

Ensayo de ruta. Apuntes etnográficos de una investigación sobre transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara (México)

Essay on the route. Ethnographic notes of a public transportation study in the metropolitan area of Guadalajara (Mexico)

Caracol Urbano

Investigación audiovisual en la calle¹

caracolurbano@gmail.com, @caracol_urbano

Resumen. Retrospectiva a nuestras primeras aproximaciones etnográficas a los camiones urbanos de transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara. Volvemos a la base donde los conductores entregan cuentas a sus jefes transportistas y subimos a bordo del camión en ruta para escuchar cómo viven los conductores su oficio, su percepción sobre el estigma que prevalece en la opinión pública que les culpabiliza de las deficiencias del servicio de transporte público, y para problematizar cómo este estigma oculta la red de relaciones que produce en realidad esas deficiencias.

Palabras clave. Transporte público; etnografía urbana; conductores de camiones urbanos; estigma.

Abstract. Retrospective to our first ethnographic approaches to public buses in the metropolitan area of Guadalajara, we returned to the depot where bus drivers report back to their bosses, and boarded the bus to hear how drivers live their job, their perception of the stigma that prevails in public opinion which blames them for the shortcomings of the public transportation service, and to problematize how this stigma hides the network of relationships that actually produces public transportation deficiencies.

Keywords. Public transportation; urban ethnography; bus drivers; stigma.

Volver a la base

A mediados del año 2011 comenzamos una investigación acerca del transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara (ZMG)² –en el Estado de Jalisco–, el segundo núcleo urbano más poblado de México. La investigación se focalizó desde entonces en los *camiones* urbanos (como se denomina en nuestro país a las unidades de transporte colectivo de pasajeros), responsables de más de la mitad de los viajes motorizados realizados a diario a través de la ciudad, partiendo de la misma preocupación de quienes la transitan a diario: el servicio que prestan los camiones urbanos de pasajeros en nuestra ciudad es *deficiente, inaccesible e inseguro*.

El servicio de camiones urbanos de transporte público en la ZMG es deficiente porque en varias colonias y fraccionamientos de la periferia de la ciudad las unidades de transporte colectivo disponibles –los camiones– no bastan para trasladar a quienes duermen en esas urbanizaciones, pero trabajan en el corazón metropolitano, por lo que tienen que levantarse a diario de madrugada para asegurar lugar en el camión y no llegar tarde al trabajo o la

¹ Colectivo de investigación urbana conformado por Héctor Eduardo Robledo, Lirba Cano y Ricardo Quirarte. [<https://cuerposespacios.wordpress.com/caracol-urbano/>]

² La zona metropolitana de Guadalajara (ZMG) está conformada por seis municipios centrales: Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga y Tonalá; y por dos municipios considerados exteriores: Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán. Según el censo oficial de población de 2010, realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la ZMG tiene una población aproximada de 4,6 millones de habitantes.

escuela. Mientras, la Avenida Alcalde, una de las vías principales del centro de la ciudad, es transitada diariamente por el ochenta por ciento de las rutas que dan servicio a la zona metropolitana, lo cual habla de que el servicio también es deficiente en cuanto a la planeación de los derroteros. También lo es el trato que l*s usuari*s reciben de muchos conductores de camiones, quienes, después de muchas horas al volante y pocas horas de sueño, disputándose el pasaje con otros camiones, descargan lo peor de su día contra quienes sólo quieren llegar san*s y salv*s a sus casas, también después de una larga jornada.

Es inaccesible porque la mayoría de los camiones no están diseñados ni habilitados para personas cuyos cuerpos no se ajustan a unos estándares de tamaño y fuerza, o requieren de apoyos como sillas de ruedas o carriolas. Tampoco lo están las paradas ni las calles para llegar a éstas. En muchas colonias de la periferia la parada llega a estar a siete kilómetros de casa.

Es inseguro porque con frecuencia los camiones se desplazan a altas velocidades, sin consideración de los cuerpos que rebotan y se zangolotean, especialmente niñ*s, personas mayores y de talla baja. Las altas velocidades son a causa de que unos camiones compiten contra otros, pues su ganancia es proporcional al número de pasajeros que suben durante el día y han de pelearlos con otras rutas y unidades; pero principalmente porque, si no cumplen con los tiempos para estar en cada parada y completar las vueltas según son establecidas por los transportistas –empresarios propietarios de las unidades que tienen concesión para prestar el servicio–, los conductores son sancionados económicamente. Por eso se ha vuelto también sumamente inseguro, no solamente para quienes están a bordo del camión, sino para quienes caminan en la calle o se mueven en vehículos no-motorizados como la bicicleta: en los últimos años muere semanalmente una persona a causa del transporte colectivo. Por si fuera poco, es uno de los espacios donde más se acosa sexualmente a las mujeres³.

