de la fuerza de trabajo, como el de toda otra mercancía, lo determina el tiempo de trabajo necesario para la producción, incluyendo, por tanto, la reproducción de este artículo específico. (...) Por tanto, el tiempo de trabajo necesario para producir la fuerza de trabajo viene a reducirse al tiempo de trabajo necesario para la producción de estos medios de vida: o lo que es lo mismo, el valor de la fuerza de trabajo es el valor de los medios de vida necesarios para asegurar la subsistencia de su poseedor.” (Marx, 2010, p. 207)

En el caso de la fuerza de trabajo el valor se encuentra en el tiempo socialmente necesario para producirla, como la vida ya arrancó en aquel ser humano que está

vendiendo su fuerza de trabajo, el comprador se limita a pagar por ella lo necesario para su reproducción y se dispone a gastarla, el vendedor por su cuenta se limita a vendérsela por un tiempo determinado, entonces el capitalista cuida que no se desperdicie en lo más mínimo durante las horas en las cuales dicha fuerza de trabajo le pertenece, cuida que sus medios de producción sean los adecuados para que dicha fuerza trabaje al máximo de la media imperante en la sociedad, cuida que dichos medios sean adecuadamente usados y las materias primas sean usadas con el mayor provecho, lo que se traduce en reglamento del espacio laboral (Marx, 2010, 224).

Sin embargo esto no quiere decir que las 8 o 10 o 12 o más horas que trabaja el trabajador apenas cubran los gastos de éste para conservar su vida, en realidad esto no generaría ganancia al capitalista, es por el contrario, que dicha fuerza de trabajo no requiere de tantas horas para poder pagar los gastos de su reproducción, lo que encierra el secreto del plusvalor del capitalista, el costo de la reproducción de la fuerza de trabajo es menor que el que normalmente se trabaja, ello no significa que el trabajador deberá sólo estar trabajando ese tiempo, en realidad debe cumplir su jornada completa. El que para mantener la fuerza de trabajo se requiera mucho menos de una jornada completa de trabajo no quiere decir que dicha fuerza de trabajo no pueda trabajar por más tiempo, en efecto puede hacerlo y lo hace, y este hecho encierra a su vez el valor de cambio y el valor de uso de la mercancía llamada fuerza de trabajo (Marx, 2010, p. 234).

Pero el trabajo pretérito encerrado en la fuerza de trabajo y el trabajo vivo que ésta puede desarrollar, su costo diario de conservación y su rendimiento diario, son dos magnitudes completamente distintas. La primera determina su valor de cambio, la segunda forma su valor de uso. (Marx, 2010, p. 234)

Marx nos proporciona un análisis de la jornada laboral, en éste nos dice que cada jornada laboral se componen de más de una fase, es decir que pueden ser dos o

más dependiendo de la duración establecida por el patrón, en sentido estricto el patrón cuando compra la FT le espera en la fábrica o el negocio, no con las materias primas y los medios de producción necesarios para cubrir su gasto de existencia, por obvias razones los espera con mucho más de lo necesario para reproducir su valor, es decir lo que le costó al invertir en la fuerza de trabajo, por lo tanto el trabajador se queda en el lugar de producción más de lo necesario para reproducir su propia fuerza de trabajo, y obviamente ese tiempo que se queda es tiempo de trabajo productivo. Marx nos proporciona los términos de Tiempo de Trabajo Necesario TTN para el tiempo de trabajo en que un trabajador necesita cubrir para cubrir el valor de la reproducción de su propia fuerza de trabajo y Tiempo de Trabajo Excedente TTE para el tiempo que el trabajador le da al empresario sin que éste último le retribuya un centavo de dicho trabajo. (Marx, 2010, p. 233)

Pero, aunque al trabajador no se le retribuya el total del valor de su trabajo gastado en la jornada, las mercancías hechas por los trabajadores en su jornada de trabajo si llevan todo el valor transferido de toda la jornada de trabajo y dichas mercancías tienen y serán pagadas por el valor que encierran, así pues dicho valor regresa a las manos del capitalista convertido en ganancia, la fórmula dinero que cambia por mercancías para luego cambiar las mercancías por dinero + una plusvalía, ha sido operada exitosamente y el capitalista ahora ha ganado más dinero del que invirtió (Marx, 2010, p. 238).

En este apartado el análisis de la plusvalía en el transporte público es un tema de suma importancia y de mucho cuidado porque atañe a un ámbito de análisis mucho más grande y complejo el de la generación de plusvalor en el sector servicios, este es además un debate contemporáneo y por sus características histórico del desarrollo del capitalismo, dado que Karl Marx en su tiempo observó un capitalismo específico, su análisis no se pudo acercar directamente a las formas en las que el capitalismo comercia los servicios.

Esto sin embargo no significa que la teoría del valor – trabajo no sirva para el análisis de tema que trato en esta investigación, por el contrario, aun no existe un marco teórico suficiente para explicar la existencia de explotación en el sector servicios, tampoco significa que afirme que no lo hay. Asimismo, dicho marco teórico nos permite observar y analizar la existencia de explotación en la actividad del transporte público y nos permite explicarla, en el apartado de trabajo a destajo se detalla dicha explicación, ahora sólo adelantamos que no es posible que no exista explotación en dicha actividad dado que, si no hubiera, es decir que fuera un servicio como tal, no habría ganancia para el empresario, el gobierno y en menor medida también para el operador.

En este caso debemos comprender las características propias que definen la actividad laboral concreta del operador de autobús en Toluca, como se mencionó anteriormente dicha actividad está inmersa entre dos regulaciones distintas, de una parte la del mercado que determina el costo del insumo diesel, del otro las regulaciones gubernamentales del precio del pasaje que determina la ganancia tanto del concesionario, como la del operador, dicha regulación delimita la ganancia a 10 pesos por pasaje, sin embargo no interviene ni es su intención hacerlo en la regulación del diesel así como en la ganancia por cuotas del empresario. En este contexto el operador de camión urbano se ve obligado a cubrir por un lado el costo del diesel que aumenta por las fluctuaciones de mercado, así como la cuota del concesionario quien le impone esta ganancia de manera un tanto arbitraria, y sólo después de eso puede tener una ganancia que le permita generar ingresos y pagar su coste de vida y el de su familia.

El operador ante esta realidad tiene una sola opción viable, aumentar la intensidad de su actividad laboral, de por sí el horario de trabajo es bastante ya pesado y largo en promedio 14 o 15 horas al día, por lo cual alargar la jornada no sólo sería peligroso y excesivo sino que incluso no representa en cantidades de pasaje una buena opción para obtener mayores ganancias, por ello sólo queda como opción aumentar la intensidad de la jornada, como hacer más vueltas en la jornada o

generar una serie de acciones, como quedarse en paradas concurridas durante varios minutos (aunque después el operador deba manejar a exceso de velocidad para alcanzar la hora indicada para realizar su recorrido), alargar el recorrido o simplemente competir con otros autobuses el pasaje, la cual explica su forma de conducir, sus excesos de velocidad y en general su particular visión del trabajo que desempeña enfocado en el pasaje y no en el usuario entre otras prácticas como sobornos etcétera.

Dicho aumento de la intensidad de la jornada ya lo explicaba Marx en su apartado de plusvalía, bajó el concepto de plusvalía relativa “la que se logra reduciendo el tiempo de trabaja necesario, con el consiguiente cambio en cuanto a proporción de magnitudes entre ambas partes de la jornada la designo como plusvalía relativa” (Marx, 2010, p. 209). Este aumento de la intensidad de la jornada lo que busca siguiendo a Marx es generar más valor en menos tiempo posible. Para el operador es de vital importancia poder generar el ingreso necesario para él y su familia, sin embargo, antes de ello debe pagar el diesel y la cuota del concesionario. Hay que mencionar que cuando hay un ajuste en el precio del diesel normalmente también hay un ajuste en la misma cuota de los concesionarios, este sin embargo no es en medida alguna con el objetivo de hacer más fácil la tarea del operador de conseguir el total de la cuota, pagar el diesel y además generar su salario, normalmente no modifica esta relación y a veces aumenta, por ello el operador se ve obligado cada vez más a aumentar la intensidad de su trabajo en los recorridos y o llevar a cabo distintas acciones para alcanzar a generar el total de valor necesario.

En estas condiciones, en las cuales los operadores están obligados a cubrir con la cuota del transportista para poder seguir trabajando, tan sólo ven aún más pauperizada su actividad de subsistencia y se ven obligados a aumentar la intensidad del trabajo (Marx, 2010, p. 272), para poder así alcanzar a cubrir la cuota, el diesel y además poder generar un ingreso para su subsistencia y ,la de sus familias, dicha intensificación del trabajo ya fue explicada anteriormente por

Marx en el Capital, cuando desarrolla el tema de la plusvalía relativa, para el autor existen dos formas en las cuales el capitalista, en nuestro caso el transportista puede obtener mayor valor del trabajo que desempeña su trabajador, la primera aumentando la jornada laboral, la segunda aumentando la intensidad del trabajo para que en el mismo tiempo produzca mayor valor, (Marx, 2010, p. 128) a la primera se le conoce como plusvalía absoluta y a la segunda como plusvalía relativa, en ésta última Marx nos menciona , que existe un cambio en la relación del tiempo de trabajo necesario TTN y tiempo de trabajo excedente TTE de la jornada de trabajo, en dicha relación el TTN se acorta en función del TTE, para poder generar mayor valor para el capitalista, en términos más generales dicha relación además abarata los costos de vida, al producir mercancías más baratas y además abarata el valor de la fuerza de trabajo, por efectos generales de dicha intensificación (Marx, 2010 p. 128 – 272). Sin embargo, para efectos prácticos esta investigación se centra en las relaciones laborales del transporte público de Toluca, el caso de una línea y un recorrido, por lo tanto, nos centraremos en las partes de este proceso relacionadas directamente con el caso particular

En este caso específico estamos ante el segundo caso, la plusvalía relativa, en las condiciones en las que se encuentra el operador de autobús, la intensificación de su trabajo es una condición necesaria para poder medianamente conseguir el ingreso que necesita para subsistir, sin embargo en dicha intensificación menciona Marx, el capitalista implementa el uso de la tecnología para mejorar procesos, hacerlos más eficientes, más controlados y vigilados, de modo que el proceso productivo tenga mucho menos merma (tanto en medios de producción como en fuerza de trabajo).

En el caso del transporte público se observa el implemento de los llamados contadores, barras magnéticas en cada puerta (subida y bajadas del autobús), cuya función es precisar un dato exacto de la cantidad de personas que suben y bajan del camión, para conocer el número exacto de pasajes que el operador obtiene en la jornada, anterior al uso de esta tecnología se usaban un sistema de

boletaje, para precisar ese dato sin embargo por la misma lógica del boletaje, que dependía del operador para ser entregado, dicho sistema era manipulable fácilmente y, por poner un ejemplo, un operador podría entregar a su empleador una cantidad menor de boletos (pasajes/ganancia) de la que realmente había obtenido en la jornada, guardando para sí el resto de la ganancia obtenida. Con la implementación de contadores electrónicos esto queda en el pasado al igual que la incapacidad de poder saber con exactitud la cantidad de pasaje obtenido en la jornada, aquí es donde podemos observar la intensificación de la explotación laboral de la que nos habla Marx en el apartado de plusvalía relativa, además de la lucha del hombre contra la máquina como condición determinante de esta explotación (Marx, 2010, p. 290).

### **3.6 Fetichización**

Como dice Marx las mercancías no acuden solas al intercambio en el mercado, hace falta, inicialmente, para que una mercancía sea mercancía que se produzca con la intención de ser cambiada (Marx, 2010, p. 51), para ello los productores requieren de una manera en la cual dichas mercancías puedan ser intercambiadas, esto es que puedan establecerse equivalentes unas con otras, la forma en que el ser humano ha hecho para solventar este problema es prescindiendo completamente de las propiedades físicas de las mercancías y quedándose sólo con su valor social, ahora bien, como ya hemos expresado arriba valor es el tiempo socialmente necesario para producir una mercancía (Marx, 2010, p. 45), es decir es una cristalización abstracta del trabajo social empleado para producir dicha mercancía, y es allí donde radica la relación fundamental entre el trabajador y su producto, el fetiche, el trabajo social del ser humano parece materializarse de golpe al producir una mercancía como si de una característica física se tratara (Marx, 2010, p. 47), las mercancías de repente tienen un halo fantasmagórico y cobran vida, Marx expresa muy bien este fenómeno en la siguiente cita:



El carácter misterioso de la forma mercancía estriba, por tanto, pura y simplemente, en que proyecta ante los hombres el carácter social del trabajo de éstos como si fuese un carácter material de los propios productos de su trabajo, un don natural social de estos objetos y como si, por tanto, la relación social que media entre los productores y el trabajo colectivo de la sociedad fuese una relación social establecida entre los mismos objetos, al margen de sus productores. Este quid pro quo es lo que convierte a los productos de trabajo en mercancía, en objetos físicamente metafísicos o en objetos sociales. (Marx, 2010, p. 88)

Pero bien si esto sucede con el trabajo empleado para producir una mercancía, ¿Cómo se manifiesta ante los ojos del trabajador su trabajo en la actividad del transporte público? Lo que encontramos aquí es un componente de valor de uso muy importante: transportar, frente a una circunstancia básica: trabajar, en las condiciones específicas del modo de producción capitalistas (Vasina, Ljudmilla 1994, p. 150).

