



RE-CONSTRUYENDO EL PUNTO DE VISTA DEL CHAFIRETE MEXICANO: ACERCA DE UN OFICIO URBANO DE AMBIVALENTE PASIÓN

Jesús Aguilar Nery

Universitat Rovira i Virgili

Resumen

En este texto ofrezco una *(re)construcción* del punto de vista de los conductores de transporte público de pasajeros, conocidos despectivamente en México como “chafiretes”: habitantes urbanos por antonomasia en muchas ciudades latinoamericanas. Al adoptar este punto de vista busco integrar algo de la pasión que mantiene a los choferes en su oficio, y sostengo que la pasión es un elemento explicativo de este modo de vida urbano. De este modo, asumo una visión interna para tomar seriamente lo que los conductores del autotransporte urbano tienen que decir acerca de su ocupación, así mismo exploro la génesis colectiva que induce a los choferes a concederle valor y entrega al “ministerio” del autotransporte. Lo anterior implica conocer las necesidades sociales específicas que invisten su universo y su problemática, acercarse a la estructura en que se desenvuelven, su localización en los espacios sociales en el barrio y la ciudad, así como las trayectorias sociales y disposiciones de quienes participan en este universo profesional tan característico de las ciudades latinoamericanas. Esta perspectiva busca contrastar los testimonios externos más comunes sobre los choferes, los cuales han construido una imagen enteramente negativa del oficio que, sin embargo, nuestra experiencia cotidiana a menudo ratifica.

Palabras clave

Choferes, Ciudad de México, antropología urbana, pasión, espacio urbano.

RE-CONSTRUCTING THE POINT OF VIEW OF THE MEXICAN “CHAFIRETE”. AN URBAN PROFESSION WITH AN AMBIVALENT PASSION

Abstract

This paper offers a *(re)construction* of the point of view of public transport drivers that in Mexico are derogatorily called “chafiretes”. “Chafiretes” are a typical figure in Latin American cities. By taking their point of view I aim to explain part of the passion they feel for their profession. I consider this passion to be a key element in understanding a certain urban way of life. In this investigation, I assume an inside perspective on what these drivers have to say about their work, and at the same time I explore the collective origins for why these drivers experience value in their jobs and maintain a loyalty to all what transport means as an institution. This involves learning their specific social needs, their universe and their problems, so as to get closer to the infrastructure in which they move -that is, their locality in the social spaces of their neighborhood and city-. This perspective looks to establish a contrast between the different testimonies of the drivers and explains how this negative image is frequently self-constructed by themselves.

Key words

Drivers, Mexico city, urban anthropology, passion, urban space.

Agradecimientos

A los 2 revisores anónimos, por sus cometarios a una versión anterior, por sus atinadas observaciones y sugerencias, las cuales tomé en cuenta y espero hayan enriquecido el texto; los yerros y las omisiones siguen siendo de mi entera responsabilidad.

Recibido: 16 de Mayo de 2008

Aceptado: 15 de Julio de 2008

Para Raúl: guía de viajes antropológicos

Antecedentes y preliminares

En un trabajo previo (Aguilar 2003a), argumenté que no se puede sostener que exista una Antropología Urbana con mayúsculas, ni siquiera en el contexto Iberoamericano. Lo que podemos constatar es la existencia de varias maneras de conceptualizarla y de practicarla, por lo tanto había que pluralizar el término. En diversos contextos académicos, pueden seguirse algunas tradiciones antropológicas que hablan sobre ciertos problemas, preguntas y estrategias más o menos cercanas, pero de algún modo también en competencia, aunque a menudo se actúa como si hubiera consenso y acuerdo pleno sobre una definición univoca de antropología urbana. En realidad, sostengo, la reformulación continua y la ambigüedad en su definición, paradójicamente, han sido motores de vitalidad en las últimas 3 décadas de tal “disciplina”.

De acuerdo con Feixa (1993), la institucionalización en las universidades iberoamericanas ha sido el pilar para construir la referencia *de facto* de la antropología urbana en los años ochenta, teniendo como horizonte y como antecedente su institucionalización en los países anglosajones en la década de los setenta, más aún, que éstas siguen siendo una de las tradiciones hegemónicas, junto con otras europeas (Ver también Hannerz 1986:12 y Pujadas 2001:125).

La memoria argumental iberoamericana esbozada en el texto referido, acotada y selectiva, condensaba algunas definiciones de la antropología urbana más explícitas, coherentes y sugerentes. Destacaba, entre otras, aquella que define la antropología urbana como “ciencia social de las movilidades” (Delgado 2002), o como el estudio de “la organización espacial de la vida pública (Mairal 1998:26), hasta verla como una “visión de conjunto sobre el significado de la vida en ciudad”;

en otros términos, el estudio de la heterogeneidad y la hibridación cultural (García-Canclini 1999:61), o centrada en “los aspectos culturales de la vida urbana” (Feixa 1993:17).

Como podrá notarse, los énfasis y la manera de definir el binomio en estos autores, por citar los ejemplos revisados, nos conducen por caminos diferentes, incluso contrastantes, pues si bien la idea general de asociar el estudio de la cultura a la disciplina antropológica es una creencia más o menos compartida por los cuatro autores citados; en este caso especialmente por Feixa y García-Canclini, el punto diferencial es el contenido del concepto de “cultura urbana” o la manera de abordarlo, algo que podemos ver en los resultados de sus trabajos. En los otros dos casos, parecen coincidir en el énfasis “espacial”, pero igualmente difieren en el sentido otorgado al espacio, en la manera de abordar sus “sujetos” de estudio y en las metodologías utilizadas.

En lo que sigue exploro la definición de antropología urbana de Manuel Delgado, quizá la más excéntrica en el contexto iberoamericano y la que menos se ha operacionalizado, buscando reconocer sus posibilidades y su poder explicativo sobre un grupo de habitantes urbanos comunes en las ciudades latinoamericanas: los choferes¹ de transporte público urbano de pasajeros.

Manuel Delgado (2002) instala una original discusión en torno a la antropología urbana, entendida como “una antropología del espacio público, es decir de las superficies hipersensibles a la visibilidad, de los deslizamientos, de escenificaciones que no deberíamos dudar en calificar de coreográficas”. Las multitudes, sus manifestaciones, la afluencia en sus calles, la diversidad de actividades, formas de apropiación del espacio público y trayectorias, que son expresión de lo inasible y confuso, son sus protagonistas. Específicamente, sus sujetos de estudio son “los actores de una alteridad que se generaliza: paseantes a la deriva, merodeadores, extranjeros, viandantes, trabajadores y vividores de la vía pública, peregrinos, viajeros de autobús [...] pero también grupos que deambulan, nubes de curiosos, masas efervescentes, etc.” (Delgado 2002). En ese grupo es que podemos reconocer a los choferes, especialmente quienes tienen ese oficio como

¹ En México la palabra chofer lleva el énfasis en la segunda sílaba, por lo que no se escribe con tilde, a diferencia de la pronunciación española que lleva tilde y el énfasis en la primera sílaba. El diccionario de la lengua española admite ambas opciones, por lo tanto, en este texto utilicé la acepción local.

modo de vida. Un gremio que “habita” de modo peculiar el espacio público, las vías públicas de las ciudades latinoamericanas; en la Ciudad de México, en promedio, trabajan 12 horas diarias 5 o 6 días de la semana. Se trata de personas que como los hechiceros tienen la función de llevar a buen fin la encomienda social de traslado de una situación a otra; en nuestro caso de transportar personas de un sitio a otro. También podemos hablar de esos choferes como “gentes del umbral”, de los que habla el clásico Van Gennep (1986). En ese sentido, ambos comparten cierta carga de ambivalencia (incluso cierto estigma) sobre sus prácticas y su presencia en las calles.