También es inseguro porque pasajeros y conductores son constantemente asaltados con violencia. Los conductores están especialmente expuestos pues portan dinero en efectivo de los pasajes, a falta de un sistema de prepago. Por otras razones, en 2012 fueron asesinados nueve conductores de camiones en la ciudad: se presume que se trató de venganzas por las víctimas del transporte público, aunque las ejecuciones no coincidían con los conductores responsables de esas víctimas. Además, los camiones urbanos han sido también en los últimos años el blanco predilecto de grupos del crimen organizado cuando éstos desean aterrorizar y paralizar la ciudad: detienen varias unidades, hacen bajar al pasaje y al conductor y prenden fuego al vehículo, de paso dejando al conductor sin su modo de trabajo.

Como puede apreciarse, referirnos a las problemáticas de los camiones de transporte público en la ZMG supone adentrarse a un tejido muy vasto de relaciones conflictivas entre

³ La ruta 380 es tristemente célebre por el acoso sexual a bordo de los camiones. Los apodos que recibe, como “Sexochenta” o “La ruta del amor”, lejos de plantear una crítica hacia lo que ahí ocurre sirven para normalizar aún más la situación.

múltiples actores sociales: camiones, conductores de camiones, usuari*s de transporte público, automóviles, centros metropolitanos, peatones, calles, tiempos apretados, ciclistas, avenidas, paradas, periferias, autoridades de tránsito, administración pública, transportistas concesionarios, por mencionar solamente los nodos más superficiales de ese tejido. Sin embargo, detectamos de forma temprana que los nodos clave para comprender e intervenir esta enredadera son *los cuerpos que mueven la ciudad* (Caracol urbano, 2013a), o sea, los conductores de los camiones urbanos de transporte público. Daba mucho qué pensar ver los rostros de los conductores tras el volante en medio de un tráfico que desquicia a cualquier automovilista que lleve más de una hora en circulación. Sin embargo, es idea de sentido común que los conductores de camiones son sujetos despreciables. “Si pudiera, los fusilaría a todos”, escuchamos decir una vez. Ese sentido común pretende sustentarse en los defectos del servicio antes mencionados, pero —es una de nuestras tesis— opera también como mecanismo para mantener enfrentad*s a quienes más padecen este sistema: l*s usuari*s y l*s conductores de camiones.

De forma temprana esta investigación cobró sentido al ser parte de procesos derivados del encuentro entre conductores de camiones, estudiantes⁴, usuari*s de transporte público, investigadores y transportistas interesad*s en la mejora de este servicio en la ZMG, con el potencial de generar un movimiento urbano. En esa lógica, nuestro propósito ha sido hacer investigación para producir herramientas y espacios que favorezcan la organización colectiva⁵.

La primera de estas herramientas fue el video-documental *El Hombre-Camión* (Caracol urbano, 2013b) cuyo título alude al *ensamblaje* (Ignacio Farías, 2011) entre el actor humano que opera el servicio y la tecnología con la cual se asocia para hacerlo, pero también al modelo administrativo con el que opera aún el sistema de camiones de transporte público en Guadalajara, según el cual, un particular —el transportista— puede ser concesionario de hasta tres unidades, las cuáles administra prácticamente a su antojo⁶. Actualmente, el sistema de camiones de transporte público en la ZMG está conformado por aproximadamente cinco mil transportistas.

¿Solamente los conductores de los camiones urbanos son responsables del mal servicio y de los siniestros?, nos preguntábamos de cara a la evidencia de cuerpos sometidos diariamente durante muchas horas al tráfico, el *smog*, el sol y el estrés. Esa fue la pregunta que nos llevó a la calle, video-cámara en mano, para tratar de entender la ineficiencia del

⁴ Durante esta primera fase de la investigación contamos con la valiosa colaboración del Proyecto de Integración Profesional (PIP) En Ruta, conformado por estudiantes de la Licenciatura en Psicología de ITESO [<https://camiongdI.wordpress.com/en-ruta/>]

⁵ Estamos especialmente agradecidos con José Sánchez, conductor de transporte público en lucha [<https://camiongdI.wordpress.com/trabajadores-del-transporte-subrogado/>], y con el Frente Común de Usuarios y Operadores, por ser punta de lanza de esta organización. El inicio de la lucha de José es recuperado en el documental *El Hombre-Camión*; el proceso del Frente Común merece ser relatado con detenimiento en un texto posterior.