Trabajar ya sea en el transporte público o haciendo una mercancía en una fábrica es un gasto de fuerza de trabajo, de energía humana física y mental, aunque sus características cualitativas sean distintas, ello jamás significará que no sea un gasto de energía, es decir trabajo. En el modo de producción capitalista donde la gran mayoría de las necesidades humanas se satisfacen con las mercancías, dicha forma reviste las relaciones humanas con sí misma (Marx, 2010, p. 150), de ello da cuenta esa tendencia del mercado de satisfacer toda clase de necesidades y o deseos, no importando de donde nazcan, mediante la producción y venta de las mercancías, por ejemplo el caso del violinista antes citado, aunque éste no genera un mercancía tangible como tal, sino la conjunción armónica de una serie de sonidos y silencios, éstos al ser ordenados y ejecutados por el violinista generan una melodía apreciable por otros, entonces el violinista cobra por la

interpretación de esos sonidos y silencios, a veces por pieza, como si de una mercancía tangible se tratara, así también las personas que pagan por ello, intercambian un valor por una experiencia.

Ahora bien, el intercambio entre productores libres constituye la base del mercado, pero qué sucede si uno de estos sujetos no tiene medios de producción y por tanto tampoco mercancías que intercambiar, en este contexto sólo una cosa le queda que pueda intercambiar como mercancía: su fuerza de trabajo (Marx, Karl, 2010). Este es el caso del trabajador, aquella persona que sólo cuenta con su fuerza de trabajo para intercambiar en el mercado, este es el caso de los operadores de transporte público quienes en efecto no cuentan con autobuses para trabajarlos. Así acuden al mercado y venden su fuerza de trabajo en forma de mercancía (así como los transportistas la adquieren como mercancía, pagando por ella) y su trabajo genera cierta ganancia para el transportista, de esto da cuenta el propio pasaje que se le cobra a los usuarios y que excede por mucho el sólo gasto de la máquina y el combustible, lo que en resumidas cuentas nos lo proporciona el valor que el trabajador le transfiere al pasaje con su trabajo.

Sin embargo, para que el poseedor de dinero pueda encontrar en el mercado, como una mercancía, la fuerza de trabajo, tienen que concurrir diversas condiciones. El cambio de mercancías no implica de suyo más relaciones de dependencia que las que se desprenden de su propio carácter. (Marx, 2010, p. 107)

También hay que hacer conciencia de que el trabajo concreto a veces no es un trabajo que se pueda observar específicamente en un objeto material y no por ello significa que no sea trabajo concreto, eso sería permitir que nuestros limitantes como observadores nos engañen, la luz infrarroja, por ejemplo, existe, es algo material y concreto sin embargo no la podemos observar a simple vista, así en el trabajo concreto del operador, aunque no se genere un objeto físico por su trabajo,

si inicia ofreciendo uno al mercado para poder trabajar, esta mercancía es una mercancía muy específica y lo es por la forma en que es comerciada, es la fuerza de trabajo. Además de lo anterior también hay que hacer notar como en un modo de producción capitalista los servicios también se ven determinados por la forma mercancía como casi todas las cosas y se ven inmersos y atravesados por las condiciones de esa forma, al grado de que la competencia se vale de tratar, por ejemplo, al transporte público que es conocido como transporte, como su mercancía de venta al público, en busca de aventajar a sus competidores, ofreciendo mejores unidades, mejores operadores, mejores rutas y tiempos etcétera.

El poseedor de la fuerza de trabajo y el poseedor del dinero se enfrentan en el mercado y contratan de igual a igual como poseedores de mercancías, sin más distinción ni diferencia que la de que uno es comprador y el otro vendedor: ambos son, por tanto, personas jurídicamente iguales. (Marx, 2010, p. 207)

En esta circunstancia no podemos decir simplemente que el trabajador no genera una mercancía física determinada, la fetichización de su trabajo no existe, si así fuera sería imposible poder establecer un salario, una jornada de trabajo, es decir medir el empleo del trabajo y su duración, o sería completamente unilateral determinado por el propio operador, por el contrario debido a que no hay una mercancía física determinada es que la medición de dicho trabajo se hace indispensable, al mismo tiempo que el patrón mide la duración y el empleo de esa fuerza para que el trabajador reciba una retribución por su trabajo, el trabajador fetichiza su propio trabajo y así esta relación se torna una relación objetivada mediante la forma de la mercancía, es decir el trabajo medido y pagado del trabajador se vuelve una mercancía (Vasina, Ljudmilla, 1994, p. 144).

“Lo que aquí reviste, a los ojos de los hombres, la forma fantasmagórica de una relación entre objetos materiales no es

más que una relación social concreta establecida entre los mismos hombres.” (Marx, 2010, p. 88)

Si observamos de cerca lo que sucede, el hecho de que el carácter social de las mercancías aparezca fetichizado ante los ojos de los humanos es producto de que el capitalismo tiene como condición de existencia la propiedad privada y la separación de la sociedad en clases, una que detenta los medios de producción y la otra que sólo tiene su fuerza de trabajo, por lo tanto el carácter social del valor de la mercancía, tal cual es, pareciera no tener cabida en el modo de producción y termina apareciendo ante los ojos de los productores como una propiedad física de la misma mercancía, como un fetiche (Vasina, Ljudmilla, 1994, p. 148)

“A esto es a lo que yo llamo el fetichismo bajo el que se presentan los productos del trabajo tan pronto como se crean en forma de mercancías y que es inseparable, por consiguiente, de este modo de producción” (Marx, 2010, p. 38)

La premisa que parte de aquí es que el fruto del trabajo del operador de autobús, al ser enajenado de sí, se revela ante sus ojos como un cúmulo de cualidades externas a sus cualidades humanas, las cuales le son apropiadas y representadas por una institución o empresa X donde trabaja, es decir que no se le identifica como servidor por las cualidades implícitas de un ser humano que gusta y tiene pasión por servir a otros, sino porque pertenece a tal o cual institución o empresa la que le da todas las investiduras necesarias para ser un servidor, aquí además existe una fetichización de una parte importante de la personalidad del servidor, la cual está íntimamente relacionada con su coexistencia social entrelazada a otros individuos, por eso un servidor, siempre que intenté ser correspondiente con su trabajo, puede ser de una forma, con ciertos valores, con ciertas formalidades en su trabajo y una persona completamente distinta en su ámbito privado, pero aún más frecuente sucede que dicho valor que tiene la prestación del servicio no tenga

ninguna correspondencia con la personalidad del servidor ni sus valores, puesto que éstos le aparecen materializados en el momento del trabajo como algo que tiene que hacer y no como algo que está dentro de sí mismo y que forma parte de su personalidad inherente como un ser humano.

### **3.8 Enajenación**

Ahora bien como hemos establecido en el apartado anterior, el capitalista compra medios de producción, materias primas y fuerza de trabajo, para producir una nueva mercancía que va a vender, el obrero por su parte asiste a la empresa o fábrica del capitalista a vender su fuerza de trabajo por una jornada establecida por el capitalista, durante la cual produce los productos que el capitalista comercializara en el mercado, como podemos ver en esta situación no es el productor directamente el que se queda con el producto por él hecho, el obrero, en realidad es el capitalista quien desprende del obrero los productos por él hechos (Vasina, Ljudmilla, 1994, p. 144).

“Las cosas son, de por sí, objetos ajenos al hombre y por tanto enajenables. Para que esta enajenación sea recíproca, basta con que los hombres se consideren tácitamente propietarios privados de esos objetos enajenables, enfrentándose de ese modo como personas independientes las unas de las otras.”

(Marx, 2010, p. 107)

Pero aun entendiendo a las mercancías como objetos externos y ajenos al hombre, no basta para comprender la enajenación generalizada por el modo de producción capitalista, dicha enajenación existe en el momento en que un trabajador produce algo para el intercambio comercial con su fuerza de trabajo pero que no le pertenece (Kubota, Ken, 2009, p. 21), dado que además la fuerza de trabajo es vendida al capitalista (porque dicho sujeto no tiene otra mercancía con la cual intercambiar) y es retribuida al trabajador apenas en un parte del valor

producido por ella, es decir el salario, al trabajador le es arrebatada su fuerza de trabajo en una proporción y además el fruto de su trabajo, le es así enajenado, esto Marx lo explica cuando desarrolla el análisis de la jornada laboral en cuanto a tiempo de trabajo, el tiempo en que la fuerza de trabajo se emplea para su propia reproducción es llamado tiempo de trabajo necesario TTN, el resto de tiempo de trabajo es tiempo que el capitalista se queda se conoce como tiempo de trabajo excedente TTE, al ser esto completamente legal y además aceptado moralmente el operador sufre la enajenación de sí mismo hacia su trabajo (Marx, 2010, p. 237).

### **3.9 Trabajo a destajo**

Ahora bien en la sociedad capitalista dicha mercancía (la FT) se paga con distintas modalidades, la más ampliamente usada es la llamada salario, en la cual se compra a la FT por un determinado número de horas, como dijimos anteriormente dicho valor es valor que se agrega a las mercancías y que se ve expresado en su precio, pues bien hay otra modalidad de pago de la FT en la cual dicha fuerza tiene que cubrir primero la ganancia del empresario que la compra y luego producir lo necesario para su subsistencia (Marx, 2007, p. 207), en dicha forma de trabajo se puede observar aún más que el trabajo es lo que rinde ganancias y así de esa manera se le paga a un trabajador para que le genere ganancias sin la garantía de que este reciba a cambio lo necesario para perpetuar su existencia, la condición material por lo cual esto es posible es simple y llanamente que son los capitalistas quienes tienen los medios de producción, quienes imponen con su propiedad las condiciones de trabajo (Marx, 2010, p. 218). Este es el caso del transporte público que aquí se analiza donde una serie de empresarios tienen los medios de producción (camiones) y otros sujetos sólo su fuerza de trabajo (operadores de las unidades).

En el trabajo del transporte público impera la forma del salario a destajo, en dicha forma no se paga directamente la duración del trabajo empleado por el trabajador sino lo que se produce, esta situación primero da la apariencia de que se paga

directamente el valor de lo producido, luego de que no hay un promedio de intensidad de trabajo social que se pueda medir y finalmente de que el obrero es más “libre” por así decirlo y gana lo que éste quiera ganar (Marx, 2010, p. 367).

Lo que hay que observar en el trabajo a destajo es la premisa de la que parte, en éste el valor de una mercancía no se mide por el tiempo de trabajo empleado en ella, aquí la cantidad de mercancías producidas le da valor al trabajo empleado para ellas, es como si todo se pusiera de cabeza y es sin lugar a dudas una de las formas en que la fetichización del trabajo humano está más a la vista, casi podría decirse de una forma cínica.

“El salario a destajo no expresa directamente, en realidad, ninguna proporción. El valor de cada pieza no se mide por el tiempo de trabajo materializado en ella, sino al revés: el trabajo invertido por el obrero se mide por el número, de las piezas que produce.” (Marx, 2010, p. 367)

Lo que se reviste ante los ojos de los humanos, en el trabajo a destajo, de una parafernalia de libertad, individualidad y hasta justicia, no es sino las condiciones más básicas del capitalismo: la existencia de las clases sociales entendidas como quienes poseen los medios de producción y quienes no y como ambos sujetos se enfrentan en el mercado, unos con medios de producción y otros tan sólo con su fuerza de trabajo (Marx, 2010, p. 203). En el intercambio de sus mercancías los primeros obtienen ventaja sobre los otros con lo que aparentemente parece el trato justo “no se te va a limitar como trabajador, podrás trabajar lo que necesites o quieras acorde a tus necesidades o deseos y se te pagará acorde a lo tú quieras producir” es parte del discurso de aquellos patrones que contratan trabajadores para trabajar a destajo, pero lo que este discurso no toca ni por encima es la relación salario – plusvalía en la cual un obrero da de sí toda su fuerza de trabajo para producir más durante más tiempo pero al fin y al cabo sólo se le retribuye una parte del valor por él mismo creado durante dichas horas de trabajo, digamos un

porcentaje, un sobrante (como en el caso del transporte público) o algún otro beneficio.

Hoy día muchos de los más grandes multimillonarios del mundo concuerdan en que, si perdieran su fortuna completamente y tuvieran que comenzar de cero, apostarían a las actividades económicas que generan este tipo de salario a destajo para volver a obtener su fortuna y triplicarla. Esto debido a que la forma de salario a destajo tiene la capacidad de reducir el costo de la fuerza de trabajo al mismo tiempo que eleva la intensidad de la misma en cantidades increíbles (Kubota, Ken, 2009, p. 21).

“Esto no altera en nada, por supuesto, las relaciones generales que rigen entre el capital y el trabajo asalariado. En primer lugar, porque las diferencias individuales se compensan y contrabalancean en el régimen general de la fábrica, que en un determinado tiempo de trabajo arroja el producto medio; a su vez, la suma total de salarios abonada representa el salario medio de esta rama industrial. Y, en segundo lugar, porque la proporción entre el salario y la plusvalía permanece invariable, ya que al salario individual de cada obrero corresponde la masa de plusvalía que produce este obrero individual.” (Marx, 2010, 36)

Y sin embargo Marx nos dirá que dicha modalidad de trabajo no es en realidad sino una modalidad más del mismo trabajo asalariado, puesto que en realidad no es que exista una especie de asociación de negocios entre dos emprendedores, lo que aquí existe es una forma más ventajosa de aprovechar la fuerza de trabajo, si fuera, como las populares hoy día redes de trabajo desean hacer creer a los trabajadores, que en realidad hay una especie de asociación de negocios entre socios, ambos deberían estar en las mismas condiciones de emprender, es decir ambos contarían con los medios de producción necesarios para producir y el



capital para invertir o ambos serían pues trabajadores y no habría cabida a que el capitalista se quedara con la mayor parte de lo producido, esta situación ya tomando en cuenta la deducción del gasto de los propios medios de producción (Marx, 2010, p. 203).