Cabe preguntar ¿cómo es posible describir/ representar el interminable fluir masivo de los cuerpos y cosas sobre el escenario móvil de la ciudad, del que habla Delgado en general, y de los conductores en particular?

Delgado, en un texto más reciente (2007), sin caer en la tentación de proponer una sofisticada metateoría para hacer inteligibles aquellas manifestaciones urbanas más espontáneas y dinámicas, enfatiza en la necesidad de adecuar las formas de mirar y describir la ciudad asumiendo una posición heteróclita y abierta. Se hace necesario, para quienes investigan lo urbano, reconocer que la ciudad no es un *texto*, abierto a ser interpretado, sino que se trata de una rica e interminable textura compuesta por los más diversos elementos, donde permanentemente se confunden los géneros, y que, incluso, se devela bajo diversos códigos y formatos (un simple paseo, un film, el parachoques de un autobús, el graffiti, etc.).

El autor, en este punto, reivindica la vocación naturalista de los etnógrafos clásicos, sustentada en el trabajo de campo, virtud de la antropología. Dicho naturalismo —a diferencia de aquel practicado por el positivismo etnográfico del siglo XIX— enfatiza una concepción constructivista de la vida social, un andamiaje que supone conocimientos previos sobre los que se van asentando los nuevos, por lo que no es neutro ni se escapa al contexto socio histórico del propio antropólogo. Sin embargo, la calle, la unidad de análisis de esta antropología de las movilidades es “una forma radical de espacio social, que no es un lugar, sino un tener lugar de los cuerpos y las miradas que lo ocupan” (Delgado 2007). Delgado apuesta en cualquier caso, y concuerdo con él, que toda etnografía desde esta posición es una exploración sin fin cuyo destino está condenado a escaparse de nuestras manos.

Así pues, con los antecedentes previos doy paso al encuentro con los choferes y ver lo que pasa con ellos a través de las calles de la Ciudad de México.

Registro y montaje del contexto

¿A qué no adivinas? Pues sí, otra vez yo
(Parabrisas de autobús, metro Pantitlán, Ciudad de México)

JAN: —Cuéntame ¿Cuáles fueron tus inicios como chofer?

C: —Bueno, empecé en la ruta 104, en la *combi* de un primo, a quien le ayudaba. Luego de que aprendí a manejar bien y saqué mi licencia (...), mi jefe vendió un terreno (...) y me compró una *combi* para que la trabajara, porque salí de pleito con mi pariente. Era como mi herencia, me dijo mi jefe: “si no, no la vas a hacer”.

JAN: — ¿Y después?

C: —Luego de eso empecé a trabajar duro, pero duro; bueno, tú viste ¿no? cabrón, desde las 4-5 de la mañana hasta las 10-11 de la noche, como cuando fuiste conmigo. Así hasta que me hice de mi primer camión, de la línea [ruta] de Chimalhuacán, pero en ese entonces no sabía usar el dual. Aun así, me aventé, aprendí *de volada* [rápido] y pues me fue bien (...). Por ese entonces conocí a mi *vieja* y hasta me casé (...), y ya desde antes me decía los *güeyes* de la ruta “*El Canalla*” y así les puse a todos los carros que he tenido, así me conocen, es un poco por *desmadre* que somos (...) pues hay que divertirse entre vuelta y vuelta, si no, que *pinche* aburrido ¿no? (...) (Entrevista con el *Canalla*,² 7 de diciembre de 1995).

La mayoría de noticias acerca de los conductores del transporte público de pasajeros en México han sido expresadas por sujetos externos al desempeño directo de tal oficio, que los descalifican o critican por cómo se comportan cotidianamente: de manera irrespetuosa, irresponsable, imprudente y grosera. Los testimonios sobre los choferes, especialmente desde los medios masivos de comunicación han construido una imagen enteramente negativa que, a menudo, nuestra experiencia cotidiana ratifica. Dicen los usuarios de los choferes —leemos en una revista: “son abusivos, prepotentes, groseros e imprudentes (...) son sujetos de poca educación, son vulgares”. Dicen los inspectores: “Los choferes piensan que la ciudad es de ellos. Hacen base en cualquier lugar, suben y bajan pasaje en medio de la calle, hacen cortes de circuito, alteran la tarifa y además se quejan de todo”. Un policía anota: “la verdad es que los choferes de microbuses y de combis cometen muchas irregularidades, por ejemplo, alteran el tráfico, se pasan los altos, circulan

² Empleo los sobrenombres que los propios informantes me proporcionaron, o bien sus nombres propios. En ambos casos hubo un acuerdo verbal de referirme a ellos como se reconocen o como los conocen. De hecho, el uso de sobrenombres es muy común en el gremio de choferes, se trata de un mecanismo de familiaridad y de identificación grupal que suele implicar también al vehículo en una compleja simbiosis, la cual va más allá de ver al vehículo como una mera herramienta de trabajo o cierta extensión corporal.

en dos y tres carriles.”³ (Padilla 1993). Incluso entre ellos hay referencias negativas, dice “*El Flaco*”: “ya sabes cómo son estos cabrones, aunque hay de todo —como en botica-, hay muchos que les vale madre todo, son borrachos, mujeriegos y atrabancados”. En suma, podemos inferir que existe cierta leyenda negra sobre dicho oficio, la cual es común que los externos al oficio traten de explicar haciendo referencia a su escasa o nula educación o a su “inadaptación”, según pude atestiguar durante el trabajo de campo.⁴

De tal manera, se ha hecho énfasis sólo en los determinantes negativos que acompañan a este oficio: el bajo nivel económico y educativo de sus miembros, además de su escasa capacitación, su irresponsabilidad, entre otros elementos. De este modo se niegan los atractivos positivos que el oficio de chofer ofrece a sus miembros; es decir, aquellas vías a través de las cuales los choferes perciben y experimentan el transportar pasajeros como un oficio significativo de desempeñar.

El presente trabajo rompe con esta visión externa para tomar seriamente lo que los choferes del autotransporte urbano de pasajeros tienen que decir acerca de su ocupación, en un esfuerzo por captar los *momentos positivos* del conducir.