⁶ La actual administración del gobierno estatal de Jalisco insiste desde 2013 en que el modelo “hombre-camión” está mutando a uno de “ruta-empresa”, lo cual supone la regulación de todas las rutas y unidades de transporte público bajo unas mismas normas de funcionamiento, mediante la asociación de todos los concesionarios que operen una ruta. Sin embargo, este proceso está resultando demasiado lento debido a las reticencias de la mayoría de los transportistas.

servicio que estructura la ciudad, ahondando en las condiciones laborales de los conductores según se expone en el documental citado.

Con este *ensayo* –en el sentido experimental del término–, nos interesa recuperar nuestras primeras aproximaciones al problema, los primeros kilómetros en la ruta de investigación, pues ya respondían al propósito de escuchar las voces de los conductores de camiones urbanos, acalladas por el ruido de la saturación urbana y los medios informativos que estigmatizan. Conocer sus experiencias, sus lógicas, dentro del curso de sus propias narraciones.

La ruta del estigma

Nuestros primeros informantes al interior de la empresa de los camiones de transporte público, en aquel 2011, fueron Don Omar y Doña Bárbara, matrimonio de transportistas propietarios de tres camiones de la ruta 291⁷. Nos encontramos con ellos una mañana en su oficina junto a la base de sus camiones al sureste de la ciudad –donde aún se pueden ver pastizales con vacas–, donde concluye la ruta y los conductores entregan cuentas a sus jefes. En una habitación contigua, dos mujeres jóvenes reciben en sus computadoras la información que se descarga del sistema electrónico de los camiones que, mediante barras ópticas en la puerta delantera del vehículo, contabiliza el número de usuari*s que subieron durante el día⁸. Frente a nosotr*s, l*s dos patrones y tres conductores contaban y ajustaban varios fajos de billetes mientras esperábamos para hablar con ellos. El turno de los conductores había comenzado a las 5:54 horas del día, y a las 11:20 habían cumplido dos vueltas a la ruta. Terminada la entrega, Don Omar y Doña Bárbara se arrancaron sin cortapisas: “¿Quieren saber cuál es el principal problema del transporte público? El principal problema es la autoridad. Primero, porque la principal misión de los agentes de tránsito es fastidiar a los conductores, sacándoles “mordida” o sea, extorsionándolos. Segundo, porque todos los proyectos destinados supuestamente a mejorar el servicio de transporte público y vialidad son ejercicios fraudulentos para beneficio personal de los funcionarios públicos de turno”.

Defendieron también a sus conductores, quienes suelen ser señalados por la opinión pública, medios informativos y autoridades por provocar accidentes de tránsito, especialmente contra los peatones. “La mayoría de las veces es culpa de los propios peatones”, dice Doña Bárbara, “el problema es que la gente no tiene educación y no cruza la calle por las esquinas, o lo hace por enfrente del camión, justo allí donde el conductor no les alcanza a ver y donde ocurren la mayor parte de los accidentes”. A pesar de ello, reconocen que con ellos han trabajado conductores de todo tipo, aquellos que lo hacen muy bien y otros que conducen de lo peor. Estos últimos suelen ser los más jóvenes, por eso

⁷ Los nombres de las personas entrevistadas y números de rutas que aparecen en el texto son ficticios.

⁸ El sistema *BEA* (conocido así por la empresa que proporciona y opera esta tecnología) es un sistema de vigilancia que registra el número de personas que suben al camión, el cual se coteja con la cantidad de boletos vendidos por el conductor (que también hace de cobrador, por supuesto). Si el número de boletos no coincide con lo que registra el sistema, el conductor tiene que pagar la diferencia, lo cual ocurre de manera muy frecuente.

ellos tienen entre sus siete conductores empleados sólo hombres mayores de treinta años. “Eso sí”, explica Don Omar, “absolutamente todos roban diesel, eso ninguno puede decir que no lo hace”.

La ZMG concluyó el año 2011, según datos de la Procuraduría de Justicia del Estado de Jalisco, con cuarenta y seis muertes vinculadas al transporte público, de las cuales, el sesenta y cinco por ciento, es decir, treinta, fueron consideradas responsabilidad de los conductores de camiones urbanos. La nota del periódico local *El Informador* lo anunciaba de la siguiente manera: “Los choferes, responsables del 65% de los decesos por accidentes” (5/01/2012). En la versión en línea de la nota, un lector arremetía contra los conductores: “yo soy usuario y la verdad, son bien puercos para manejar, los agentes de vialidad se hacen de la vista gorda, ante todas sus puercadas, no les tienen ni miedo ni respeto, muchas omisiones que se convierten en accidentes fatales”. Otro lector reclamaba: “y quieren aumento los puercos...”, en alusión al aumento en la tarifa del pasaje exigido por conductores y transportistas en noviembre de 2011; aumento rechazado por la opinión pública de Guadalajara, según pudo seguirse por las plataformas de redes sociales de Internet. “¡Nefasto!”, opinaba alguien sobre la manifestación de transportistas, “y más por que cuando les pagas hasta de mala manera te reciben el dinero, parece que somos culpables”.