Luego todas las características del trabajo a destajo se revisten con una parafernalia de trabajador más libre, socio emprendedor, trabajador desde casa, redes de consumo con las personas que el trabajador conoce e invita a trabajar y por las cuales recibe éste cierta cantidad de ganancia entre otras formas de trabajo.

El salario a destajo mantiene la primicia entre los trabajadores de que a mayor esfuerzo y capacidad productiva mayores ganancias, hay que decir que ello inicialmente si logra diferenciación entre los salarios percibidos por los trabajadores en una misma empresa, sin embargo como ya vimos anteriormente esto no significa que realmente no se pueda establecer una media de gasto de salarios en una empresa, ello es completamente necesario porque de lo contrario la inversión en fuerza de trabajo para poder producir y vender una mercancía jamás se mantendría estable ocasionado así serios problemas a los inversionistas y riesgos considerablemente grandes para la propia subsistencia de la empresa (Marx, 2010, p. 255).

“El mayor margen de iniciativa que el destajo deja al individuo tiende, de una parte, a desarrollar la individualidad, y con ella el sentimiento de libertad, la independencia y el control personal del obrero, y, de otra parte, a espolear la concurrencia de unos con otros y contra otros.” (Marx, 2010, p. 367).

La anterior cita nos permite además de establecer el marco teórico, comprender la razón de la competencia desleal y agresiva entre los mismos trabajadores a destajo, lo que sucede con las frecuentes guerras por el pasaje de los operadores

de transporte público en el Valle de Toluca. Entonces sucede que en realidad la empresa comienza a gastar mucho menos en fuerza de trabajo a lo que gastaría pagando un trabajo medido por tiempo, es decir el trabajo sufre una devaluación y esto sucede porque el trabajador tiene en mente que sus ganancias estarán en directa relación con su capacidad productiva y así asiste a la realización del trabajo con el ánimo de darlo todo y aumentar cada vez más y más su capacidad productiva y además el tiempo de su jornada, con el tiempo el límite llega, el máximo humano de resistencia, así que las cantidades de los trabajadores se atenúan y finalmente entregan sólo el necesario posible, generando terribles afectaciones en su salud mental y física.

Con esto el valor de la fuerza de trabajo disminuye increíblemente y la ganancia del capitalista aumenta de forma considerable mientras el trabajador lo único que logra es la devaluación cada vez más y más aguda de su fuerza de trabajo, así como el aumento de su jornada de trabajo hasta niveles inhumanos, por ejemplo, las 16 horas al día que el operador trabaja, casi en las mismas condiciones laborales que en el siglo XIX ¿Increíble? Pocos hoy día se indignan ante tal situación, las condiciones psicológicas y sociales que pueda explicar esto no interesan para este trabajo, sin embargo, no necesito explicar del todo dichas circunstancias para expresar lo inhumano que son dichas condiciones de trabajo, que aunque evidentes poco o nada hace la regulación laboral para mejorar dichas condiciones y evitar problemas de salud.

Se produce así la reacción que ya advertíamos en el salario por tiempo, aparte de que la prolongación de la jornada de trabajo, aunque el salario por piezas no varíe, implica de por sí una disminución en cuanto al precio del trabajo.” (Marx, 2010, p. 370)

Ahora todo esto también tiene repercusiones en la visión que tienen los trabajadores de sí mismos, las condiciones del trabajo a destajo favorecen en gran medida y producen la falsa conciencia de que se es más libre como trabajador y de que se recibe el pago justo por el trabajo, lo que permite dicha ilusión es, entre otras muchas cosas más profundas, la necesidad y que el trabajador no tiene consciencia sobre sus verdaderas condiciones materiales en el sistema capitalista (Marx, 2010, p. 370).

#### **4. LA TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN: ENTREVISTA**

En el siguiente texto se expondrá las características y la construcción de la entrevista como técnica de investigación cualitativa realizada para los fines de esta investigación, así pues, respalda y justifica el uso de la entrevista como técnica de investigación (Baena Paz, Guillermina, 1991, p. 45).

El empleo de la entrevista como técnica de investigación no se encuentra aislado de su método, el cual se deriva de la misma hermenéutica como método de interpretación (Baena Paz, Guillermina, 1991, p. 62), la entrevista no se realiza aisladamente ni como un método cuya validez y rigurosidad se sostenga en la simple pretensión de un método inductivo donde la subjetividad tiene una predominancia sobre lo objetivo, antes bien es importante comprender que dicha diferenciación dicotómica pertenece a una epistemología específica, a un método y a varias teorías específicas las cuales tienen en común el método positivo de la ciencia, se les puede situar históricamente y explicar a detalle sus mayores exponentes teóricos, el positivismo, el pragmatismo, el utilitarismo anglosajón y la teoría liberal, entre muchas otras, cada una con sus conceptos, su métodos y hasta su posición política específica. No es interés de esta investigación detenerse a realizar un análisis más profundo de cada una de estas posturas, pero es importante señalar que el abordaje teórico de esta investigación dista mucho de dichas posturas puesto que no sería congruente plantear la vigencia del análisis de las condiciones laborales del operador de transporte público, mediante la teoría

del valor de Marx, empleando un análisis positivista de dicha actividad, además de que la teoría de Marx parte de la crítica a esta postura afirmando que el método positivo parte de una interpretación sobrecosificada de la realidad, es decir de ideología (Lukács, 1971, p. 73).

En este ensayo no se parte de que la realidad es por sí misma objetiva, que dicha experiencia es suficiente para poder obtener conocimiento exacto y objetivo, aquí se parte de que la realidad por sí misma no es puramente objetiva, hay datos, hechos, experiencias y sensaciones objetivas en la realidad así como también hay valores, juicios, errores de percepción e ideología, por lo cual es importante pasar el resultado de la investigación por un tamiz teórico que no niegue la interpretación sino que la asuma como parte del proceso del conocimiento, que haga a su vez consciente los juicios subjetivos y generales, los valores, los errores de percepción y los alcances de la técnica empleada, ese tamiz es como el materialismo sostiene pasar “del ser al pensar”.

El lector ve que todos estos razonamientos de los fundadores del empiriocriticismo gravitan entera y exclusivamente en torno al antiguo problema gnoseológico de la relación entre el pensar y el ser, entre la sensación y lo físico (...). Todos los filósofos citados sustituyen, unos francamente, otros cautelosamente, la línea filosófica fundamental del materialismo (del ser al pensar, de la materia a la sensación) por la línea inversa, por la línea del idealismo. Su negación de la materia no es más que la solución, conocida desde muy antiguo, de los problemas de la teoría del conocimiento en el sentido de la negación del origen exterior, objetivo, de nuestras sensaciones, de la negación de la realidad objetiva que corresponde a nuestras sensaciones. (Lenin, 1986, p. 45)

Sin embargo no por esta razón debemos detener nuestro esfuerzo de comprensión de la realidad social, antes bien debemos asumir la interpretación y hacer conscientes los juicios, los valores, el sesgo, las limitaciones y la ideología, debemos aproximarnos a los testimonios, a las entrevistas, a las encuestas y a los datos en general de la realidad, no partiendo del supuesto de que son hechos de

conocimiento objetivo puro, lo cuales sólo habría, entonces, que limitarse a mostrarlos tal cual se expresan, porque esta pureza es ideal y ya ha sido criticada y discutida seriamente desde el siglo XVIII y XIX con los filósofos materialistas y mucho antes con Immanuel Kant y refutada más contemporáneamente con los avances de la neurociencia y la física.

Por ello resulta de suma importancia contar con un marco teórico y todo un referente teórico específico para acercarse a la interpretación de los resultados de las técnicas de investigación, un tamiz teórico por donde “pasar” dichos resultados para poder así comprender los hechos más allá de la subjetividad del sujeto, sea este el que aplica el instrumento, sea este el que lo desarrolla, sea este el que simplemente lo contesta brindando datos desde su experiencia, para poder diferenciar dichos elementos es necesario hacer en un primer momento una autoobservación y crítica con las categorías analíticas que nos brinda el marco teórico de nuestros propios juicios de valor, perspectiva e ideología, ejercicio que viene perfecto aquí a mencionar que se realizó para este ensayo, desde la crítica de los juicios personales hasta la elaboración de la evidencia empírica, pasando además por la revisión crítica de los textos citados, todo apoyado como se dijo anteriormente de las categorías analíticas de la teoría, ejercicio que además resulta indispensable al momento de abordar un tema de investigación desde la perspectiva crítica, pues es necesario para tener congruencia con el método de investigación y la perspectiva teórica que se emplea en este ensayo, por lo cual la elaboración de la técnica de investigación empleada en este ejercicio académico cuenta con una rigurosidad de primer nivel.

Por otro lado, el uso de una técnica cuantitativa en este ensayo sumada y bien integrada a la cualitativa habría sido un excelente plus al método, sin embargo, por cuestiones de presupuesto, pero aún más importante por congruencia con el método de interpretación empleado, no fueron empleados. Los métodos de investigación cuantitativos han recibido importantes críticas, como por ejemplo confundir correlaciones con causalidad, generar explicaciones insuficientes y o parciales, influir directamente en el objeto de la investigación, a veces de manera

controlada o esperada, pero más importante en la construcción de su método, el cual a menudo presenta generalidades, tergiversaciones y otros juicios como punto de partida de su elaboración (Valdés, 1987, p. 34) por supuesto que este último enunciado no representa la generalidad ni mucho menos la totalidad de las técnicas cuantitativas de investigación, antes bien se reconoce la complejidad de construir una técnica de investigación cuantitativa que no caiga en estos problemas, las cuales existen, pero no son el objeto de este ensayo, así pues por estas razones resultaría inadecuado involucrar la construcción de una técnica de investigación cuantitativa que por sí misma podría ser ya un buen ejercicio académico de obtención de grado, por lo cual se optó por una técnica cualitativa de investigación que permitiera observar la capacidad de explicación de las categorías de la teoría del valor en un caso específico, pero que pueda dar aportes a una investigación más amplia en el sector servicios más adelante, un ejercicio académico quizá limitado pero digno.

#### ***4.1 Justificación de la opción de la técnica***

La técnica de investigación, el método de investigación y la perspectiva filosófica de una investigación están relacionados íntimamente y son consecuentes unos con otros como en un todo. En el apartado teórico ya hemos mencionado el método de Karl Marx como un método que nos explica muchos fenómenos sociales y como el método a seguir en esta investigación para los fines de entender la realidad del transporte público en Toluca, también nuestro marco teórico nos proporciona las categorías necesarias y suficientes para diseñar y ejecutar una técnica de investigación cualitativa haciendo uso de las categorías: plusvalor, enajenación y fetichización. Hay que mencionar que es imposible analizar la existencia de enajenación y fetichismo de otro individuo sino es haciendo uso de una técnica de investigación basada en las categorías teóricas, la entrevista resulta ser adecuada para el tratamiento de estas categorías en una conversación que tiene por objetivo acceder a la percepción de la persona en cuanto a su actividad laboral (Peláez, Rodríguez, Ramírez, Pérez, Vázquez, González, 2013, p. 115), que nos brinde la información suficiente para conocer si

las categorías están presentes, además de ello la información a la cual la entrevista nos permite acceder nos entrega información sobre como la percepción ideológica de la persona entiende y da significado a las condiciones laborales de su persona y sus experiencias adquieren significado en la medida en las que las comprende (Peláez, Rodríguez, Ramírez, Pérez, Vázquez, González, 2013, p. 115).

#### **4.2 Concepto de la técnica**

La entrevista es en una primera instancia una conversación que puede incluir uno o varios temas a tratar dirigida por un entrevistador hacia una fuente de información que es un entrevistado. La entrevista tiene pues un movimiento o flujo de información de un lado a otro en forma de preguntas - respuestas, es una técnica de investigación mucho más viva, por decirlo así, dado que el entrevistador y el entrevistado discuten asuntos de forma más profunda y aumenta la información que se obtiene. Por otro lado, (Peláez, Rodríguez, Ramírez, Pérez, Vázquez, González, 2013, p.118) comienzan señalando que la entrevista es un proceso de comunicación entre dos personas, pero esta se diferencia de una conversación cualquiera en tanto que es una conversación formal y está ligada a los objetivos de una investigación determinada (Peláez, Rodríguez, Ramírez, Pérez, Vázquez, González, 2013, p. 118)

“... una conversación entre dos personas, un entrevistador y un informante, dirigida y registrada por el entrevistador con el propósito de favorecer la producción de un discurso conversacional, continuo y con una cierta línea argumental...”  
(Alonso, 1992, p. 9)

La entrevista es una técnica de investigación que en su aplicación se asemeja a una plática común, pero que está guiada por su instrumento “la guía de tópicos”. Estos corresponden al marco teórico de nuestra investigación. Retomamos a (Alonso, 1998) cuando dice que no es posible generalizar con la entrevista, a su

vez, es importante destacar el proceso de formación profesional que significa la aplicación de una entrevista.