Este escrito no supone simplemente una enfática *thick description* de la experiencia de los choferes, ni una disección interpretativa del “punto de vista nativo” (como parece suponer), usando la frase de Malinowski hecha famosa por Geertz (1991), porque es cuestionable por varias razones. Primera, si es posible puntualizar un solo “punto de vista nativo” un punto de vista “genérico”, como opuesto a un rango de puntos de vista en discrepancia, en competencia, depende más del

³ No pretendo eliminar las cifras que apoyan en gran medida la imagen estigmatizada de los choferes. Por ejemplo, según datos oficiales de 2007, a poco más de 3 meses de la puesta en marcha del nuevo Reglamento de Tránsito Metropolitano de la Ciudad de México, de 150 mil infracciones cometidas, aproximadamente 12 mil eran de conductores del transporte público de pasajeros (Cfr. Martínez 2007). Por su parte, estimaciones de organismos ciudadanos señalan que en la misma ciudad, en promedio, 900 muertes ocurren anualmente en accidentes de tránsito, donde están involucrados los microbuses, asimismo destacan que 60% de las muertes ocurridas por hechos de tránsito son atribuibles a “microbuseros”. (Cfr. Editorial de *El Pasajero* 2005)

⁴ El término “trabajo de campo” y las prácticas disciplinarias asociadas a él constituyen un legado fundamental, pero ambiguo para la antropología, el cual ha venido siendo cuestionado por su aparente “naturalización”, como si fuera no problemático (Marcus 1995:100). De acuerdo con Clifford (1999:85), el trabajo de campo debe ser descentrado como una “práctica naturalizada de *residencia*”, proponiendo una metáfora transversal: el trabajo de campo como *encuentros de viaje*. En otras palabras, se sugiere pensar el “campo” como un *habitus* más que como un lugar, esto es, como un conjunto de disposiciones y prácticas corporeizadas (Clifford 1999:91). De manera que sigo el planteamiento de concebir el trabajo de campo más como un conjunto de prácticas, más o menos institucionalizadas, de residencia y viaje que como una práctica idealizada de residencia en un sitio bien determinado que supone la interacción y la profundización de las relaciones mediadas por el desplazamiento hacia “otros” lugares.

analista que del (o los) sujeto(s) con quien(es) se realiza el estudio; depende también de las expectativas e intereses que en cada situación adoptan los individuos o grupos identificados con un punto de vista particular.⁵ Segunda, uno debe relativizar la constitución del o los “punto(s) de vista”, ateniéndonos a que tales posicionamientos están siendo construidos socialmente y posiblemente sufrirán variaciones históricas. En suma, mi señalamiento aquí es que las “descripciones densas” son por regla general *reconstrucciones articuladas* por el analista, que suelen no ser consideradas como tales.

De este modo, lo que sigue es una (*re*)construcción del punto de vista del “chafirete”⁶. Se trata de una sintética visión del oficio de autotransportista, donde situar su dinámica desde los diversos sitios que pueden ser ocupados dentro de la estructura de relaciones sociales y simbólicas que constituyen el “campo del conducir” (Bourdieu 1990). Esto significa analizar las formas simbólicas: comportamientos, palabras, imágenes, instituciones en términos de los cuales los choferes actualmente se representan a sí mismos y ante los otros (Geertz 1991:104). Lo anterior implica conocer las necesidades sociales específicas que invisten su universo y su problemática, acercarse a la estructura en que se desenvuelven, su localización en los espacios sociales en el barrio y la ciudad, así como las trayectorias sociales y disposiciones de quienes participan en este universo ocupacional.

Al adoptar el punto de vista (construido) del chafirete, este análisis busca, aunque imperfectamente, integrar algo de la pasión (en su doble sentido de amor y sufrimiento —el sentido etimológico de *passão*, del verbo *patior*) que mantiene a los choferes en su oficio, qué es lo que le encuentran —o hacen— deseable y vale la

⁵ De acuerdo con Pereda (1994:95), la expresión “punto de vista” se emplea de diversas maneras. Es común hablar del punto de vista del empleado de banco, de un sindicato, de una institución privada, del punto de vista del gobierno, del punto de vista del participante en una comunidad (nativo), del punto de vista de un observador externo, etc. Lo importante es que es posible reconstruir estas diversas perspectivas como “puntos de vista materiales”, posiciones que por diversas circunstancias psicológicas o sociales, adoptan individuos o grupos, según ciertas expectativas e intereses. Pereda nos advierte que si bien cabe oponer un punto de vista “material” a un punto de vista “formal”, tal oposición no es absoluta, es gradual, relativa.

⁶ *Chafirete* en México se le conoce de manera despectiva al sujeto que trabaja como chofer del transporte público, preferentemente de pasajeros, cuya capacidad de carga oscila entre 12 y 50, según el tipo de automotor. Para evitar su carga negativa emplearé los términos chofer u operador como sinónimo de conductor y el de chafirete sólo para contrastar el grupo de referencia de los demás autotransportistas. El grupo de referencia abarca a los trabajadores de ruta fija predeterminada entre dos puntos denominados bases que paran a lo largo del recorrido en sitios más o menos establecidos; entre estos trabajadores destacan los que manejan autobuses, microbuses, taxis colectivos y “peseros” (<http://nacros.com.mx/peseros>).

pena de hacer. Digo que los choferes “hacen” deseable el conducir para enfatizar que el proceso bajo análisis no es pasivo, sino más bien entraña una serie de microscópicos actos de apropiación (la mayoría irreflexivos y no verbalizados) del mundo social a su disposición.⁷

Este trabajo está basado en una amplia fuente de datos multilocalizados producto de experiencias compartidas, un corpus observacional, historias de vida, documentos producidos en el curso de un estudio etnográfico del mundo social de los chafiretes, realizado en la periferia Oriente de la Ciudad de México, entre 1995 y 1996 principalmente, pero continuado de modo intermitente hasta 2003. El universo de las personas de las que hablamos es numeroso. Datos recientes (febrero de 2008), que incluyen sólo los microbuses que circulan en el distrito federal (D.F.), no así los diversos autotransportes de los municipios conurbados, estiman que hay más de 22 mil unidades (Robles 2008), pero como a menudo hay más de un chofer para cada unidad, además de uno o varios *chalanos* (ayudantes), esta cifra fácilmente alcanzaría al menos otras 20 mil personas dedicadas a este oficio, tan sólo en el D.F., y un número semejante de familias que dependen del mismo.

Además de las entrevistas cara a cara en las bases o estaciones de autobuses, la casa de los choferes o en los autobuses; se complementó la información con extensivas notas de campo y con la información de innumerables conversaciones informales en el contacto frecuente con choferes del transporte en mis actividades cotidianas, antes o posteriormente al trabajo de campo.

Lo anterior permite presentar una visión, que por razones de espacio y estrategia analítica, no va en dirección de matrices como la organización gremial, la actividad política, las relaciones familiares o el asimétrico sistema de transacciones económicas que definen la división del trabajo y subyacen en el oficio de chofer de transporte público, que potencialmente son otras vías de estudio para explicar y describir a este grupo de urbanitas.

⁷ Uso la noción erótica (o psicoanalítica) de deseo a propósito, pues como trataré de mostrar, existen profundas raíces sensuales (y sexuales) que son inseparables de la construcción y validación de un yo público (hiper) masculinizado que es uno de los beneficios inmateriales, pero muy reales del oficio de conducir un vehículo (Cfr. Benjamin 1980).

Movilizando el referente

Forever walker
(Letrero en autobús)



IMAGEN 1. Autobús de un chafirete, metro La Paz, Estado de México. Foto: JAN

Si hay una serie de imágenes recurrentes y de estrategias narrativas que dominan la representación pública del conducir un vehículo es el viaje, el traslado y toda una serie de elementos asociados con el *homo viator*: el movimiento, la velocidad, el cambio, la aventura, etcétera.

De acuerdo con Ford (1993), el viaje es importante en sí mismo por lo que implica culturalmente como autorrealización, beneficio económico, social o político, aventura, impulso exploratorio o la búsqueda de poder, como ha dicho Helms (1988). También lo es porque su propia existencia (y experiencia) nos provee de metáforas, imágenes y discursos que se aproximan a lo que hoy son nuestras culturas, constantemente revolucionadas, en mutación, en traslado fenomenológica y simbólicamente (Ford 1993; Clifford 1995, 1999; García-Canclini, Castellanos y Rosas 1996).