“Ahí se los dejamos para que hablen con ellos”, dijo Doña Bárbara cuando fuimos a la sala donde estaban los conductores. Una vez cerrada la puerta de la sala, Federico, Raymundo y Ezequiel también hablaron sin tapujos de su situación laboral, acusando incluso a sus patrones –que se ocupaban del otro lado de la puerta– de tener que andar a las carreras por la vía pública, pues ellos les obligan a cumplir de forma estricta con los horarios de paradas y de llegada a la base. La misma Doña Bárbara nos explicó antes que si llegan tarde a la base son sancionados económicamente y si llegaban más temprano, también. Eso implica que deben pasar demasiado tiempo sentados al volante, con muy pocos minutos para comer o ir al baño, lo cual hace su trabajo muy estresante. Desde su perspectiva, la imagen que la gente tiene de los conductores de camiones es totalmente injusta.

Raymundo habla sobre ello: la televisión local tiene la culpa de que a ellos se les apode “vacunos”, a pesar de que –asegura– sólo el diez por ciento de los accidentes viales es responsabilidad del transporte público, mientras que el noventa restante es responsabilidad de “chavitos en carritos y en motos, y de los peatones, que caminan abajo de la banqueta. Si los chavitos son hijos de padres con poder, entonces se libran”. Mientras, los agentes de vialidad se dedican solamente a “morderlos”, y los patrones manejan una actitud ambigua: les dicen que si los paran los de tránsito se arreglen con ellos, pero si les dan dinero les cuestionan por qué lo hicieron.

Como ocurre en los procesos de estigmatización según explica Goffman (1963), las etiquetas de “cerdos” y “vacunos”, servidores públicos “de quinta”, que socialmente se les ha otorgado a los conductores de camiones urbanos, se deben en buena medida a la distancia que intenta establecer el grueso de los actores sociales de la ciudad con la

responsabilidad respecto a los problemas del espacio urbano. Los automovilistas suelen quejarse de la forma de conducir de los camiones, del espacio que ocupan, del tráfico que generan, de los accidentes que propician, sin reparar en que la masa de automóviles en la ciudad y sus efectos son mucho más sensibles en las calles que los del transporte público. Los camiones urbanos constituyen solamente el dos por ciento del parque vehicular de la ZMG. “Un atributo que estigmatiza a un tipo de poseedor puede confirmar la normalidad de otro y por consiguiente, no es honroso ni ignominioso en sí mismo” (Goffman, 1963, p. 13).

“No somos escuchados, nos tratan como máquinas, como animales”, interviene Federico. “Por la mañana el pasaje nos trata bien, todos vienen de buenas. Pero a partir de las dos de la tarde que salen de trabajar, todos vienen estresados”, vuelve Raymundo, quien después de su jornada laboral se dedica al boxeo y a levantar pesas, lo cual le desestresa un poco, “pero otros no tienen modo, y encima tienen broncas en su casa”.

Federico, Ezequiel y Raymundo explican que hacen equipo para cumplir juntos con su cuota de pasaje que puede ser, por ejemplo, de cien-cien-cien, pero si uno se queda corto, los otros le compensan. Con unos patrones es por sueldo, con otros es por boletaje vendido. Ellos como equipo se apoyan pero tienen compañeros, dice Ezequiel, “que hacen mal su trabajo, que no saben siquiera conducir y van compitiendo con los de su propia empresa”.

Federico entonces suelta una petición: le gustaría que se difundiera mediante televisión, radio, trípticos, etc., que se diera a conocer cuál es la situación real de su labor. “Nadie nos entiende”, coinciden. Raymundo señala que algunos usuarios le acusan de trabajar de mala gana, “se enojan porque corto los boletos con fuerza, también porque vienen con billetes de cien pesos y les damos muchas monedas de cambio”. “Creen que ganamos muy bien”, agrega Ezequiel, “pero si supieran por lo que pasamos se darían cuenta de que deberíamos ganar más. Quisiera ver a esos de Televisa –la televisora que según ellos más les ataca– trabajando como nosotros, a ver si nos criticaban así”. Dicen que la música en el camión les relaja al momento de trabajar, pero se las han prohibido terminantemente, a causa de unos compañeros que “traían ruido como de discoteca”. Ahora les multan si utilizan estéreo, por lo que algunos optan por traer el celular con audífono.