La entrevista para investigación social tiene un amplio margen del uso de la entrevista nos permite liberar la creatividad para el diseño, lo que no quiere decir que la entrevista esté absuelta de parámetros, por ejemplo, el uso de la guía de tópicos para que la entrevista sea conducida de forma tal que nos entregue información nuestro entrevistado (Peláez, Rodríguez, Ramírez, Pérez, Vázquez, González, 2013, p. 118). Por otro lado, y como mencionamos anteriormente ese amplio margen nos permite profundizar y relacionar los temas de la entrevista entre sí de una manera más concreta e inteligible.

Alonso (1998) menciona dos formas de entrevista: formal e informal. En la formal se han trabajado las preguntas y estas regularmente omiten las polémicas (Alonso, 1998, 23). Mientras en la informal las preguntas no están trabajadas con mucha rigidez y permite hacer preguntas no preparadas previamente, es decir, permite hacer preguntas en el curso de la entrevista (Alonso, 1998). Ahora bien, no debe haber polémica alguna, ya que la entrevista no es un debate, sino una técnica en la que el entrevistador no tiene por qué externar sus opiniones en función del curso que tome la entrevista.

Como una entrevista abierta es muy similar a una plática común es necesario que el entrevistador tenga una guía de temas que servirán para que el curso de la entrevista sea el deseado (Hernández, Fernández y Baptista, 1991, p. 15) Esa guía de temas podemos entenderla como la traducción de nuestras categorías de análisis tópicos específicos y concretos.

Sobre el diseño, (Alonso, 1998) afirma que la entrevista no responde a ninguna regla fija. A pesar de esto, no podemos dejar de señalar la existencia de ciertos parámetros en el diseño de una entrevista, para diseñar una entrevista es necesario tener determinada experiencia y tacto (Hernández, Fernández y Baptista, 1991, p. 15). Entonces podemos entender el diseño de una entrevista para un trabajo académico de estudiante como un proceso de aprendizaje, eso



también quiere decir que para hacer una entrevista de calidad se habrán requerido varios intentos menos exitosos. A pesar de no parecer la intención de los autores, debieron hacer una mención similar acerca del proceso de aprendizaje.

Justamente en este uso del tacto, en ocasiones debemos incluso explicar la razón de la pregunta (Hernández, Fernández y Baptista, 1991, p. 15). Esto no sólo tiene que ver con la ética del entrevistador, sino que nos permitirá obtener más información si nuestro entrevistado se siente cómodo con las preguntas. Pero no basta con hacer sentir cómodo a nuestro entrevistado, es necesario no hacer juicios personales en la entrevista. Por un lado, hará sentir incomodo a nuestro entrevistado y por otro, hará menos clara nuestra observación en el momento de recolectar información.

#### ***4.3 Población objeto***

Se toma como población objetivo un operador de autobuses de transporte público de la empresa STUT (Sistema de transporte urbano terrestre), que opera actualmente en una ruta que va de la colonia La pila hasta Ciudad Universitaria (C.U.) y de regreso en un recorrido. Considerando es adecuado informante sobre la realidad laboral y social del trabajo del servicio de transporte público en el Valle de Toluca, dado que trabaja para una de las empresas más grandes e influyentes, tanto en la política como económicamente, del mercado que es el servicio de transporte público del Valle de Toluca. Así también su experiencia en este ámbito de más de 30 años en el negocio del servicio de transporte público de caminos urbanos, es una fuente de información de primera mano sobre la realidad concreta e histórica del transporte público del lugar.

#### ***4.4 Supuestos para la entrevista***

Se espera que nuestro entrevistado dé cuenta de su enajenación y fetichización a través de la experiencia diaria de su actividad laboral, las relaciones existentes en ésta y que dichas condiciones ejerzan sobre el resto de las relaciones y facetas de la vida del entrevistado cierta influencia (Alonso, 1998, p. 15).

Como la generación de pensamientos y la consciencia está subordinada a la actividad material de nuestro entrevistado, se espera que este, al ser operador de tiempo completo, tenga un discurso específico de una realidad distorsionada (Alonso, 1992, p. 15).

Se extrae la categoría fetichización del primer tomo de *El capital* de Marx. La forma de fetichización adquiere vida cuando el trabajo concreto se convierte en abstracto homogenizando el trabajo concreto en tiempo de trabajo.

“Los misterios de la forma mercantil consiste sencillamente, pues, en que la misma refleja ante los hombres el carácter social de su propio trabajo como caracteres objetivos inherentes a los productos del trabajo, como propiedades sociales naturales de dichas cosas, y, por ende, en que cambien refleja la relación social que media entre los productores y el trabajo global, como una relación social entre los objetos, existentes al margen de los productores” (Marx, 2010, p. 88)

El atribuir cualidades humanas a las mercancías está directamente ligado con el modo de producción capitalista (Marx, Karl, 2010) y es entonces cuando se encuentran “... relaciones propias de cosas entre las personas y relaciones sociales entre cosas” (Marx, 2010, p. 89)

Se espera que nuestro entrevistado cosifique las relaciones laborales que tiene en su empleo, atribuyendo cualidades de objetos a su propio trabajo y a la relación que tiene con su patrón y cualidades de cosas a las condiciones laborales que experimenta.

Se espera que nuestro entrevistado comprenda su realidad a través desde la crisis del modo de producción capitalista. Dado que sus condiciones laborales determinan su tiempo tanto productivo como libre, y acotan su perspectiva de posibilidades de desarrollo de vida al funcionamiento propio de la actividad económica en la que trabaja.

Por otro lado desde una perspectiva más generalizada, en el modo de producción capitalista en general existen periodos de crisis debido a las contradicciones inherentes al sistema capitalista las cuales crean condiciones para la venta de fuerza de trabajo por debajo del nivel anterior, forzando a los obreros a aceptar condiciones laborales menos favorables para ellos.

“... el sistema de producción capitalista implica una tendencia a un desarrollo absoluto de las fuerzas productivas, sin tener en cuenta el valor y la plusvalía que contiene, ni las relaciones sociales en el marco de las cuales se desarrolla la producción capitalista, en tanto que, por otro lado, el sistema tiene como objetivo la conservación del valor del capital existente y su valorización al máximo... (Marx, 2010 pp. 268-269)

Podemos concluir que cuando esto pasa, la posibilidad de acceder a la cultura se vuelve más difícil, se espera entonces que nuestro entrevistado exprese ese encarecimiento relativo (relativo a las condiciones de venta de fuerza de trabajo) de la cultura a través de sus gustos musicales y literarios (por mencionar ejemplos).

#### ***4.5 Diseño y aplicación del instrumento***

Para el diseño de un instrumento de entrevista hay que tener en cuenta que es una técnica que se ejecuta en una relación sujeto – sujeto (Alonso, 1992, p. 9), es un asunto de importancia a tomar en cuenta de forma seria para el desarrollo del instrumento de la entrevista el cual en esta investigación será la guía de tópicos, una guía de tópicos debe dar cuenta que las categorías que usamos en nuestro marco teórico.

Se presenta la guía de tópicos.

#### Tópico 1. Su trabajo

- Razón de trabajar ahí
- Horario de la jornada laboral
- Duración de la misma
- Espacio físico
- Su día desde que trabaja de eso (tanto en el trabajo como fuera de este)
- Visión de su propio trabajo

#### Tópico 2. Economía

- La visión económica que tiene de esa actividad

#### Tópico 3. Salud

- Su salud, tanto física como mental ahora comparada con cuando inició a trabajar
- Emociones y percepciones sobre su empleo
- Condiciones de trabajo
- La seguridad social que brinda su trabajo

#### Tópico 4. Contexto social

- Sus relaciones sociales tanto dentro como fuera del trabajo

#### Tópico 5. Contexto histórico y cultura

- Política
- Literatura
- Arte

El tópico número uno de la guía nos permitió conocer las condiciones concretas del trabajo de nuestro entrevistado de manera que pudiésemos tener la información suficiente para realizar un análisis aplicando las categorías de investigación.

El apartado segundo nos permitió obtener la información suficiente para poder analizar la importancia económica que tiene la actividad que realiza el entrevistado tanto como para él, para los empresarios y para la sociedad. Así como dar unos primeros atisbos de las condiciones concretas por las cuales existe enajenación y fetichización en el sujeto entrevistado y como estos en ese mismo orden pueden explicarse el primero como causa del segundo, así también nos fue posible obtener los primeros datos de cómo las categorías de trabajo abstracto y trabajo concreto se encuentran en la actividad de transporte público en el caso específico.

El apartado tercero se diseñó con el objetivo de buscar si estaba presente la categoría de la enajenación, de la que se habló en el apartado teórico, en la actividad del entrevistado, que, si bien teóricamente lo está, había que comprobar si existía en su realidad concreta. Para esto fue necesario buscar en el proceso de la realización del trabajo directamente, específicamente en el proceso trabajo concreto – trabajo abstracto (que también se busca en el apartado 2 con menor detalle), lo cual es visible cuando se pregunta al entrevistado por su salud y su estado mientras realiza la actividad.

El punto cuatro de la guía de tópicos busca las consecuencias de la enajenación y comienza a dar un acercamiento a uno específico que es la fetichización así como lo rastrea en las relaciones sociales del entrevistado.

Primeramente, se acordaron la fecha y el lugar para la entrevista, se prevé, que en caso de que la entrevista se torne muy larga, se puedan hacer sesiones de no más de 40 min (Baena Paz, Guillermina, 1991, p. 118). Días antes le fue entregada la guía de tópicos a nuestro entrevistado. Se le explico el proyecto y el anonimato de su participación.

Se le preguntará al entrevistado si es posible grabar la conversación. Para evitar situaciones técnicas inesperadas se hará una previa de grabación previa y se asegurará que haya suficiente memoria.

## **5. PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN: REPORTE DE ENTREVISTA**

Para el proceso de la información se transcribe la entrevista bajo el siguiente formato:

Proyecto: Entrevista con operador de camión de transporte público.

Fecha: 18 de marzo de 2015

Lugar: Domicilio del entrevistado

Aplicador: Christopher Guerrero Valdez

Abreviaturas: Entrevistador = CGV Entrevistado= Anónimo

### ***5.1 Previsiones para la aplicación del instrumento***

Primeramente se acordaron la fecha y el lugar para la entrevista, se prevé, que en caso de que la entrevista se torne muy larga, se puedan hacer sesiones de no más de 40 min. Días antes le fue entregada la guía de tópicos a nuestro entrevistado. Se le explico el proyecto y en anonimato de su participación. Se le preguntará al entrevistado si es posible grabar la conversación. Para evitar situaciones técnicas inesperadas se hará una previa de grabación previa y se asegurará que haya suficiente memoria.

### ***5.2 Texto de la entrevista***

Después de transcribir la entrevista se limpiará el texto eliminando las expresiones coloquiales y los errores gramaticales (Baena Paz, Guillermina, 1991, p. 116).

Se muestra el texto de la entrevista al entrevistado y se le otorgan unos días para su aprobación, en caso de no responder en el tiempo acordado *afirmativa ficta* (Baena Paz, Guillermina, 1991, p. 116).

Con intención de efectuar una interpretación hermenéutica del texto de la entrevista, se deberá separar las secuencias de sentido, juzgar la entrevista y procesar las secuencias de sentido. El informe de investigación debe tener las constelaciones conceptuales, las categorías previstas y no previstas (Alonso, 1992).

1. CGV: ¿Cuáles fueron las razones por las cuales inicio a trabajar en el transporte público, en los camiones urbanos?

Anónimo: Ya tenía yo el interés de conducir el camión debido a mi familia, es bonito conducir el camión, desde niño desde los 8 o 9 años.

2. CGV: ¿Su familia se dedica al transporte de camiones urbanos?

Anónimo: Hasta la fecha son camioneros, los primos hermanos de mi mamá.

3. CGV: ¿A qué edad inició a trabajar en los camiones urbanos?

Anónimo: Yo tenía 18 años cuando empecé a manejar el camión.

4. CGV: ¿Cómo era aquel trabajo, cuál era su empresa y cuáles eran su rutas?

Anónimo: En aquel entonces sólo había dos empresas, eran camiones cafecitos con una franja verde y una roja, las empresas eran Colón Nacional y Transportes Urbanos, yo anduve siempre en la Colón Nacional, a la fecha ya no trabajo en el camión pero todavía tengo relación porque uno de los hijos anda ahí.

5. CGV: ¿Hubo alguna razón económica por la cual usted decidiera trabajar en este trabajo?

Anónimo: Pues no, definitivamente fue más bien la familia, la curiosidad desde niño, lo vi y dije “quiero saber qué se siente conducir un camión urbano”

6. CGV: ¿Cuánto tiempo trabajó conduciendo un camión urbano?

Anónimo: ¡Ah todo una vida! Hasta la fecha me subo y me doy dos tres vueltas en el camión. Se puede decir que empecé en 1977 con un autobús de los llamados “delfines” y “Tollocan” eran precisamente los Tollocan, era un camión extra largo que medía 12 metros de largo de 43 pasajeros, que en resumidas cuentas le metíamos hasta 120 por vuelta cuando agarrábamos horario de escuela con boletaje en mano. Ahorita tiene como unos 6 meses que ya no trabajo el camión bien todo el día, hay ocasiones en que me subo con mi hijo y manejo y cobro para que no se me vaya a olvidar.