El viaje real desde la antigüedad ha sido proveedor de metáforas para definir la vida, el aprendizaje, la búsqueda de saberes y beneficios, así como para la construcción de la subjetividad. Remite a lo que es el funcionamiento cognoscitivo, la visión del tiempo y del espacio de aquel que se halla en tránsito, vagando o

descifrando constantemente el contexto donde se ubica y ubica a los otros. Actualmente, los traslados son una experiencia social en crecimiento con los diarios movimientos poblacionales intra e inter urbanos, los movimientos migratorios, los exiliados, los desalojados, los que protestan por las calles y los que practican el turismo. Así mismo, siguiendo con Ford (1993:112), explorar las “culturas del viaje” tiene un poderoso valor metafórico “como apoyatura isomórfica para acercarse a las formas en que se van tejiendo y destejiendo las culturas del hombre en nuestros días, aunque no viaje (Véase también Delgado 2002 y 2007).

Desde este punto de vista, el viaje denota una variedad de prácticas materiales y espaciales que producen saberes, historias, tradiciones, comportamientos, músicas, libros, diarios y otras experiencias culturales, que están en relación con el tipo de sujetos que consideremos “viajeros”, los lugares del desplazamiento, los medios para hacerlo y las reglas o restricciones que dan el marco para la interacción (Clifford 1995:73).⁸

En este caso, me referiré a un grupo particular de viajeros urbanos —varones, pues las mujeres han sido tradicionalmente excluidas del mismo— en una de las ciudades más grandes de Latinoamérica y del mundo⁹, procurando caracterizar algunas de sus prácticas, sentidos, relaciones y creencias. Sostendré que la práctica del viaje urbano para los chafiretes representa el escape simbólico de lo que es caracterizado, a menudo, como banal, rutinario y aburrido del trabajo en la vida cotidiana de y en la ciudad, en favor de la aventura, el “romance del volante” y la renovación autónoma de su individualidad. Tales elementos configuran narrativas de viajes urbanos que contienen momentos de gloria y agonía diaria, aunque como todo los viajes, los de los chóferes son selectivos, parciales y complejos.

⁸ Las topografías discursivo/imaginarias del viaje en Occidente han sido criticadas por James Clifford poniendo en duda su “universalidad”, esclareciendo su parcialidad, especialmente al referirse a la literatura de viajes. De acuerdo con Clifford, los discursos y las prácticas de viaje occidentales están ostensiblemente marcadas por un género (masculino), “raza” blanca, privilegios de clase (medios específicos de transporte, rutas, agentes, documentos, fronteras, etc.) y por ciertas resonancias literarias exotistas (1995:73, énfasis mío).

⁹ La encuesta de origen y destino realizada en 2007 por el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), reveló que en la zona metropolitana de la Ciudad de México, la cual abarcó para ese estudio 16 delegaciones del D.F. y 40 municipios conubardos de los estados que lo circundan, se realizan alrededor de **22 millones** de viajes diarios en días laborables, de los cuales el 65% de los entrevistados usa microbús, *combis* y autobuses. Es decir, la mayoría de viajes urbanos en la Ciudad de México y probablemente en el resto de las ciudades del país, son conducidos por los sujetos referidos en este texto. Además debe considerarse que este servicio está concesionado por el gobierno a particulares, regularmente asociados en rutas —aproximadamente 100 únicamente en el D.F.— (Cfr. SETRAVI).

Hay razones para argüir que al colocarse tras un volante en medio de la carretera o de una calle —en general quienes nunca han conducido o están en vías de hacerlo así lo creen— no resulta ser ese medio para la libertad ni la autonomía absoluta: hacer todo lo que cada individuo desea; más bien es un terreno para normar y mermar esos impulsos interpersonales del *homo viator*, se trata de un mecanismo social para regular el nomadismo, el escape o la movilidad.¹⁰ Las calles son los medios para canalizar esos impulsos dentro de un marco organizado, una estructura social que regula, organiza y da significado a quienes se desenvuelven en el camino. Los reglamentos, las autoridades, la infraestructura y los propios vehículos forman parte de lo que podríamos llamar la *organización social del viaje* (Lash y Urry 1994:253).

Hay un conjunto de reglas vigiladas por una autoridad, una estructura colectiva y un conjunto de lugares para la circulación de personas y vehículos, que controlan, organizan y dan significado a la acción de los conductores. Los reglamentos de tránsito del autotransporte buscan controlar y organizar la competencia entre empresas, asociaciones e individuos para disputarse las distintas rutas, y con ello, los sujetos que van a transportar. Los automóviles circulan a diversa velocidad de un lado a otro, los peatones y los ciclistas tratan de escabullirse entre la multitud de vehículos; hay guardias de la circulación con el fin de regularla con buena o mala fortuna. Esta regulación externa está orientada principalmente para conseguir que cada uno adecue del modo más preciso su propio comportamiento, en correspondencia con las necesidades de este campo. El peligro principal subyacente en el acto de conducir un vehículo es que alguien pierda el autocontrol. Es necesaria una autovigilancia constante, una autorregulación del comportamiento muy diferenciada para que un hombre consiga orientarse en la vorágine de actividades llevadas a cabo sobre las carreteras y calles. Basta con que la tensión de esta autorregulación permanente supere a un individuo para ponerle a él y a otros en peligro de muerte (Elias 1989:472-3).

De acuerdo con Galindo (1992:24-25), la vida pública tiende a ser el centro de la vida urbana en muchas ciudades y tiende a serlo en todas. La vida pública es más

¹⁰ De acuerdo con Elias (1989:528), “Ninguna sociedad puede subsistir sin canalizar los impulsos y las emociones individuales, sin una regulación del comportamiento individual”. Y más adelante abunda, las coacciones a las que está sometido el individuo, así como sus miedos y anhelos están determinados (en su carácter, intensidad y estructura) por las coacciones específicas de interdependencia, por las diferencias de poder y por las tensiones que las caracterizan (1989:529).

de la mitad de la vida en grandes sectores de la población, para ellos la casa es sólo un dormitorio al cual se llega de noche y se parte de madrugada, no sólo hablo de los conductores, sino de los ciudadanos que habitan las periferias de las grandes ciudades, especialmente las megaciudades con la de México, donde los viajes pueden consumir alrededor de 4 horas de transporte entre la ida y el regreso a casa. Para la mayoría de urbanitas, día a día, la ciudad se recorre de lugar en lugar mediante los espacios de flujo, los cuales no sólo ponen en contacto lugares centrales en la vida social, sino que para algunos sujetos (como los choferes) las carreteras y las vías públicas se vuelven centrales.