“Secretaría de Movilidad –antes Vialidad– es la corrupción. Todos los de tránsito son iguales. Te bajan, dizque dialogan y al final te «muerden»”. Raymundo pone como ejemplo un cierre de calles que hubo cerca de la avenida Lázaro Cárdenas, donde, en vez de buscar soluciones viables, hacían pasar a todos los vehículos por la vía más estrecha y transitada. Si a algún camión se le ocurría tomar una ruta alterna, ya lo estaba esperando un agente por ahí. “Es de cien a doscientos pesos la mochada, y siempre hay que ofrecerles para que salga más barato”. Afirman que los mismos agentes de tránsito saben qué camiones tienen irregularidades y se pasan los datos para constantemente estarles bajando dinero a los conductores. “Nos llaman «cajeros automáticos»”, dice Ezequiel. Repentinamente entraron Don Omar y Doña Bárbara a la oficina a decirnos que nuestro tiempo había terminado.

La máquina tiene que trabajar

Unos días después volvimos a la base para subir al camión con Raymundo y hacer el medio turno que le correspondía, así que nos encontramos con él a diez minutos para las seis de la mañana para emprender el trayecto. Después de veinte minutos que sirvieron para asimilar el frío, comenzamos la conversación con Raymundo, que está al volante. La conversación salta de un tema a otro al ritmo de los baches.

Raymundo lleva casi quince años trabajando para la misma ruta. Lo recomendó un conuño pero él ya había laborado en el ámbito del transporte pesado como operador de los camiones de Pepsi y luego en la ruta 36 de transporte público en Guadalajara; posteriormente trabajó en la Procuraduría del Estado como agente investigador y como adiestrador de perros para la detección de narcóticos. Se retiró de la procuraduría después de un año y regresó a trabajar al transporte público.

“Para muchos el camión es casa, cocina, motel, baño. Para mí la vida no es un camión, eso lo vas entendiendo con el tiempo. Que la vida abajo es mejor que la vida arriba. Para mí solamente es mi trabajo”, afirma. Pero insiste en que le gusta, pues no está encerrado, puede incluso dar consejos a bordo. “El camión es como un ser vivo que se contagia de los estados de ánimo del conductor. Si uno anda de malas el camión lo resiente”. Lo dice también a propósito de la gran cantidad de jóvenes que están hoy día conduciendo camiones de pasajeros por la ciudad: “no saben tratar al camión y el camión reacciona, se comporta como una bestia”. Quienes tampoco cuidan a los camiones, explica, son sus patrones, los transportistas: “este camión tiene una falla que lo hace expedir más humo de lo normal; el patrón no hace nada hasta que ocurre algo grave. Otra falla común son los frenos, que, por cierto, en este camión no están al cien. Luego, si se atropella a alguien por malos frenos, es el conductor a quien se culpabiliza”. Dice también sobre sus patrones que la señora Bárbara es empática, pero Don Omar no, “la máquina tiene que trabajar”, cita Raymundo a Don Omar.

Preguntamos por el sistema interno de organización que tienen él y sus dos colegas, según nos habían contado, para lograr entre los tres una venta equilibrada de pasaje: “Algunos de mis compañeros le entran a ese trabajo en equipo. Pero el Bipolar no. Figúrate por qué le decimos el Bipolar. El camión lo transforma. Aquí es para estar relajado, no peleado, pero lamentablemente estos cabrones te crean conflictos”. Los “cabrones” son a la vez los colegas como el Bipolar, pero también Don Omar, quien azuza a sus conductores para que compitan por el pasaje, asevera Raymundo.

Por supuesto, también hay conflictos entre rutas: la expansión de la 291 choca con la 370, lo que provoca que los primeros vendan menos, nos explica Raymundo. De ganar mil doscientos pesos aproximadamente, pasaron a ganar entre quinientos y setecientos cuando se extendió la ruta. La 370 cierra circuito porque la 291 invade su territorio. Entonces ¿cómo se extiende una ruta? Sin preguntar, contesta Raymundo, sin ver las necesidades de la gente. Él no está de acuerdo, pero “aquí a nosotros no nos toman en cuenta”, dice respecto a la expansión de la ruta, pero también del mantenimiento del camión, de los tiempos para

comer o para ir al baño. “Ninguna decisión es a favor de nosotros. «Vamos a mejorar la ruta», dicen los patrones, pero, ¿mejorarla para quién? Aquí, para el chofer no hay nada bueno. Si haces esto pierdes la vuelta, si haces aquello también”.