7. CGV: ¿Cuándo comenzó a manejar estaba usted realizando estudios?

Anónimo: Ya había terminado la escuela, terminé hasta la preparatoria y tengo carrera corta como contador privado.

8. CGV: ¿Cuál fue la razón por la cual no ejerció su carrera?

Anónimo: Me gustó más la manejada y además yo quedé huérfano de padre y soy el mayor de 5 hermanos y tenía que salir adelante trabajando y se me hizo más fácil el carro, como hijo mayor era el sostén de la familia y tenía esa necesidad.

9. CGV: Platíqueme un poco cuántas rutas y cuántos recorridos ha hecho:

Anónimo: Son muchas, anteriormente era Morelos, Pilares, 5 de Mayo, Altamirano, Hidalgo, Independencia – Colón, Independencia – Gómez Farías, Terminal – Centro, en 1977 o 1978. Ahora ya, a razón del cambio de clima del transporte nuevo, nacieron otras líneas de las cuales te puedo mencionar algunas: Aute, Tollocan, Autotransportes urbanos “Xinantecatl”, los Zinacantepec Ramales, 2 de Marzo que ya no existe de ella nacieron Intermetropolitano, Urbana y una de CTTL, también están los llamados “pitufos” en el 80 al 2000 que era una línea de gobierno pero también fue vendida a empresarios, también se me olvida que están los 8 de Noviembre y los Tollotzin, es decir te estoy diciendo todo el desarrollo que ha habido en cuanto a líneas de transporte público en Toluca, también están los rápidos que salieron de las empresas Aute y Tollocan.

10. CGV: ¿Por qué ha sido esta división?



Anónimo: Yo ahí qué te puedo decir, nunca he sido administrativo, o creo que es más bien que son intereses del “pulpo camionero” que existe en Toluca, yo te puedo mencionar a uno de los dueños de los urbanos que tienen en todas las empresas, de antemano los STUT te puedo mencionar ahí hay varias personas de socios pero el mayoritario es Oscar Ayala, él es presidente del corsarios de Toluca, Ala de oro, Tollocan, STUT, son 4 empresas ¿Cuántos camiones han de tener? Y toda la familia Ayala simplemente son los que más tienen concesiones.

11.CGV: O sea que en la propia familia han administrado las líneas

Anónimo: Sí, pero en realidad no sé si por administración o por querer ayudarse se abren las líneas y ponen a los hermanos u otros familiares.

12.CGV: Cuénteme un poco más sobre las líneas en las que usted trabajo y los recorridos

Anónimo: Afortunadamente yo sólo trabajé en lo que era Colón y luego fue Adolfo López Mateos, luego ahora ya está una que es Bicentenario pero ahí ya no trabajé. Cambiábamos de ruta de diario, hice Pilares, Morelos, Altamirano 5 de Mayo, Independencia y Terminal y a veces por el rol que se tiene se repiten.

13.CGV: ¿Cómo era su jornada laboral?

Anónimo: ¡No, la jornada laboral está canija! Es levantarte temprano un promedio de 4:30 a 4:45 am, calientas el autobús porque hay que tenerlo caliente porque el motor que es diésel es delicado, había de gasolina pero normalmente siempre me traía diésel. Salir cuarto para la 5 de la casa y regresas 10 o 10 y media de la noche, diario, el término de horario es 8:30 o 9:00 de la noche según el horario que tu inicies la jornada, tienes un descanso entre cada vuelta que das de unos 15 o 20 minutos hay ocasiones en que tienes un poco más de tiempo esto es para que se cumpla el tiempo de recorrido entre los autobuses. Y te digo terminas tu jornada, vas a cargar diésel, vas a dejar la cuenta a tu patrón si es que tienes que dejarla diario, llegas en promedio a las 11 de la noche u 11:15, hay ocasiones en que sólo necesitaba cargar diésel cada tercer día, te acostumbras al tiempo de desgaste de la unidad.

14.CGV: Hablando de la máquina y el diésel, ahora que ha aumentado el precio de este último ¿Cómo ha visto usted ese aumento para el operador de camión urbano?

Anónimo: Yo la verdad no sé cómo le hagan los chóferes ahora, es algo medio triste porque llenabas tu tanque con \$300 y ahora estás echándole un promedio de \$1200 a \$1300, anteriormente era más barato el costo del diésel que la gasolina, ahora es al revés.

15.CGV: Entonces estamos hablando de que para recargarlo cada tercer día es lo que se gasta

Anónimo: No, es diario.

16.CGV: ¿Qué pasa con el tiempo trabajando una jornada así?

Anónimo: Te vas agotando físicamente, en un inicio aguantas como un mes y medio trabajando, descansaba dos o tres día y luego volvía. Ahora ya son puro chamaco los que traen los autobuses, ya casi no vez gente madura conduciendo y si los ves son de los mismos que empezaron chicos y se siguieron trabajando ahí.

17.CGV: Considera que existe relación entre esta realidad de que ahora son mucho más jóvenes los operadores con el desgaste físico que conlleva la actividad.

Anónimo: Por supuesto, pues ya no son los mismos reflejos que tenías anteriormente que ahorita, pues el mismo agotamiento de trabajar diario se hace rutina y es una rutina que no prestas atención y no te vas cuidando, a los chamacos los contratan porque la jornada está pesada y creen que aguantan mejor que uno, pero es igual, a veces los que llevamos más tiempo aguantamos mejor el trabajo porque ya lo conocemos, y los jóvenes a veces nada más están uno o dos meses y ya no aguantan, es que ellos nada más van a ganar una o dos meses, no les interesa servir y por eso se van.

18.CGV: ¿Qué pasa con las necesidades de los operadores de comer, y las necesidades del día?

Anónimo: Pues hay veces que tienes un poquito más de tiempo de descanso, el joven que lleva el control del recorrido abre el tiempo de recorrido de forma general y es cuando puedes aprovechar en una vuelta para desayunar, comer, bueno dos comidas es lo que normalmente tienes en la jornada de conducir un urbano.

19.CGV: ¿Estamos hablando de una jornada de 16 horas?

Anónimo: Son como 15 horas bien trabajadas en realidad. Lo peor de todo es que el tiempo de descanso lo aprovechas para platicar con los compañeros y moverte fuera de la unidad porque estar sentado en una unidad todo el día está canijo.

20.CGV: Ese tiempo más amplio que tienen para comer, aproximadamente ¿cuánto tiempo es?

Anónimo: Como una hora de trabajo es lo que se puede perder.

21.CGV: ¿Esto representa algún problema para el trabajo en cuestión de reglamento?

Anónimo: No en cuestión de reglamento sino que tú decides en que vuelta desayunas si en la primera o en la segunda, uno tiene que ver en qué momento le da tiempo para comer.

22.CGV: En su persona ¿Cómo usted ha resentido el agotamiento del trabajo?

Anónimo: Normalmente uno no se da cuenta o yo no me he dado cuenta, pero normalmente ¿qué se toma uno en el camión? Andas tomando el refresco y no lo diluyes bien, yo en lo personal prefería traer agua aunque esto también es dañino pero en menor proporción.

23.CGV: ¿Cómo se siente ese cansancio que hace que usted necesite bajar del camión?

Anónimo: Se refleja en que cuando llevas unos 15 o 20 días trabajando ya empiezas a tener sueño, el organismo se pone rígido, el aburrimiento, el tráfico hace más pesada la rutina y en algún momento ya ni pones toda la atención que deberías.

24.CGV: ¿La empresa en la que trabaja le ofrecía prestaciones médicas?

Anónimo: Si te dan el servicio del Seguro Social.

25.CGV: En algún momento usted requirió usar las prestaciones del SS debido al trabajo

Anónimo: Si en algún momento te dan las enfermedades venéreas por estar sentado todo el día, te pueden dar las famosas hemorroides, te enfermas de los riñones porque no tomas agua y eso es general no porque no tomes refresco sino porque hay que decirlo te tomas el refresco para quitarte el sueño o el café, por eso hay que tener una buena salud cuidándose con los chequeos en el médico y una alimentación ponle que no buena porque a veces si te mal pasas, hay veces que puedes ir desayunando hasta las 10 u 11 de la mañana y pues vienes trabajando 5 o 6 horas sin nada en el estómago igual en la comida, pero pues todo depende de cómo acomodes tu ritmo de vida con tu trabajo.

26.CGV: ¿En la empresa en que trabajó le proporcionaban un día de descanso o un equivalente?

Anónimo: Bueno si trabajabas a comisión anteriormente no, lo que sacabas de boleto es lo que percibías de salario, ahora las empresas trabajan de lunes a sábado, y casi todas las empresas dan el domingo para ti, normalmente el domingo lo trabajan por la numeración, vamos a decir que un domingo trabajan los pares y el otro los nones se van rolando, las personas que trabajan en domingo llegan un poquito más tarde como a las 6 o las 7 y se van como de las 8 en adelante.

27.CGV: Me comentaba que se trabaja por cuota ¿Cómo es esto?

Anónimo: La cuestión de la cuota es que te ponen cierto parámetro de pasaje, eso lo calcula la empresa, es decir mandan a alguien puede ser un socio o puede ser el mismo jefe de personal y este se va dando cuenta de cuantos boletos van haciendo por vuelta y de ahí van sacando por ejemplo si se hacen 15 boletos son 10 para la empresa y 5 tuyos de ahí sale para tus gastos, de ahí tabulan la cantidad de boletos se hacen al día y de ahí sacan la tarifa que tienes que aportar tú.

28.CGV: ¿Por boleto se refiere al pasaje que uno paga al subir al autobús?

Anónimo: Así es, anteriormente se manejaba con boleto pero ahora como ya estás por cuenta pues ya puedes hacer 40 o 50 pasajes por vuelta o menos y de ahí tienes que sacar lo que tienes que hacer por cuenta.

29.CGV: Entonces ¿Es obligación del operador cubrir la cuenta?

Anónimo: Así es, muchas veces sacas la cuenta pero no completas para el combustible, hay ocasiones en que si completas pues hay días festivos pues también hay que tener consideraciones ahí.

30.CGV: Entonces ¿Cuál es la ganancia del chófer o cómo se ve reflejada?

Anónimo: Ahora sí que dicen por ahí es suerte, de lo que haga del mismo camión cubres la cuenta y lo que sobre te le llevas pero tienes que cubrir el diésel, lo que sobre de ahí es tu sueldo diario, por cuenta no hay salario depende de lo que tu saques diario.

31.CGV: ¿Cómo percibe la actividad considerando lo que hay que pagar cree que usted gana bien en este trabajo?

Anónimo: No, no, no, yo creo que te alcanza para una vida rutinaria y viviendo al día.

32.CGV: ¿Pero estamos hablando de si uno vive solo o si uno tiene familia?

Anónimo: Hay ocasiones en que te puedes llevar trecientos o cuatrocientos pesos a tu casa y otros en que no, es un día con otro como lo vas compensando.

33.CGV: Frecuentemente las empresas de transporte público están solicitando operadores ¿Conoce usted alguna razón por la cual pueda explicarse esto?

Anónimo: Mira el transporte urbano en Toluca son escuelas de manejo, es decir que en determinado momento trabajaste y pues muchos operadores se van a probar suerte a operar transporte foráneo. Por eso vemos que a cada rato la mayoría de las empresas se han visto en la necesidad de buscar operadores.

34.CGV: ¿Considera que el esfuerzo físico y mental invertido en su trabajo es suficientemente retribuido en su paga?

Anónimo: No, no, no, yo creo que en la actualidad como está la situación de enfermedad si es muy inferior el costo de lo que percibes en el camión, pero yo creo que dices pues ya lo que sea, no es malo manejar ni es un empleo denigrante, pero yo creo que también las autoridades deben tomar parte de exigirles a las empresas de que tengan un poco más de sensatez para la salud de uno, que se implementara que fuera una jornada nada más como la que tenían las autoridades cuando gobernaban las líneas de transporte, que entrabas a las 4 de la mañana y te bajabas a las 2 de la tarde y el otro conductor de las 2 a las 10 de la noche así descansabas como una fábrica.

35.CGV: ¿Considera que el seguro que le proporcionaba la empresa era suficiente para el desgaste que le generaba el camión?

Anónimo: Pues qué te puedo decir, tú bien sabes el trato que te dan en el IMSS, es el clásico donde están registrados los operadores del ramo camionero, es el seguro que tienen.

36.CGV: Sobre su tiempo del día ¿Usted en estos tiempos libres que tenía entre cada vuelta podía leer?

Anónimo: Si, a veces compras el periódico y lo ves así de rápido, pero cuando estás ya cansado te pones a leer y te da sueño y hasta te quedas dormitando en el autobús, ni es recomendable tomar libros y ponerse a leer.

37. ¿Durante su tiempo libre disfrutaba de alguna actividad cultural o de la lectura o algún estudio?

Anónimo: Pues no tanto en realidad porque estás muy cansado y hay veces que lo único que quieres es ya irte a dormir y pues en el camión con decirte que a veces ya ni prestas atención a la radio por el mismo trabajo o incluso por el cansancio.

38.CGV: ¿En el tiempo en que usted ha estado trabajando cómo describiría el ambiente de trabajo?