Sugiero pensar que para los chafiretes las carreteras en general, y los paraderos (las estaciones de autobuses), en particular, constituyen una “máquina civilizadora” a pequeña escala, en el sentido de Elias (1989). Lo anterior, debido a que, por un lado, promueven simultáneamente la internalización y la obediencia a una autoridad: los reglamentos de tránsito, la policía, los *chocadores* (reguladores de las salidas y entradas de vehículos entre las estaciones principales o puntos intermedios, que también actúan como supervisores internos); asimismo impone estrictos tabúes a ciertas formas de violencia que rebasen el ámbito de competencia establecida. Por otro lado, promueve un alto contenido de tolerancia y apertura a la interacción con los miembros de la fraternidad más amplia de conductores u otros sujetos que transitan por las vías públicas y las bases. Las estaciones son lugares para el intercambio y el contacto físico, contrarios a los que se podrían establecer sobre la carretera, pues por la naturaleza de la actividad no son deseables. Sin embargo los choques o las riñas derivadas de la conducción de un vehículo son comunes y con saldos nada favorables para la vida de los sujetos y para la integridad de los objetos involucrados. El *paradero* o la base es el espacio estable que coordina y articula los flujos entre los choferes del transporte de pasajeros que se dan cita en él. Se trata de un microcosmos en el cual los choferes pasan mucho de su tiempo, tejiendo una abanico amplio de actividades recíprocas que tiende a contener y reflejar formas de competencia, movilidad y hasta la belicosidad, convirtiéndolas en normas de “civilidad”, cercanía y convivencia que sólo se establecen en este sitio.

Un oficio de autonomía laboral y de autorrealización.



IMAGEN 2. Autobús, metro La Paz. Foto: JAN

De acuerdo con Gorz (1995:51), en el mundo contemporáneo la experiencia laboral diaria es más decisiva la pareja autonomía /heteronomía, a diferencia de la planteada por Marx de libertad/necesidad. La libertad consiste menos, o cada vez menos, en liberarnos del trabajo necesario para la vida que en liberarnos de la heteronomía¹¹; es decir, se trata de reconquistar espacios de autonomía donde pudiésemos querer lo que hacemos y responder de ello.

Formalmente el oficio de chofer en México puede definirse como una actividad mayoritariamente masculina y heterónoma, pues el transportar personas es una actividad más o menos especializada, que está en función de un sistema de transporte inserto en un modo de producción capitalista. Sin embargo, al interior de la esfera de la heteronomía las tareas, sin dejar de ser necesariamente funcionales y especializadas, pueden ser (de hecho son) recualificadas, diversificadas, de manera que ofrezcan una mayor autonomía en el seno de la heteronomía. En el caso de los chafiretes (pero no solamente), gracias a la autogestión del tiempo de trabajo y a la

¹¹ Como esfera de heteronomía se entiende al “conjunto de actividades especializadas que los individuos tienen que llevar a cabo como funciones coordinadas desde el exterior por una organización preestablecida” (Gorz 1995: 51).

capacidad de control del vehículo, pueden desarrollar algunas capacidades individuales valiosas para ellos: percibirse como sus propios jefes y decidir sus ritmos de trabajo.

En su tiempo disponible entre vuelta y vuelta se tejen nuevas relaciones de cooperación, de comunicación e intercambio, se abre un nuevo espacio social y cultural hecho de actividades autónomas con fines elegidos por los choferes. De este modo, considero que esta autonomía laboral, relativa si se quiere, es uno de los fundamentos que constituyen lo deseable y atractivo del oficio de conductor para los chafiretes. En otras palabras, el oficio de chofer lleva su recompensa en su propia realización, tanto por las condiciones de realización como por las expectativas asociadas con la experiencia de conducir un vehículo. En palabras de Rogelio: “Se aprende mucho de todo. Conoces mucha gente, lugares, tienes *viejas* (mujeres, incluso jóvenes), *pomos* (botellas de alcohol), *cuates* (amigos o conocidos) mientras haces tu trabajo; vas a tu ritmo ¿qué más quieres?”. De hecho, cotidianamente pude presenciar que las narrativas dominantes para exaltar las “bondades” del oficio, conjugaban temas sobre el alcohol, las mujeres, las relaciones con los colegas y los vehículos; ante todo buscan la diversión que les proporciona la combinación de tales elementos: el *desmadre* y el *cotorreo* (juegos de palabras de doble sentido, bromas, manoseos, burlas), según sus propias denominaciones. Pero no todos tienen la misma opinión, algunos ofrecen una versión menos positiva, dibujando una trayectoria errática: “Al principio era *chido*, luego normal, y a veces hasta lo odias (...) porque son muchas *madrizas* (molestias) por el estrés de la gran ciudad; como que te encabronas más, aguantas menos; en cambio en carretera es más *chingón!* Te relaja...” (*El Pelón*, 14 años como chofer).

De otra parte, concuerdo también con Gorz (1995:183), que si una actividad es objeto de intercambio mercantil en la esfera pública supone que se trata de una actividad socialmente útil; es decir, corresponde a un oficio que tiene un precio y un estatus público. El contrato de venta de un trabajo lo cualifica como trabajo en general, insertándolo en el sistema de intercambios económicos y sociales. Cualifica a un individuo en general, tan capaz como los otros y con los mismos derechos que ellos a ser visto como “ciudadano”. En palabras de Gorz: “El trabajo remunerado en la esfera pública es un factor indisoluble del derecho de inserción social; del derecho a la ciudadanía” (1995:184). En este sentido, reitero, manejar un vehículo

es para los choferes no sólo una actividad para lograr el sustento o lograr un beneficio económico, es también y quizá más importante, construir un reconocimiento público, un derecho a la ciudadanía. Mostrarse a sí mismos y a los demás que son capaces de escapar al mundo de la insignificancia social a que parecen condenarlos las condiciones socioeconómicas de tantos otros que comparten sus mismas características socioculturales.

A los choferes su trabajo les permite una rara oportunidad —quizá la única que muchos de ellos podrían disfrutar— para forjar hasta cierto punto su propio destino y acceder a formas de existencia socialmente reconocidas (Aguilar 2000:52). El oficio representa el medio potencial para construir un margen autónomo desde unas circunstancias, a veces opresivas, para expresar su capacidad de asociar la fe en sí mismos con sus deseos más íntimos y enfrentarlos al medio en que se desenvuelven. “Me gusta manejar porque me gusta la mecánica, porque desde chico me han gustado los carros, más que nada los camiones grandes... como que me sentía más grande” —comenta un joven de 18 años, dos como chofer de microbús, al evaluar su trayectoria en el oficio.

Trabajar como chofer es una ocupación de varones de clase trabajadora, aunque cada vez más mujeres luchan por entrar “en ruta”¹², esto se refleja no sólo en la naturaleza física de la actividad sino también en el reclutamiento de sus practicantes. Sin embargo, difiere y es preferible a otros empleos de “poca paga” en algunos aspectos cruciales.

Primero, a diferencia de empleos industriales, emplearse como chafirete es una forma de trabajo físico que los choferes aprecian porque les garantiza un alto grado de control sobre el proceso de trabajo y la independencia, sin paralelo, de la supervisión directa. “La manejada es *chida*, está leve... porque nadie te manda y tu sabes lo que haces y cómo lo haces”, comenta *Tommy* con 9 años como chofer. Les permite una buena cantidad de autonomía en el diseño, ejecución y responsabilidad de las rutinas diarias en el cumplimiento de su trabajo. “Tu, llevas el mando y los otros no te pueden ordenar por dónde ir” —señala enfático *El Yuri* de 22 años y 4 de

¹² Hablo de una lucha de las mujeres, pues su ingreso al mundo del volante en el servicio público ha sido producto de varios frentes de batalla, especialmente contra el machismo, ya que tradicionalmente ha sido concebido como un oficio de varones, pero también hay iniciativas oficiales para abrirles espacios. Por ejemplo, en 2004 un grupo de 47 mujeres obtuvieron un lugar como conductoras del servicio público de pasajeros, de 100 vacantes ofrecidas por las autoridades capitalinas y los representantes de las rutas 1 y 2, dentro del programa “mujeres en ruta” (Cfr. Gómez 2004).

chofer. Los choferes dan gran valor al hecho de “ser su propio patrón” y el acceder de inmediato a los resultados de su trabajo “tener a la mano dinero, del diario, si lo necesitas”. Aunque no sean dueños de un vehículo, como los son la mayoría de conductores del transporte público en la ciudad, pero no en el caso de algunas rutas al Oriente de la ciudad, donde hay más choferes-dueños (estrictamente concesionarios del transporte) que choferes-empleados.