Le preguntamos si él deja de percibir una potencial ganancia cuando le pagan con “transvale”⁹, motivo frecuente de queja por parte de conductores y transportistas. Nos explica que prácticamente no, pues él gana un salario fijo de seiscientos pesos por turno, que es independiente de cuántos transvales reciba. En todo caso, le afecta a su parte de remanentes, que es una ganancia adicional proporcional a la sumatoria de las ganancias de todos los conductores que trabajan para un mismo patrón. Este sistema de reparto es conocido como “la polla”; hay otros sistemas en los que la ganancia total del conductor depende directamente de la cantidad de pasaje que sube durante el turno, lo que provoca la feroz competencia entre camiones en calles y avenidas¹⁰.

Raymundo nos comenta que es recurrente que los usuarios se quejen por teléfono o en la página de Facebook de que se les deje con el transvale en la mano y no se les haga la parada. Raymundo explica que, más bien, ocurre cuando no piden la parada en donde está establecida. Nosotros pudimos observar durante la ruta que las paradas son irregulares, abruptas, no señalizadas. ¿Cómo saber que un poste en una esquina es la parada y no el de la siguiente? Así de clara es la contradicción: por un lado Raymundo dice que sólo se detiene en las paradas oficialmente establecidas; y, por otro, las paradas establecidas no están señalizadas y nadie sabe con exactitud cuáles son. A pesar de que este asunto es responsabilidad de la autoridad, es uno de los motivos que más enfrentan a usuari*s y conductores.

Preguntamos a Raymundo cuál es su valoración general del servicio de los camiones de transporte público: “incomprendido”, señala tajantemente. Luego ahonda: “la gente no sabe lo que es estar aquí arriba. El Gobierno se encarga de llamarnos asesinos, cerdos. Si te fijas, el noventa por ciento de los accidentes son debajo de la banqueta. Es responsabilidad del peatón”. A continuación, Raymundo nos señala a un usuario que está a punto de subirse al camión “fíjate dónde piden la parada”; efectivamente, el usuario pide la parada sobre el espacio de vialidad vehicular, a un metro de la banqueta. “Te vas al bote –la cárcel– por errores de ellos. El gobierno no ve las necesidades de la gente y a la gente no le gusta caminar. Cada quien hace la parada donde le queda más cerca”.

⁹ Boleto preferencial para estudiantes, docentes y personas con discapacidad, con cincuenta por ciento de descuento de la tarifa de pasaje, cuyo costo no es asumido por la administración pública.

¹⁰ Según testimonios recabados por Jenny y Palacios (2011), el sistema de ganancias “veinte directo” consiste en repartir a cada chofer el veinte por ciento del dinero que obtiene en cada turno y medio. Este sistema, dijo Don Paco –conductor de transporte público– a nuestr*s compañer*s, conduce al caos porque los conductores se preocupan por subir más y más pasajeros sin importar que venga detrás un compañero sin subir a nadie. Según Don Paco, ese es el sistema de “la ley de la jungla”, pues no existe un orden y además predomina el individualismo. Finalmente, está el sistema que Don Paco dice que inventó y gestionó en Guadalajara, y que se ha instaurado en gran parte de su ruta, denominado “tantearle el agua a los camotes”, en el cual se suma el mayor número de venta de boletaje de la ruta del turno y medio con el menor, se promedian, y todos los que quedan arriba de ese promedio ganan una cantidad, y todos los que quedan por debajo ganan otra, siempre proporcional a su número exacto de boletos vendidos.

Menciona que la gente no sabe cómo van ellos de tiempo, si vienen enfermos, mal del estómago, si tienen problemas con el patrón. Su compañero Ezequiel tiene problemas intestinales crónicos y se las tiene que arreglar quién sabe de qué modo para ir al baño. “Pregúntale a quien quieras, todos llevan una botella, para que no te quiten la vuelta. Pero como siempre, eso nadie lo toma en cuenta”.

Otro factor que genera esa incompreensión son los medios de comunicación, que se han encargado de hacerles mala fama. Raymundo lo achaca a la falta de cultura, tanto de los comunicadores como del gobierno. “Falta de cultura, pero de la vida, de conocimiento de la gente que maneja un camión, que está en la calle. No tienen cultura porque no están en la calle”. Menciona el caso de un político que se subió a un camión como forma de promoción electoral, pero no se quedó ni diez minutos. “Para los medios, por el simple hecho de traer un camión ya soy un homicida en potencia, y uno no puede protestar”.