Anónimo: Cansado, es un ambiente cansado, es un ambiente en el que tu trabajo es más ya tu familia que tu familia en tu casa porque estás más tiempo con los compañeros en el trabajo que en la casa con la familia, y muchas veces traes el

estrés de que: “chin ya te alcancé, me vas esperando, pues vámonos” y te dan motivos para andar como loquitos y luego llegas y quieres desquitarte: “oye tú tal por cual me estás haciendo feo o por qué me esperaste y hay veces que sales ya hasta con ganas de pelear. Es cuestión de que hasta por el tráfico que te va deteniendo y vas viendo que ahí viene el que traes atrás, le aceleras y te vas o hay ocasiones en que, y hasta la fecha lo hacen, vas corriendo te hacen la parada y lo dejas porque ahí viene el de atrás y te vas más adelante porque más adelante hay dos o tres o a veces no hay nada.

39.CGV: ¿Esto por qué es?

Anónimo: Es cuestión de cómo vayas en el trayecto, nosotros debemos ir sobre el tiempo que nos marcan, es para que no tengas el problemas de que vas esperando el carro de atrás o te viene esperando el carro de adelante, tienes que tener un tiempo de distancia entre carro y carro. Hay rutas que te vas correteando con otras empresas.

40.CGV: Y ¿En qué consiste este sujeto que está parado en ciertas paradas y le dicen el checador?

Anónimo: Pues es como dicen las autoridades un chismoso, porque es el que te comenta: “llevas a 3 min adelante al de casa o al pila” que es de otra compañía y te quita pasaje porque va en el mismo recorrido.

41.CGV: Entonces ¿Esto es una competencia?

Anónimo: Así es, hay veces en que se encuentran con la otra compañía y se van juntos peleándose el pasaje, en otras ocasiones el pasajero que ya sabe cuál va más rápido y elige en cuál subirse.

42.CGV: También he visto que las mismas compañías pueden tener dos o más recorridos parecidos ¿Qué pasa con esta competencia?

Anónimo: Pues así, ya están hechos los recorridos.

43.CGV: O sea que ¿tanto me puede ir compitiendo mi compañero que tiene la misma ruta como también los de las otras empresas?

Anónimo: Así es.

44.CGV: ¿Cómo percibe esta competencia?

Anónimo: A veces es una competencia desleal, porque dices: “lo voy a dejar pasar” y me espero al otro que venga atrás, ya sea de la misma compañía o de otra y se va haciendo una cadena.

45.CGV: Y ¿No hay una regulación de gobierno o de las empresas para esto?

Anónimo: No, lo que les interesa a los concesionarios es su cuenta pero no cómo le hagas.

46.CGV: En su experiencia conoció alguna empresa que regularice esto

Anónimo: No, ninguna porque no lo puedes organizar, eso es a través del mismo compañerismo que tengas, vamos a decir que tú vienes atrás y me caes gordo y entonces te espero y te espero y te reviento porque nos vámonos los dos al cabo yo ya hice mi vuelta.

47.CGV: ¿Esto tiene repercusiones ya abajo del camión?

Anónimo: ¡Ah sí! Abajo te encuentras con tal chofer y le reclamas: “hijo de tu tal por cual por qué me hiciste eso si somos amigos” y a veces hasta pierdes la amistad.

48.CGV: ¿El camión que conducen los choferes pertenece a los choferes?

Anónimo: No, pertenece a los concesionarios te lo prestan los socios.

49.CGV: En caso de que se suscite un accidente o que por el propio desgaste del camión este se dañe ¿los concesionarios se hacen cargo de los gastos?

Anónimo: No en la mayoría de veces tú pagas compostura, a veces es mitad y mitad entre los socios de la empresa y tú, los accidentes de camión yo lo atribuyo a una pequeña falla que no detectes como que te vayas correteando, aunque a veces te vas correteando y no pegas, de repente te distraes tantito y golpeas.

CGV: ¿Cómo influye la actividad del transporte público en la vida personal, relaciones con familiares y amigos?

Anónimo: Con los familiares es un muy poco el tiempo que pasas porque casi no haces convivencia familiar, los domingos que son de descanso a veces los pasas



en la familia pero a veces las necesidades de mantener una casa y una familia hacen que hasta el día de descanso que tienes lo vayas a trabajar.

50.CGV: ¿Por qué duró tanto tiempo en la actividad de transporte público?

Anónimo: Pues no tanto tiempo, yo creo que te acoplas al ritmo de trabajo, es un trabajo digno en realidad cualquier trabajo es un trabajo digno en cuanto trabajo, en realidad ser servidor público es muy bonito sea la rama que le llames, sea conductor de autobús, de taxi, el de limpia, el mismo policía, es decir es dignidad de persona.

51.CGV: Es decir que el trabajo de operar un autobús representa para usted cierta gratificación no económica

Anónimo: Así es.

52.CGV: ¿Piensa que el servicio de operar un autobús de transporte público es reconocido con la dignidad debida por las empresas o el gobierno?

Anónimo: No lo creo, porque simplemente si eres buen elemento te mantienen sino te están dando de baja a cada rato.

53. ¿Cómo es eso de que lo dan de baja a cada rato?

Anónimo: Si eres un mal elemento, primero se te advierte que no estás dando el nivel que se te pide y después se te da de baja por un día y no puedes trabajar ese día como castigo.

54. ¿A usted alguna vez le sucedió que dieran de baja? Y si así fue ¿qué pensó sobre eso?

Anónimo: Pues hay ocasiones en que de plano no sacas ni la cuota o vas empezando y los otros operadores se aprovechan de que eres novato y te ganan el pasaje, pues está muy mal porque no se ponen a pensar que uno tiene familia y gastos y quitarte un día de trabajo te pega bien canijo.

55. Alguna vez reclamó o vio que alguien reclamara o demandara por esta situación

Anónimo: Pues es que nadie regula eso y las autoridades apoyan a los concesionarios y no ven ningún problema con que el trabajo sea así y a veces si reclamabas lo único que te daban era las gracias.

56.CGV: ¿Cómo piensa que debería ser reconocido este trabajo?

Anónimo: Es cuestión de que sea vuelva a tener un sueldo por comisión en el boletaje una forma de reconocer al operador.

57.CGV: ¿Qué obtiene al final de toda la experiencia de haber trabajado en la actividad de transporte público?

Anónimo: La experiencia como servidor público, hay pasajeros que se suben y te dicen buenos días, buenas tardes y otros que suben, pagan y se van. Vas capacitándote en cuestión de manejo poco a poco, las autoridades actualmente dan capacitaciones muy útiles si puedes arreglarlas a tu ritmo y tu tiempo de trabajo, te llevas una satisfacción cuando tú dices “señor ya cumplí este día me voy complacido porque le serví a mucha gente en el trabajo” y en las mañanas lo mismo, pedirle a Dios según tu religión decir señor dame la oportunidad de servir a mucha gente en el transcurso del día.

## **6. ANÁLISIS DEL INSTRUMENTO DE ENTREVISTA, VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**

La guía de tópicos fue cubierta en su totalidad y las categorías discutidas ampliamente, dado el supuesto de que el entrevistado no conoce dichas categorías éstas fueron implícitamente incluidas en las preguntas de modo que las respuestas nos pudieran dar a conocer condiciones y situaciones que nos permitieran observar si las categorías de análisis estaban presentes en la realidad o no, se comprobó que dichas condiciones estaban presentes (Alonso, 1992). Al

entrevistado se le dio a conocer que el objetivo de este proyecto era estrictamente conocer las condiciones del trabajo de operar un camión de transporte público en la ciudad de Toluca, se le comentó que sería una entrevista en el anonimato y éste accedió.

### **6.1 Trabajo a destajo**

Al analizar esta categoría nos encontramos con respuestas que responden a los tópicos 1 y 2, sobre su trabajo y la visión económica del mismo, cuando nos describe a detalle como es el trabajo “por cuotas” en el transporte público, nos comenta que la empresa dispone un cierto parámetro de pasajes al día el cual el operador debe cubrir, esto es la ganancia del transportista, incluso nos comenta que hay ocasiones en las que sólo se obtiene la cuenta, pero no se obtiene ni el costo del diésel mucho menos ganancia para el operador. Mencionó, sobre cómo obtiene su retribución por el trabajo que desempeña el operador, que es por “suerte” refiriéndose a que está en relación a lo que haga en su jornada el trabajador.

En otro momento nos comenta que después de pagar la cuenta y el diésel lo que sobre es el salario que se percibe, posteriormente en la misma respuesta niega que exista un salario y afirma que: “por cuenta no hay salario” ello nos hace observar dos fenómenos relacionados, de un lado que el trabajador sabe, porque así percibe la realidad, que su ganancia depende de cuánto él trabaje durante la jornada, una de las premisas ideológicas del trabajo a destajo (Marx, Karl, 2010), por otro lado como en la realidad las condiciones impuestas por este trabajo en efecto obligan al trabajador a dar su máximo esfuerzo y competir con el resto de sus compañeros para así obtener una mayor ganancia. Todo ello genera una percepción de la realidad en el individuo alienada con la realidad concreta y dichas percepciones entonces se convierten en fetichización la cual analizaremos en su respectivo apartado (Marx, 2010, p. 107).

Arrancando de un punto distante, pues la pregunta iba enfocada a el día de descanso que tienen los trabajadores, nos comenta que el día de descanso que otorgan las empresas, “lo dan” para el operador, como una especie de ayuda o bonificación, quien decide si trabaja o no, aunque comenta que frecuentemente se trabaja para poder obtener así una ganancia que permita solventar los gastos del operador y su familia, hay que aclarar que no todas las empresas “dan” el día y sólo ofrecen a los trabajadores la “oportunidad de ganar lo que ellos quieran” durante su jornada laboral (Navarro Benítez, Bernardo, 1989, p. 35).

Dando respuesta al tópico cuatro de este instrumento de manera adelantada el entrevistado nos comenta también cómo percibe el ambiente de trabajo el cual describe como desleal debido a que la competencia incita a los operadores a violentarse entre ellos por el pasaje, esta competencia, explica más adelante, es completamente desregulada y llega incluso a ser violenta y personal, esto sale a relucir cuando el entrevistado nos comenta que al llegar al paradero los operadores después de su recorrido llegan a insultarse y hasta llegan a los golpes, como mencionamos en el apartado teórico esto se explica por el individualismo sin sustento real que promueve el propio trabajo a destajo, impulsada por la política empresarial de los mismos transportistas (Navarro Benítez, Bernardo, 1989, p. 35). Esta es una consecuencia natural de la forma de trabajo a destajo, se basa en el hecho de que los trabajadores en verdad piensan que su ganancia está en directa relación con su capacidad productiva, esto orilla a los trabajadores a percibirse como amenaza.

## **6.2 Fetichización**

Nuestro entrevistado respondió a los tópicos sobre la salud tanto física como mental, sus percepciones sobre el trabajo y las condiciones del mismo, también dio respuesta parcialmente al tópico cuarto al darnos a conocer las relaciones que existen entre su actividad laboral con su patrón y con sus compañeros, lo que nos permite observar cómo percibe el concepto de su trabajo, específicamente el servicio que brinda a los usuarios.

Esta categoría, en la actividad de los camiones urbanos de transporte público no está tan a la vista, ello sin embargo no es impedimento para analizar el fenómeno, lo que existe en el caso específico que se trata es una relación fetichizada, y la fetichización que existe del propio trabajador hacia su trabajo por las condiciones en que lo desempeña.

En el instrumento aplicado podemos observar dos momentos en los cuales nuestro entrevistado nos muestra las relaciones de fetichizadas que existen en su actividad laboral, en un primer momento nos habla de las condiciones concretas impuestas por el patrón, el entrevistado expresa que la jornada laboral “está canija” dado que se realiza una jornada de casi 17 horas diarias durmiendo apenas unas 5 o 6 cuando mucho, que su seguro social es el más básico a pesar de tener problemas de salud serios por el tiempo excesivo que se está sentado y por la pésima alimentación que se tiene día a día por la jornada, esto nos muestra de un inicio como aquí el patrón no está tomando en consideración que es un ser humano igual que él quien realiza ese trabajo, da por hecho además las relaciones sociales en el servicio al contratar al operador como una mercancía, con un valor de uso específico, transportar alguien de un punto determinado a otro, sin tomar en cuenta la dinámica en la que el operador está situado que le apremia más el obtener la ganancia del patrón, la cuota, luego el diesel y finalmente sus medios de subsistencia, todo ello en una dinámica que le impide dar un servicio como tal antes que considerar su salud, su tiempo empleado en el trabajo el cual le deja poco tiempo para desarrollar una vida con su familia o incluso en el ocio, esto también lo podemos observar cuando el entrevistado afirma que su familia es más ya sus compañeros de trabajo que su familia misma.

Este mismo proceso de fetichización del operador por parte del patrón se muestra de manera mucho más abierta cuando el entrevistado nos comenta como es la ganancia que obtienen los concesionarios dueños de los camiones, es decir las cuotas que deben cubrir los operadores, esta cuota en relación con la fetichización

no es otra cosa sino que el patrón usa al operador para obtener una ganancia, en términos concretos esto nos muestra que existe explotación de parte del transportista hacia el operador dado que existe una relación en la cual el primero trata como objeto al operador, como una mercancía que ha comprado y se dispone a usar (Navarro Benítez, Bernardo, 1989, p. 38)

El capitalista paga, por ejemplo, el valor de un día de fuerza de trabajo. Es, por tanto, dueño de utilizar como le convenga, durante un día, el uso de esa fuerza de trabajo, ni más ni menos que el de otra mercancía cualquiera, v. gr. el de un caballo que alquilase durante un día. (Marx, 2010, p. 116)

Cuando se cuestiona a nuestro entrevistado sobre si existe alguna regulación sobre la actividad del transporte urbano contesta que a los concesionarios lo que les interesa es su cuenta, es decir su ganancia no la forma en que esta se obtenga, aquí es posible observar con detenimiento el sentir de nuestro entrevistado y su punto de vista sobre la forma en que se realiza la actividad del transporte público, él nos comenta durante las preguntas del tópico uno, sobre las condiciones de trabajo, que dicha regularización no es posible dado que depende del compañerismo que se tenga, en estas preguntas el entrevistado nos revela como es el ambiente de trabajo durante la jornada en relación con los demás compañeros, primero nos revela que la competencia entre operadores es en sus palabras “desleal”, dado que existe competencia por el pasaje.