Segundo, aunque parece a simple vista fácil y sencillo conducir, requiere ciertas destrezas y un complejo *corpus* de conocimiento. Se requiere más que fuerza física para manipular el volante, habilidad técnica para *meterle mano* en caso de descomposturas, también inteligencia táctica y concentración absoluta tanto fuera como al interior de cada unidad. Un chofer de pasajeros debe desarrollar la capacidad de combinar e integrar estos elementos en cada una de sus incursiones sobre la carretera: “implica rapidez, la eficacia y el uso práctico, no tanto para correr mucho, pues es mucha responsabilidad, sobre todo, pensando que se puede afectar a terceros —dijo en tono reflexivo Miguel Ángel, y abundó: al autobús “también hay que cuidarlo para que no le pase nada, y pues también a los peatones porque si no los puedes *planchar* (atropellar)”.

“Hay que tener mañas —dice Edgar con experiencia de 10 años tras el volante— o sea adelantarse a los hechos, ver lo que puede pasar (...) adelantarse al tiempo para estar prevenidos”. Como la actividad de un boxeador o un alfarero, el manejar un automotor requiere un contexto sensitivo apoyado en un sentido de la precisión y la predicción inmediata que extraen los conductores de su práctica física, cognitiva y emocional diaria. En este sentido, en términos de autonomía y pericia, los choferes parecen artesanos más que los proletarios clásicos de la teoría marxista; mejor dicho, se trata de potenciales empresarios del sistema de transporte público de pasajeros.¹³

Finalmente, a diferencia de muchos empleos de salarios bajos asociados a trabajos de baja calificación, donde muchos jóvenes están siendo relegados masivamente en la economía urbana, este oficio ofrece el prospecto de profesión —

¹³ Para un análisis de los choferes como potenciales empresarios véase Alvarez y Collier (1994). De acuerdo con estos autores, el autotransporte es una de las vías más significativas mediante las cuales los sectores populares se insertan dentro de las economías capitalistas como potenciales empresarios (1994:606). Cabe señalar que estos autores centran su atención en los autotransportistas de mercancías de largo arrastre, es decir, los conductores mexicanos de trailers (*truckers*) en el contexto mercantil de Los Ángeles, California y en los trailereros de Zinacantán, estado de Chiapas.

quizá más ilusoria que real— que brinda un avance a través de una secuencia de posiciones ordenadas jerárquicamente en una escala ascendente de estatus, prestigio e ingreso, especialmente si se inicia prácticamente desde la niñez o se carece de capital que permita ser dueño de una unidad.¹⁴ La inmensa mayoría de choferes suscriben la idea de que el oficio ofrece una vía accesible para salir de la pobreza, sobre todo si se “trabaja duro”, al final su esfuerzo será recompensado. De ahí sus horarios extenuantes de casi 12 horas diarias, en promedio, de jornada laboral (Hernández 1995:77). Como señalara un informante anónimo, conductor de autobuses “chambeo más de 12 horas diarias porque *la cuenta* (una cuota fija de dinero que le entrega al patrón) es mayor que en cualquier otra unidad, pues pa’ que salga algo para mí”; es decir una parte de su salario estará en función del tiempo “extra” que decida trabajar.

Las recompensas sensuales del conducir

“Mejor yo me echo una chela y chance enchufo una chava, andando de chafirete me sobra chupe y pachanga”
 (“*Chilanga banda*”, canción de Jaime López).



IMAGEN 3. Interior trasero del autobús del *Canalla*. Foto: JAN

Conducir no es algo que los choferes simplemente hacen, una actividad instrumental o una esfera de trabajo separable de su persona, pues les demanda y

¹⁴ La estructura jerárquica al interior del oficio de choferes se compone, de manera ascendente, de *chalán*, *posturero*, chofer, chofer propietario y empresario, paralelamente se ubica la posición de *checador*, una especie de coordinador en cada base (Aguilar 1999:140-142).

afecta de manera que implica una constante reestructuración de su yo. De hecho, define parte de su identidad, sus relaciones sociales, sus actividades cotidianas y su acceso a un sitio en la esfera pública.

Para abordar la dimensión simbólica y afectiva del mundo del volante sostengo que existe una especie de “padecimiento” y/o un cariñoso afecto que se tiene por el conducir y por el vehículo. En muchos casos constituye una contraparte (estructural) y rival para el amor de los chafiretes en su esfera doméstica (y erótica) por la inversión emotiva, mental, en tiempo y energías que los choferes realizan en el desempeño de su trabajo.¹⁵ En este sentido, muchos sentimientos se vuelcan hacia el vehículo, el cual se llega a considerar como una compañía, un familiar, un cómplice hasta exagerar y verlo como una novia o una esposa. “Es casi casi mi compañero, porque tengo que estar al pendiente de él casi como una persona”, manifiesta E. Sánchez de 26 años, 10 como chofer. *El Yambo* más enfático comenta “es como parte de la familia, como tener un hermano. Darle su mantenimiento, estar al cuidado de él (...) hay que tratarlo bien, es casi como otra persona... ¡hay que darle amor a un pinche carro! Porque si no se va para abajo...” *Chano* señaló que todos los arreglos, accesorios y adornos de su autobús eran “una manera de retribuirle a quien me da de comer, es una forma de estar a mano con la unidad” “¡Es como tener otra vieja!” —dijo escuetamente *El Güero* en tono socarrón mientras intervino brevemente en una entrevista.

Cabe destacar una observación crítica respecto a la relación apasionada de los chafiretes por sus microbuses o autobuses. Debido a que se trata de una relación con un vehículo de trabajo en el espacio público, éste sigue siendo abrumadoramente identificado en el imaginario social como masculino, por lo tanto entre los chafiretes se refuerza la dominación masculina sobre otras identidades de género y no vislumbran masculinidades alternativas; aunque en realidad su masculinidad se ejerce y negocia de modo contradictorio, como lo he detallado en otro trabajo (Aguilar 2003b). En otras palabras, los automotores entre los chafiretes suelen contribuir a reforzar y reproducir el modelo de masculinidad hegemónica tradicional (entendida como la forma de masculinidad dominante culturalmente

¹⁵ Para los choferes su trabajo ofrece un margen extraordinariamente amplio (en comparación a otros empleos) en la manifestación de sus sentimientos y pasiones o la posibilidad de diversiones (o excesos) pueriles o salvajes, a la manera de los guerreros o caballeros medievales, según Elias (1989:455).