Le pedimos que nos explique cómo y cuándo operan las penalizaciones por no cumplir con los tiempos establecidos. Responde que no hay penalización si el conductor se atrasa al llegar a la base, pero sí la hay si se adelanta –ante lo que nos quedamos sorprendidos–, porque “hay excusas para atrasarte, pero para adelantarte no. Uno se puede atrasar por el tráfico, por el flujo de usuarios, pero si uno se adelanta porque está enfermo y tiene que llegar antes, se le descuenta la vuelta. Si me atraso es porque voy distraído o porque voy mal de ventas, y los patrones te dirán que no das un buen servicio”. Si uno vende mucho, también es reprendido, explica Raymundo, porque eso significa retraso y desajuste –una vez más– con los tiempos de la ruta. Los entrevistadores quedamos de momento sorprendidos con estas paradojas que sólo cobran sentido bajo las exigencias del tiempo, que controlan de manera absoluta el ritmo de sus vidas.

Ante la pregunta, Raymundo afirma que le agrada este trabajo, pero le gustan más los trabajos en los que puedes hablar con la gente. Aquí no se puede, dice, por el tiempo. “Hay compañeros que gustan de llevar visitas al camión. Yo no lo hago porque este trabajo no es para estar distraído. Este trabajo se presta para tener algo extra, hasta el más derecho camina chueco”, dice refiriéndose a las aventuras románticas y sexuales. “¿Qué busca una mujer en un hombre?”, reflexiona Raymundo, y él mismo responde: “ser escuchada; en el camión esto se presta”. Entonces se refiere a una mujer que subió hace un par de horas con la que intercambió unas palabras: “uno si quiere le saca plástica, y luego la plástica va más allá, y así sucesivamente. El trabajo no debería permitirte pero muchos lo hacen, aunque distraiga”.

En cuanto a la capacitación que reciben los conductores para realizar este trabajo, Raymundo cuenta que recibió formación hace veintiún años cuando trabajaba en Pepsi y fue contratado para manejar un camión de carga pesada. En la ruta actual le dieron un curso que duró quince días; no le sirvió para nada. Le preguntamos por los requisitos para ser conductor de transporte público y contesta que a él sólo le pidieron un comprobante de domicilio, una solicitud de empleo y la licencia de manejo, pero no hacen pruebas, sino que se basan en una carta de recomendación, en el entendido de que uno ya sabe este oficio. Además, en la actualidad piden examen *antidoping*.

Hablamos ahora sobre las condiciones interiores del camión: “no se está tan cómodo como uno quisiera, especialmente en tiempo de calor, que por las tardes se vuelve insoportable, sobre todo porque el camión va lleno”. Aunque varios de los estudios etnográficos (Jesús Aguilar Nery, 2000) y visuales (VV. AA., 2015) de los camiones de transporte público en el país destacan porque presentan su folclórico decorado interior, en la ZMG las unidades ya no están arregladas de forma personalizada como antaño. Raymundo nos explica que ya no está permitido y ese tipo de acciones está sujeto a multas; lo mismo con la música, con el argumento de que distrae al conductor. Sin embargo, piensa Raymundo, personalizar el camión y llevar música sería una buena forma de reducir el estrés.

Algunos conductores tienen prestaciones, pero deberían estar mejor compensados, afirma, pues se trata de un trabajo de riesgo. “Nos dicen «cajeros automáticos», porque los rateros saben que traemos dinero en efectivo”, dice, “y no tiene ninguna gracia que te vean así”. Algunos compañeros se han defendido, él también cuando lo han asaltado. Nos cuenta dos veces en que esto sucedió: la primera hace siete años, con pistola; la segunda hace tres o cuatro con gas. Como resultado de los asaltos ha tenido cortes en las manos, dedos rotos. Nos cuenta un caso general: “el ratero se subía contigo y todo el dinero de la vuelta era para él”. El patrón los suele acusar de cómplices, pero el conductor es el que paga.

Raymundo considera que la paga, en relación con el trabajo realizado, es baja. Aprovechamos entonces para preguntarle por la exigencia de subida de tarifas de los transportistas. Él no está de acuerdo como trabajador, pues no recibe beneficio alguno por ello, pero admite que para el patrón es bueno. A continuación hace algunos cálculos: mil cien pesos diarios de diesel; tres mil boletos aproximadamente vendidos a diario; seiscientos pesos para el chofer; cuarenta del aseo más propina. De ahí le quedan alrededor de mil doscientos cincuenta pesos al patrón, con los que también tiene que solventar los gastos del mantenimiento del camión.