Posteriormente menciona que los usuarios muchas veces ya saben cuál se va más rápido y por lo tanto toman el que les conviene, acusando al usuario de elegir subir a uno u otro autobús como se eligen las mercancías en el mercado, esto sin poder tomar consciencia de que dicha fetichización no es culpa directa de los usuarios sino que dicha fetichización ya existe desde antes que el usuario pueda tener acceso al autobús como si fuera una mercancía, sino que ya las condiciones en las que se da el servicio de transporte público de camiones urbanos está

determinado por relaciones de producción fetichizadas y esta se ofrece al usuario no solo como un servicio sino como una mercancía., aquí el usuario no está al tanto de que quien conduce el autobús es una persona que también tiene necesidades que cubrir, pero además en una compleja relación con las regulaciones del Estado, o sea el pasaje y las del mercado, o sea el precio del diesel, las cuales están en contradicción.

Ante las quejas del servicio por parte de la sociedad en general, el gobierno opta por usar una línea telefónica de quejas y que el usuario, mediante su smartphone, sea quien “vigile” que el conductor maneja de forma apropiada, es decir se le hace partícipe al usuario de la idea de cómo debe darse el transporte público, sin embargo este tipo de vigilancia se genera en una especie de a priori de las condiciones en las que el operador tiene que manejar, el objetivo de ganar dinero y no de servir del servicio en general, y las verdaderas demandas de transporte del Valle de Toluca.

Esto nos muestra un servicio que pareciera existir al margen de todas las relaciones sociales en las cuales se proporciona este servicio, es pues una forma fetichizada de percibir el transporte, el hecho de que el operador deba vestir un uniforme específico, deba de conducir de una manera apropiada y no deba llevar ningún acompañante que le distraiga de su actividad, todo ello sin considerar ni tomar en cuenta las circunstancias concretas, toda la dinámica anteriormente mencionada sobre la cuota, el diesel, el precio del pasaje, las horas que trabaja, la competencia en la que se ve sumergido para poder generar los recursos necesarios para su propia subsistencia, es decir se pone de manifiesto cómo se debe de dar el servicio sin observar las relaciones sociales concretas en las que se da, fetichiza al propio servicio negando lo que está por detrás de su imagen superficial, idealizada por transportistas, gobierno y ahora también usuarios

También podemos observar esta categoría en la forma en la que el operador percibe su propio trabajo, esto lo podemos observar cuando el entrevistado nos

menciona cómo es que obtiene retribución por ese trabajo, aquí es necesario observar primero la relación que tiene con los usuarios, es decir aquellos quienes para él pagan un pasaje, dado que de los pasajes que suba depende la oportunidad de cubrir la cuota, el diésel y obtener su ganancia, esto se observa cuando el entrevistado nos habla que debido a la competencia con los demás operadores, “te hacen la parada y los dejas porque más adelante hay dos o tres”, aquí el entrevistado nos hace ver como existe un interés económico puntual por cubrir la cuota, el diésel y obtener un salario que además es más importante que dar un servicio (Navarro Benítez, Bernardo, 1989). Pero aún más importante nos muestra que en efecto está percibiendo su trabajo en cantidades de pasajes obtenidos durante la jornada, es decir existe fetichización de su trabajo el cual no sólo pierde todas sus cualidades físicas, sino que además parece materializarse en forma de pasajes, de los cuales el operador obtiene su ganancia, claro está sólo después de haber cubierto la cuota y el diésel.

El momento en que el entrevistado muestra con mayor claridad este fenómeno, pero no de una forma consciente, sucede cuando se le pregunta si piensa que el trabajo de operar un autobús urbano es reconocido de manera adecuada por las empresas, aquí nos comenta que no en definitiva debido a que si no es un operador “buen elemento, a cada rato se le está dando de baja” cuando se le pregunta a qué se refiere nuestro entrevistado nos comenta que esto es una acción que llevan a cabo varias empresas de transporte público de camiones urbanos que “castiga” el mal desempeño de los operadores sino se cubre la cuota diaria prevista con un día sin poder trabajar, con desempeño las empresas aquí hacen referencia a la capacidad de cubrir la cuota diaria por parte de los operadores (Navarro Benítez, Bernardo, 1989, p. 38).

Posteriormente nos hace ver como la sociedad completa participa, reconoce y legitima esas relaciones de producción que determinan su trabajo, incluso sin reconocer que los operadores son también trabajadores que necesitan mantener una familia, al comentar que el gobierno “apoya a los concesionarios” y reconoce



esta forma de trabajo como algo completamente legal, por lo cual cuando un trabajador reclama sobre las condiciones de trabajo lo único que aspira es a perder el trabajo (Moliner, Ángel y Sánchez, Luis Ignacio, 1997, p. 33).

Finalmente el entrevistado reconoce su trabajo como un servicio, en distintas veces cuando se le pregunta sobre sus percepciones de la misma actividad laboral, pero es en la pregunta final cuando se ve mejor esta percepción en el momento en que comenta que “es bonito ser servidor público”, sin embargo hay un elemento muy importante para el análisis en cual llama la atención sobre sus características y cualidades como servidor público, este momento es en la última pregunta cuando menciona tiene una satisfacción al final del día cuando dice “señor ya cumplí este día me voy complacido porque serví a mucha gente”, más allá de las creencias religiosas de cualquier persona, las consideraciones ideológicas aquí están presentes y salen a relucir simbólicas e institucionales de los valores que el sujeto considera que tiene un servidor público (Vasina, Ljudmilla, 1994, p. 152), en este podríamos decir que como las empresas y el gobierno no cuentan con legitimidad suficiente como servidores públicos en este ámbito, el sujeto encuentra correspondencia con dichas cualidades en la religión, sin embargo, no se ha podido detallar más este asunto con el entrevistado, sin embargo también comenta sobre la percepción que tiene sobre los conductores más jóvenes a quienes no reconoce como servidores, pues como dice sólo están por el dinero y se van rápido de la empresa, aquí podemos observar no sólo la gratificación personal del entrevistados sino sus percepciones sobre las gratificaciones y valores de otros conductores.

### **6.3 Enajenación**

Para entender la enajenación existente en el trabajo del operador de camión urbano de transporte público hay que observar su trabajo concreto, el hecho de transportar desde un punto determinado a otro a una persona, es un trabajo concreto, útil y por lo tanto fuente de un valor de uso, y mirar a su vez al mismo

tiempo las condiciones en las que desempeña este trabajo, es decir la forma impuesta por el empresario, por el gobierno y en general por el modo de producción capitalista, esto es que el operador no puede simplemente conseguirse su camión, operar como este guste y obtener el total de la ganancia de su trabajo, es decir las condiciones materiales concretas existentes para que el operador pueda trabajar, el hecho de tener que ser trabajador de una empresa y limitarse a cumplir la jornada, la cuota y las demás reglas que impone la empresa, esto es en un inicio una forma de acotar su actividad no como operador sino como trabajador en general, bajo todas estas circunstancias su trabajo no puede sino serle ajeno en la medida en la que no puede realizarlo con plena libertad (Vasina, Ljudmilla, 1994, p. 152) .

Durante la entrevista nuestro operador nos hace ver en qué momento surge este problema, nuestro entrevistado nos proporciona la realidad concreta en su vivencia cuando nos comenta cómo es el trabajo por cuotas, cuál es la forma concreta en la cual se enajena al trabajador de su trabajo, en este caso el operador del camión. Esto es mediante las llamadas cuotas que no son sino la cuota de TTE que obtiene el concesionario del trabajo del operador, es decir la parte del trabajo que este genera para el concesionario y que no le es retribuida en su salario de forma íntegra, esta cuota que es establecida por el concesionario es además la mayor parte de la ganancia obtenida durante el día, este es el primer momento justo cuando le es arrebatado el trabajo.

En el momento en que el entrevistado comenta que “por cuota” no hay salario estamos ante una de las afirmación más reveladoras de la existente enajenación de su actividad económica, en esta parte el entrevistado nos hace ver que depende de cuantos pasajes obtengas, del azar en tal caso, las circunstancias le han llevado a tomar una actividad laboral con una probabilidad de ganancia, no una ganancia segura, aquí el operador no tiene control sobre como se desarrolla su propio trabajo, antes bien le es completamente ajeno, de él no depende cómo se brinda el servicio, ni tampoco como se cobra el pasaje, mucho menos el valor

que se le asigna a su propio trabajo, es decir le es ajeno a pesar de que él mismo lo desarrolla, de esta relación inicial de enajenación se determina el resto de las relaciones de su actividad laboral, la relación operador – usuario, operador – operador, concesionario – operador y viceversa.

Además de la enajenación existente entre el operador y su trabajo, este proceso mental tiende a generar la incapacidad de observar el desgaste que conlleva el trabajo, como consecuencia de la enajenación del trabajador con su propia fuerza de trabajo, es decir que el hecho de que no se le retribuya al trabajador el total de trabajo productivo, al tener que cubrir las cuotas del concesionario, le hace creer que en verdad no ha cubierto el TTN y se presiona por hacer un mayor esfuerzo, esto lo podemos observar en nuestro entrevistado cuando se le pregunta cómo ha sentido el cansancio de la actividad, sobre lo cual nos comenta que “normalmente uno no se da cuenta” nos dice que en su experiencia no se daba cuenta sin embargo más adelante cuando se le pregunta si alguna vez recibió atención médica relacionada o a causa de la actividad laboral nos dice que en efecto las enfermedades que le daban eran normalmente por estar sentado tanto tiempo en el camión, hay que aclarar además que se le preguntó si había sufrido algún accidente durante el trabajo y este especifica algo aún más interesante que no y que piensa que eso normalmente responde a una situación extraordinaria por lo cual verificamos que la mayoría de las veces que recibió atención médica debido al trabajo fue por el desgaste normal de realizar la actividad.

Así pues esa falta de atención que nos comenta nuestro entrevistado también la podemos observar en otras actividades que no tienen que ver directamente con el trabajo como lo es leer, esto lo podemos observar cuando contesta a la preguntas relativas al tópico 5 contexto cultural, sobre si leía en el trabajo, comenta que si a veces pero que no es ni siquiera recomendable debido a que genera sueño, aquí por supuesto que tiene la razón más allá de eso no expresa una realidad de la dimensión social que un operador de autobús vive, la dificultad para poder leer le enajena de la realidad que sucede a su alrededor y en general del mundo, ya ni

decir sobre ver televisión o asistir a actividades culturales o estudios nos contesta que no debido a que normalmente estaba muy cansado o sólo le daba a tiempo de dormir, considerando que le dedicaba 17 horas o más al día a una actividad laboral esto es más que comprensible con relación directa con su trabajo.

Esta es otra forma de enajenación puesto que el sujeto no puede experimentar el vivir en una sociedad a pesar de que trabaja para ella dentro de ella (Vasina, Ljudmilla, 1994, p. 150), esto además lo podemos corroborar cuando se le cuestiona sobre la relación con su familia el grupo social más directo y cercano nos responde que la relación es dispersa y muy escasa debido que se pasa, en efecto, mucho más tiempo en el trabajo que en el hogar, esto durante los 6 días oficiales que se trabajan pero incluso en el día de descanso que es el domingo también nos comenta que a veces debido a la necesidad ese día también se trabaja, esto para poder mantener los gastos de la familia.

Por otro lado también nos comenta que dada la jornada de trabajo los compañeros del trabajo se vuelven a veces más la familia que la propia familia aquí existe además una relación muy interesante a analizar debido a las condiciones a la cual dicha relación laboral es expuesta, como nos comenta nuestro entrevistado sobre el ambiente laboral que se experimenta, este es muy difícil debido a que existe una fuerte competencia entre los propios compañeros para obtener mayores ganancias, esto gracias en primera instancia a la forma de salario a destajo y por consecuencia a la falta de regulación de la actividad laboral, tanto en regularización con los horarios como de facto en la calle durante la jornada, aquí y en las preguntas subsecuentes nos narra cómo es dicha competencia debido a que unos y otros compañeros se compiten por los pasajes y a veces incluso llegan a no respetar el recorrido de otro compañero con tal de obtener mayor pasaje y “ganárselo al que viene atrás o al que va enfrente” por así decirlo, lo que incluso nos comenta nuestro entrevistado logra que las relaciones de compañerismo se terminen e incluso las de amistad, y que el ambiente de trabajo sea pesado y pueda incluso tornarse violento, ahora bien esto no sólo es observable en las

paradas donde los operadores se enfrentan o en la calle durante la jornada sino en esta última pero como usuario, lo que aquí estamos observando también es enajenación del hombre con el hombre, al no reconocer al otro como igual, como ser humano en las relaciones que existen como compañeros.