“autorizada” y autodeclarada autorizante para valorar como inferiores o inadecuadas otras expresiones que se alejen de la “autorizada”), pues son un enclave para la autoestima de la mayoría de varones, así como un medio para el reconocimiento y hasta para el lucimiento social, tal como lo muestra Espada (s/f) para el caso de los “moters”.¹⁶

En algunos casos los comentarios de los chafiretes parecen sugerir que no son capaces de verse separados del mundo del volante o del camino. Explica Chano: “por el tiempo que paso arriba del carro... ya es como mi casa, como mi segunda casa. Es una manera de vivir”. Más evidente es la asociación entre la casa y el vehículo para los transportistas de carga o de pasajeros que recorren grandes distancias: “como en un departamento, es tenerlo lo mejor posible para nosotros ¿no? pues pasamos temporadas viviendo a bordo”, señaló un anónimo transportista de carga. Algo exagerado fue Salvador de 20 años, 2 como “microbusero”: “mi ‘micro’ es como mi casa, mi departamento, es mi *camper*. como, duermo, también abro la puerta y ya es baño. Es todo”.

Los chafiretes sienten que al estar sobre el asfalto (o también en calles sin pavimento), tras el volante, ellos pueden lograr algo inaccesible o prohibido para los ajenos al oficio: dinero, excitación, emoción, un sentido de control personal y material sobre la máquina, hasta un beneficio moral o simplemente el disfrute prosaico (e inefable) de ser capaces de sortear las tensiones con que ellos valoran e invisten su vida, se conducen por ella y le dan significado. Más importante es que esas recompensas pueden parecer estar bajo sus propios poderes, como un resultado de sus esfuerzos y elecciones individuales, con ello pueden eludir las restricciones que limitan a otros como ellos a su alrededor. En suma, la predilección por el oficio de chafirete no es tanto (o únicamente) una reacción a la privación material, sino un recurso para elaborar y entonces responder, a un desafío existencial que ellos mismos se hacen. Bajo tales condiciones, la carretera y el espacio público aparecen como terrenos atractivos para afrontarlo (Aguilar 1999:157-8).

El conducir un vehículo es, para decirlo en la terminología de Goffman (1970:134), “donde está la acción”: un universo donde la mayoría del tiempo la

¹⁶ Dice Espada (s/f): “La moto es una herramienta de placer, de autoestima, y un medio fundamental con que conseguir reconocimiento social. El exhibicionismo de los moteros y su audacia en la conducción convierte a las motos más en símbolos que en meros medios de transporte.”

conducta es providencial; es decir, donde el conjunto de actividades a desempeñar es percibido como un horizonte que alberga situaciones o lugares excitantes e interesantes donde “sucederán cosas”. La acción se encuentra dondequiera que el individuo acepta de antemano, riesgos consecuenciales que se perciben como evitables.¹⁷ Porque con el riesgo viene la posibilidad del control (sobre la máquina y sobre sí mismo); con pena y sacrificio, la eventualidad de reconocimiento público y elevación moral; y con disciplina y compromiso, el beneficio existencial de “renovación” personal y aun de trascendencia.¹⁸ De tal manera que a través del “ministerio” del conducir, la ambición de los choferes es *hacerse* ellos mismos y al mundo que les rodea (Aguilar 1999:140).

Los choferes decisivamente reconstruyen la estructura y textura de su existencia —su flujo temporal, su perfil cognitivo y sentimental, su complexión social y psicológica— de tal forma que los coloca en una posición única para afirmar/defender su agencia. En virtud de su concentración y el régimen psicológico que se requiere en el universo del autotransporte existe una especial tensión-balance entre control y estimulación emocional. La práctica de transportar pasajeros en una ruta fija se opone al supuesto tono monocromático de la vida cotidiana, a pesar de lo reiterativa y predecible de esta práctica; no obstante, es animada mediante pequeños cambios en el balance emotivo que tiende a “refrescar” a los participantes, debido al continuo estímulo kinésico, visual y auditivo que se establece mediante el vehículo.¹⁹ Para los choferes el trabajo diario es como una interminable jornada de exploración territorial, a través de la repetición sinfín de la misma ruta aprenden a monitorear y a dialogar tanto con su máquina como a dominar las calles y territorios por los que circulan, amenizado (a menudo con música) por los distintos paisajes, pasajeros, autoridades y colegas que se van encontrando a su paso.

¹⁷ Goffman define la acción como “actividades consecuenciales, problemáticas y emprendidas, según se siente en ese mismo momento, por el interés de las mismas” y considera como paradigma “donde está la acción” al “deporte competitivo comercializado” (1970:173-174). Obviamente la dosis de excitación que añaden los chafiretes a su oficio se acerca también a la definición de la “aventura” que plantea Simmel (1988:33), la cual hace énfasis sobre la intensidad y la tensión de las experiencias de las personas que perciben tales experiencias como aventureras, esta idea la he desarrollado en otro trabajo (Aguilar 1999:136).

¹⁸ Durkheim (1972), enumera el “espíritu de la disciplina” como uno de los tres componentes de la moral, junto con el altruismo y la autonomía de voluntad.

¹⁹ Baste recordar que la mayoría de chafiretes urbanos se hacen acompañar de música a volumen considerable, ya sea a través de la radio o de recopilaciones diversas. En general, sus preferencias están relacionadas con la música popular o de moda.

Cada jornada laboral los choferes experimentan sobre el trayecto un ciclo emocional de altas y bajas que inicia con la espera y los preparativos para iniciar cada viaje y alcanza su máximo nivel durante el traslado. El traslado es un microcosmos sensible caracterizado por la velocidad, el procesamiento de tensiones bajo estímulos urgentes de ordenar el caos exterior que fusione la experiencia de “flujo” (dejarse ir) y la intensa sensación de autoposesión. De lo anterior, podemos concluir con Goffman que la presión sobre los límites de las actividades rutinarias, en nuestro caso relacionadas con el oficio de chafirete, es lo que permite percibir dicha actividad como un campo “donde está la acción” (1970:80).

Como otros trabajos o “deportes de riesgo”, como los esquiadores, los choferes insisten que conducir tiene inefables cualidades que no pueden ser capturadas y transmitidas lingüísticamente, especialmente a los extraños al oficio. “¡Manejar es otra cosa! Te sientes... hasta libre. No sé por qué, pero me siento más libre” —dice convencido Isidoro de 42 años. Robespierre (8 años como chofer) abunda en este sentido: “Tu tienes que experimentar en tu propia carne la ansiedad, la velocidad: es magnético. La velocidad más que nada me emociona, me excita... más que nada me gusta manejar de noche porque pasan las cosas sin sentirlas... y llegar de un lugar a otro”. El beneficio emocional de la fase posterior al viaje, la llegada, también es motivo de comentar. Da pie a una especie de serie televisiva de aventuras espectaculares acerca de movimientos para rebasar a otros vehículos, subir o bajar pasaje; los escapes y evasiones de los peligros de choques o enfrentamientos potenciales con otros choferes, policías, usuarios, etc. De tal manera, se fraguan historias, discursos, narraciones, en breve, una serie de “imaginarios sobre ruedas” que se nutren del *cotorreo*, el ambiente de competitividad masculina, las evocaciones, los ensueños diurnos y de las trayectorias indeterminadas que el constante movimiento propicia (Aguilar 2000:54).

Las narraciones que circulan entre los chafiretes suelen fijarse momentáneamente como parte de la parafernalia que adorna las unidades del autotransporte, cuya similitud con los trofeos de los guerreros antiguos o los trofeos ganados en competencias deportivas manifiesta, por un lado, un acumulado de los triunfos simbólicos y materiales de la contienda cotidiana; por otro lado, se trata de elementos que reflejan múltiples sentidos del estilo de vida del chofer, en parte su identidad y su personalidad: elementos de distinción. Siguiendo a Silva (1988), en su

estudio del graffiti, diríamos que las decoraciones de los vehículos son tarjetas de autorepresentación, que fusionan momentos y espacios de vida cotidiana y sueños o evocaciones lúdicas o salvajes. También puede plantearse que cada vehículo representa un muestrario biográfico que intenta plegarse al ritmo de las experiencias e imaginarios en su trabajo y su vida, como lo he desarrollado en otro texto (Aguilar 2000).