No estaba de acuerdo con la tarjeta de prepago que el Gobierno Estatal quiso impulsar hacía unos meses, a principios de 2011, “¿Quieres echar a perder un negocio? ¡Vuélvelo del gobierno!”, exclama. Con esta tarjeta, el Gobierno decidiría qué empresa aglutina las ganancias totales del transporte público en Guadalajara, “y luego, de eso no vemos nada. A nosotros y a los dueños no nos sirve”, afirma.

Casi al final del trayecto, le preguntamos sobre eso que Don Omar nos aseguró acerca del diesel: que todos los conductores lo roban. “Siempre depende de su humor, si andan de malas dicen que les estás robando. Pero es molesto que haya esa desconfianza después de catorce años de servicio”, exclama Raymundo con evidente descontento. “Yo no me voy a quemar por sacar unos cuantos litros de diesel del camión”.

Por último, Raymundo señala que después de tantos años ha llegado a conocer a su camión a profundidad. Sabe cuándo falla, qué le falta. Incluso lo llega a llamar “muchacho”. “Y eso muchos patrones no lo toman en cuenta. Todo el mundo exige, pero nadie escucha.

Pero, al final, todos en este negocio dependen del conductor: su familia, el patrón, la familia del patrón y, por supuesto, los usuarios”.

Concluimos dos vueltas, con lo cual, Raymundo finaliza en la base su medio turno correspondiente al día, son las 11:25 de la mañana. Al bajar del camión, están ahí Doña Bárbara y Don Omar para recibir las cuentas de sus empleados. Don Omar está muy concentrado dando indicaciones a los conductores y no se da tiempo para saludarnos. Doña Bárbara se interesa en nuestra experiencia y nos pide que le enviemos nuestras sugerencias.

A pesar de que en los últimos diez años los camiones de transporte público en la ZMG han perdido un millón de viajes diarios –viajes que ahora se hacen en automóvil–, según reconocen los propios transportistas, la ciudad sigue siendo movilizadada cada día por cerca de cinco mil conductores cuyos cuerpos son castigados por tiempos inhumanos, un tráfico imposible, y con pocas posibilidades de organizarse y ser escuchados, a pesar de la trascendencia de su labor. Las condiciones laborales de los conductores de camiones se traducen en luchas descarnadas por el espacio urbano cuyas consecuencias, de forma directa o indirecta, son pérdidas humanas, la depredación del espacio público y el aislamiento de los cuerpos. Aquí hay una lucha pendiente.

Referencias

- Aguilar Nery, Jesús (2000). Las culturas al volante, aproximación etnográfica a los choferes de transporte público. *Estudios sobre la Cultura Contemporánea*, 4(12), 85-110.
- Caracol urbano (2013a). *Los cuerpos que mueven la ciudad*. Video de la instalación “Cuerpos parlantes_espacios pensanteS” para la exposición colectiva *Toma-la Ciudad*. Museo de la Ciudad de Guadalajara, octubre 2013. Disponible en: <https://vimeo.com/83651719>
- Caracol urbano (2013b). *El Hombre-Camión*. Guadalajara. Video-documental disponible en: <http://camionqdl.wordpress.com>
- El Informador*, periódico, “Los choferes, responsables del 65% de los decesos por accidentes”, Guadalajara, 5 de enero de 2012. Disponible en: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2012/349076/6/choferes-responsables-del-65-de-decesos-por-accidentes.htm>
- Farías, Ignacio (2011). Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad. *Athenea Digital*, 11(1), 15-40. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53719756002>
- Goffman, Erving (2008). *Estigma: la identidad deteriorada*. Buenos Aires: Amorrortu. (Orig., 1963).
- Jenny, Eduardo, y Palacios, Mónica (2011). Detrás del volante, una versión de la historia del conductor del camión desde el conductor. Ensayo para el *Proyecto de Integración Profesional (PIP) En Ruta*. Guadalajara: ITESO.
- Milenio Jalisco*, periódico, “Cibernautas rechazan aumento al transporte público”, Guadalajara, 8 de noviembre de 2011. Disponible en: <http://jalisco.milenio.com/cdb/doc/noticias2011/bf99b464121f7aa6f065630be846a300>
- VV.AA. (2015). *Súbale, hay lugares*. México D.F.: International. Disponible en: <http://www.subalehaylugares.com/>

Historia editorial

Recibido: 22/04/2015

Aceptado: 27/04/2015

Publicado: 6/05/2015

Formato de citación

Caracol Urbano (2015). Ensayo de ruta. Apuntes etnográficos de una investigación sobre transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara (México). *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 5(1), 147-158. <http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/caracol>



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](#). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros hacer cualquier uso permitido por la licencia.