Finalmente también se observa otro tipo de enajenación, ésta ahora con los usuarios de las unidades a quienes los operadores miran y se relacionan con ellos de una manera enajenada, dadas las circunstancias concretas de su trabajo que responde además a la realidad del modo de producción capitalista (Vasina, Ljudmilla, 1994, p. 150), los operadores se relacionan con los pasajeros como si estos fueran más que eso, pasajeros, simples pasajes, es decir en su valor monetario que es lo que les reditúa ganancia tanto a ellos como a los empresarios concesionarios, dicha relación fetichizada también genera a su vez enajenación debido a que no se le reconoce al usuario como ser humano igual sino como un simple valor monetario, y esto es lo que el pasajero experimenta como experiencia violenta cuando se están peleando por el pasaje los operadores, cuando aumentan de velocidad para alcanzar a otro o cumplir su tiempo de vuelta sin importar la tranquilidad de los pasajeros o simplemente cuando se les ve como simples valores monetarios con su pasaje.

## **7. CONCLUSIONES**

El análisis de una actividad económica como la conducción de un autobús de transporte público, en el espacio específico de la actividad laboral de un operador de autobús, es un tema que nos ayuda a plantear un análisis más amplio y profundo al aquí realizado, ello debido a que implica una discusión más amplia cuando menos en la economía y en la sociología, la discusión sobre la forma en que existen los servicios en el modo de producción capitalista, es evidente que estos se comercian y es evidente que se obtiene una ganancia en adición a la sola requerida para pagar el trabajo del operador y los gastos de operación, pues de lo contrario no sería un negocio redituable, y también es evidente que el sector

servicios es reconocido como uno de los tres campos económicos más amplios, y múltiples empresas y empresarios han hecho grandes fortunas en este sector, también es evidente que dicha ganancia tiene su origen en la explotación del trabajo humano puesto que además no existe ley o derecho divino o cosa parecida que permita que alguien obtenga una ganancia así sólo por dar un servicio, si es que además reconocemos que este servicio como muchos otros, en muchos casos, lo realizan empresas (Vasina, Ljudmilla,1994, p. 146).

Es aquí donde el marco teórico elegido, a decir la teoría del valor trabajo de Marx y su análisis de la mercancía, nos ayuda a explicar la existencia de dicha explotación de los trabajadores, en esta investigación se ha podido observar que en efecto existe explotación, fetichización y enajenación hacia los trabajadores del sector servicios, y el caso específico propuesto es una buena muestra para observar la explotación, puesto que en este trabajo se pueden observar muchas de las categorías de análisis propuestas por el programa de análisis de Marx de la mercancía, ello sin embargo con sus propias características del sector servicios, del caso específico de un operador de transporte público del Valle de Toluca (Vasina, Ljudmilla,1994, p. 146).

Para poder observar esto, en el programa de investigación se planteó rastrear la explotación existente en la actividad y observarla, se construyó un instrumento de investigación y se llevó a cabo, el análisis de dicho instrumento reveló en efecto la existencia de explotación pero además que dicha explotación es a causa de la búsqueda de ganancia de un empresario, tanto como para incluso imponer tales condiciones de trabajo que no sólo trata al trabajador como una cosa que le va a retribuir una ganancia sino que incluso son condiciones de trabajo que no consideran el desgaste físico y mental de los trabajadores, su vida privada, sus motivaciones ni tampoco el hecho de que lo que brinda sus ganancias es un servicio.

Además parte del programa de investigación planteó como objetivo explicar la existencia de enajenación y fetichismo, categorías de Marx en el análisis del caso específico que se trata, el instrumento fue aplicado bajo la guía de tópicos, realizando preguntas con el supuesto de que eran las mejores para que el entrevistado mostrara la realidad de su trabajo, las categorías fueron encontradas en con éxito.

La descripción del entrevistado nos permitió observar la realidad de su trabajo, así como su ambiente laboral y parte de su vida personal, información necesaria para poder saber si existía enajenación en el sujeto. Estas categorías, que proceden del análisis de la mercancía de Marx, mostraron existir en el sujeto y no sólo debido a las condiciones en que éste vende su fuerza de trabajo y como actúa esta, sino incluso la investigación nos permitió observar que existe enajenación del trabajo propio y sus relaciones personales y laborales.

El análisis de la teoría del valor trabajo de Marx explica además el origen de la generación del plusvalor, es decir la forma en que el empresario consigue valorar su mercancía con el trabajo del trabajador, el apartado se incluye en el marco teórico de este trabajo, pero con una intención de proponer. En la presente investigación no se realizó este trabajo debido a que el esfuerzo teórico que requiere es mucho más grande y tiene por lo tanto que ser mucho más preparado, quizá incluso sea necesario no una sino varias investigaciones para lograr rastrear el plusvalor en los servicios y así esclarecer un debate teórico que lleva tantos años en disputa, por lo que respecta a esta investigación sobre el tema en cuestión, me limito a hacer la propuesta de que en efecto existen estos procesos en el caso estudiado pero en un nivel de análisis mucho más acabado y profundo que los objetivos planteados en el programa de esta investigación, así como también existe un posible camino para esclarecer la cuestión del plusvalor en los servicios a través del análisis del transporte público por lo cual y a manera de conclusión se propone que el tema aquí investigado ofrece caminos y alternativas de solución al problema de los servicios en el modo de producción capitalista,

dado que existen las condiciones concretas y materiales para observar las consecuencias los procesos de explotación, enajenación y fetichismo en la actividad estudiada, y como último objetivo alcanzado de esta investigación, se abre un panorama para continuar en un futuro con un nuevo programa mucho más completo y un instrumento de investigación más perfeccionado así como un objeto de análisis más amplio.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Alonso, L (1998). Sujeto y discurso: el lugar de la entrevista abierta en las prácticas de la sociología cualitativa. En (2013), La mirada cualitativa en sociología: una aproximación interpretativa. (pp. 7-13). Madrid, España. Disponible en: <http://psicologiaysociologia.files.wordpress.com/2013/03/alonso-cap-2-sujeto-y-discurso-el-lugar-de-la-entrevista-abierta.pdf>

Baena Paz, Guillermina. (1991). Manual para elaborar trabajos de investigación documental. México: Editores mexicanos unidos.

Cárdenas Gutiérrez, Eusebio. (1991). Características de la demanda del transporte en la zona metropolitana de la ciudad de Toluca. México: UAEM,

Gaceta del Gobierno. Estado de México. Tomo CXCIII, No. 48, Toluca, México, marzo 2018

↑ Lukács, György (1923). Historia y conciencia de clase. Tiempo, Argentina.

Hawking, Stephen (1988). Historia del tiempo: del Big Bang a los agujeros negros. Grijalbo.



Hernández, Fernández y Baptista (2005). *Metodología de la investigación*. (pp. 167-173). México. McGraw-Hill. Disponible en: <http://mail.udgvirtual.udg.mx/biblioteca/bitstream/20050101/1140/1/Entrevista.pdf>

Prodan M. (1965). *Holzmesselehre: Human Organization*, Alemania. Sauerlander.

Iracheta X., Alfonso (1985). El problema del transporte público por autobús en las áreas metropolitanas del Estado de México y algunas recomendaciones para su solución. México: UAEM,

Kubota, Ken (2009). Die dialektische Darstellung des allgemeinen Begriffs des Kapitals im Lichte der Philosophie. Zur logischen Analyse der politischen Ökonomie unter besonderer Berücksichtigung und der Forschungsergebnisse von Rubin und, in: Beiträge zur Marx-Engels-Forschung. Alemania: Neue Folge

Marx, Karl (1971). Exposición de las contradicciones internas de la ley En *El capital Tomo III*. México. Fondo de Cultura Económica.

Marx, Karl (2010). 1. La mercancía En *El capital Tomo I*. México. Siglo XXI editores.

Marx, Karl (2007). Elementos fundamentales para la crítica de la economía política Grundrisse, 1857 – 1858, México: Siglo XXI.

Molinero, Ángel y Sánchez, Luis Ignacio (1997). Transporte Público: Planeación, Diseño, Operación y Administración. México: CONACYT – UAEM

Navarro Benítez, Bernardo (1989). Ambiente Calidad de Vida y Transporte. en “Ciudades”, México: UNAM.

Peláez, Rodríguez, Ramírez, Pérez, Vázquez, González. (2013). *Entrevista*. Universidad Autónoma de Madrid. Recuperado de: [http://www.uam.es/personal\\_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso\\_10/Entrevista\\_trabajo.pdf](http://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/Entrevista_trabajo.pdf)

Ramirez, Rodriguez, Mercedes (2006). Las relaciones complejas del servicio de transporte urbano: El caso de Toluca y su zona metropolitana 1970 - 2005. México, Universidad Iberoamericana.

Tamayo y Tamayo, Mario (1987). El proceso de la investigación científica. Fundamentos de investigación con manual de evaluación de proyectos. México: Ed. Limusa.

Thompson. Teoría Económica del Transporte (1976). España: Alianza Universitaria, Madrid.

V. I. Lenin, Materialismo y empiriocriticismo. (1986), Editorial Laia, Barcelona.

Valdés, T. y Pardo, L. (1987). Decisiones estratégicas. Ed. Díaz de Santos, S.A.

Vasina, Ljudmilla (1994). I. Rubin – Marxforscher und Politökonom. [German], in: Beiträge zur Marx-Engels-Forschung. Neue Folge, pp. 144–149.

### *Bibliografía consultada*

Acosta Romero, Miguel (1979). Teoría del Derecho Administrativo. México: Ed. Porrúa,

Casasola, Gustavo. (1976). Seis siglos de historia gráfica de México. México: Editorial Trillas

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México. Ed. Porrúa Hnos. México.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2013). México: Editorial Porrúa Hnos.

Ford, Henry. The International Jew (2003). The World's Foremost Problem. USA: Kessinger Publishing.

Font Mezquita, José y Dols Ruiz, Juan F. (2004). Tratado sobre automóviles. Ed. Universidad Politécnica, Valencia, España.

Gaceta del Gobierno. Estado de México. Tomo CXCV, No. 70, Toluca, México, abril 2013

Gaceta del Gobierno. Estado de México. Tomo CLXXIV, No. 25, Toluca México, agosto 2002

Gaceta del Gobierno. Estado de México. Tomo XLVIII Legislatura. Decreto No. 48, Toluca, México, febrero 1982

Gaceta del Gobierno. Estado de México. Tomo CLXXV, No. 82, Toluca, México, 30 abril 2003.

Gaceta de Gobierno. Gobierno del Estado de México, 25 de marzo de 2002.

García Luna Ortega, Margarita (2012). La Casa de las Diligencias en Toluca. México: El Colegio Mexiquense

Hans-Erhard (2003). Lessing: Automobilität – Karl Drais und die unglaublichen Anfänge. Alemania: Maxime-Verlag,

Jiménez Jiménez, José (1996). El Transporte, Diseño y Aplicación de Indicadores de Productividad. México: UAEM

Joe, Hyeon-soo (1995). Politische Ökonomie als Gesellschaftstheorie. Studien zur Marx-Rezeption von Isaak Iljitsch Rubin und Germany: Diss. Philipps-Universität Marburg.

Legislatura del Estado de México (2012), Código Administrativo del Estado de México. Ed. H. LIV Legislatura del Estado. Toluca, México,

Ley de Tránsito y Transportes del Estado de México. Gobierno del Estado de México, 2012

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México. Gobierno del Estado de México, 1991

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de México. H. XLVIII Legislatura del Estado de México

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. H. Congreso de la Unión. México, 2013

Ley Orgánica Municipal del Estado de México. Ed. Porrúa Hnos. México, 1992

Martínez Cabañas, Gustavo (1992). La Administración estatal y Municipal de México: INAP

- Pagaza López, Alfredo (1992). Planeación del Transporte urbano en la ciudad de Toluca (autobuses). Tesis de Licenciatura. Facultad de Economía. Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México
- Paula, João Antonio; Cerqueira, Hugo. (2013) Isaac I. Rubin e sua história do pensamento econômico. Brasil: Belo Horizonte: Cedeplar-UFMG.
- Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México. Ed. Porrúa, México, 2002
- Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Gobierno del Estado de México, 1992
- Reynoso Soto, Selene Rosa Ma. y Villafuerte Eudave, Miguel A. (2003). Manual básico para la administración pública municipal. México: Ed. IAPEM, Toluca.
- Rojas Soriano, Raúl. (1988). Investigación Social, teoría y praxis. México: Ed. Plaza y Valdés.
- Salazar Medina, Julián. (2010). Elementos Básicos de la Administración Pública Municipal. México: UAEM
- Sánchez-Flores, Óscar; Romero-Torres, Javier (2010), Factores de calidad del servicio en *El transporte público de pasajeros: estudio de caso de la ciudad de Toluca*, México Economía, Sociedad y Territorio, vol. X, núm. 32, enero-abril, pp. 49-80 El Colegio Mexiquense, A.C. Toluca, México.
- Sánchez García, Alfonso (2001). Monografía Municipal de Toluca. Gobierno del Estado de México.
- Secretaría de Gobernación del Gobierno Federal (2014). Presentación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, México.

Secretaría de la Presidencia de la República (1980). Coordinación General de Estudios Administrativos, México.

Secretaría de Transporte (1984). Reglamento Interior de la Secretaría de Gobierno. Gobierno del Estado de México.

Serra Rojas, Andrés (1979). Derecho Administrativo. México: Ed. Porrúa.