IMAGEN 4. El Borrego, chalán del *Canalla* en la cabina del autobús. Foto: JAN

Una inquietante y ambivalente pasión (A manera de conclusión)

En este trabajo he plasmado a grandes trazos un bosquejo del mundo de los chafiretes como ellos lo ven o lo imaginan. El resultado es admitidamente sesgado e incompleto, pues se ha orientado hacia los momentos positivos del conducir en un esfuerzo por captar, comprender y adoptar el punto de vista de los choferes en torno a su oficio. He sostenido que para entender los vínculos con el volante y la carretera, uno debe en primer término, explicar la dinámica positiva que atrae y mantiene en el oficio a los choferes, pues no es suficiente con identificar los factores negativos que los “empujan” a la carretera. Para ello es necesario atender a los contornos vividos por los trabajadores del volante como un cosmos sensual, emocional y moralmente propio, en el cual la pericia personal y el destino se conjugan para superar las

restricciones de la vida cotidiana y ofrecen el andamiaje para la erección de un sujeto cuasi heroico.

Traté de explorar de primera mano el tejido social de la vida de los choferes, acompañándolos en sus pequeñas contingencias, los riesgos “calculados” y las ilusiones de las que son portadores. Una vez que hemos registrado la atracción del volante a través de los ojos y sentimientos del conductor, la tarea de análisis se convirtió en desentrañar la “maquinaria social” que una y otra vez reproduce esta peculiar concatenación de autonomía, amor, compromiso y aventura que motiva a muchos jóvenes (y no tan jóvenes) a construir y adoptar el oficio de chofer como un medio para lograr la dignidad y el reconocimiento que por otros medios se les niega. En breve, traté de explorar la génesis colectiva, esa particular variante de los intereses socialmente contruidos, que induce a los choferes a concederle valor y entrega al “ministerio” del autotransporte.

La manifestación de la mayoría de choferes en torno a construir un ámbito donde le esperen cosas conocidas, habituales, asociadas con una fuerte dosis de seguridad y sentimiento nos permite señalar que mediante la realización de su oficio y el uso del espacio público pretenden se enriquezca su ámbito privado: consolidar un lugar familiar. No obstante ese deseo, debemos mencionar los riesgos y peligros cotidianos en que se ven envueltos los choferes, ya sea por su propia imprudencia, irresponsabilidad o por la de otros. Reitero, casi en 60% de accidentes mortales en hechos de tránsito, suelen estar involucrados los “microbuseros”, según organismos ciudadanos en la ciudad de México. En cualquier caso, los eventos riesgosos o de gran peligro son comentados o narrados entre los colegas de manera espectacular, de modo catártico o de modo chusco, prácticamente en cada llegada a una estación, de este modo contribuyen a procesarlo y tal vez a prevenirlo, como pude atestiguarlo en varios casos, apenas concluida una “vuelta”, de inmediato procedían a revisiones de las llantas y/o de otras partes del vehículo.

Al reconocer en los choferes una estrecha relación de su oficio con su personalidad hay que estar atentos a cuál es la razón de su esfuerzo y devoción, la cual parece evocar una relación cuasi religiosa de dar a otros: un autosacrificio en beneficio de su familia. No es simplemente que el oficio de chofer sea una ocupación no bien profesionalizada, sino por el perfil y las vías de allegarse practicantes, los choferes aspiran a ser capaces de darle a su familia todo lo que ellos carecieron. Sin

embargo, la pasión que algunos choferes profesan por su oficio no engendra el estado de gozo y serenidad que anhelan para ellos. En realidad se muestra con ambivalencia e inquietud, hasta con resentimiento en algunos casos. Los choferes comandan la carretera desdeñando el peligro, saboreando la aventura, la espontaneidad, las mujeres y el alcohol; todo ello mientras se sacrifican por el bien de su familia. “Hubiera deseado nacer en un taller, en una familia rica, aunque sea tener cabeza para ir a la escuela y ser, no sé, licenciado, ser alguien importante” — confiesa *El Canalla* (chofer con 17 años en el oficio y propietario de un autobús)-, cuando le pregunté qué le habría gustado cambiar en su vida. Él se confiesa satisfecho y se conforma con lo que tiene y le ha dejado el oficio, sin embargo estaba sufriendo la separación de su esposa y sus dos hijas. *El Yambo* por su parte manifestó: “No es lo mejor pero da para comer y... pues hay dos tres buenos desmadres”. Esto se asocia con el difundido “lado oscuro” del volante: la irresponsabilidad, los abusos a que son sometidos por los patronos y que a su vez a menudo dan a los pasajeros, hasta los accidentes y actitudes despóticas y groseras que con frecuencia hacen gala.

El amor al volante está teñido de rencor, porque en el fondo este amor por el oficio no es, no puede ser incondicionalmente recíproco. Los choferes saben que la experiencia del “chafiretear” puede hacerlos sujetos respetables, aunque también puede hacerlos tipos despreciables. De hecho, vale la pena acotar que la expresión “chafirete” va de salida, pues sólo los conductores de mayor edad y experiencia la conocen, entre los choferes más jóvenes encontré que algunos de ellos ni siquiera la conocen y menos la usan.

En cualquier caso, el chofer más dedicado y apasionado del volante no puede estar exento de la posibilidad de que el encanto del oficio del cual es parte, en el curso de su práctica, tales lazos de atracción y afectos también sean cadenas que lo mantengan dentro de una prisión de deseo y sufrimiento que él mismo construye (Aguilar 1999:160-1). La vida entre los extremos del más evidente peligro y la más repentina emoción (o la posibilidad —sensación— de liberación) oscila en cada chafirete entre el inmediato placer y sufrimiento. El espíritu, por decirlo así, está aquí más dispuesto y acostumbrado a saltar (a menudo) con igual intensidad de un extremo a otro. Si el presente acarrea placer, se goza por entero, sin cálculos, sin atender a las consecuencias. Si el presente acarrea cansancio, miserias, prisión,

derrota, éstas han de sufrirse sin paliativos. La pasión de los choferes está inmersa por la contradicción alrededor del universo del volante, y no es sino un avatar de la contradicción más amplia de los supuestos ampliamente aceptados de la masculinidad hegemónica (Aguilar 2003b).

Finalmente, no hay escape al hecho de que, sea un novato o un veterano conductor, un chofer deja momentos, energías e ilusiones (partes de sí mismo) en la carretera. Cada giro del volante, cada frenada, cada vuelta, cada día golpea en la estatua de la virilidad agrandada por la aventura que, por otra parte, los chafiretes se empeñan en construir.

No obstante toda la inclinación que los choferes dedican a su oficio de disfrute sin par y beneficios reales adjudicados a su propia estima, desde dignidad, respeto y reconocimiento social hasta el gozo de la vida rápida de la calle y sus azares; la inmensa mayoría de choferes no desean ver a sus hijos seguir sus pasos. La mayoría ven en el volante la vía para salir adelante de la pobreza, pero preferirían que sus hijos no entrasen al negocio (y menos sus hijas).

Quizás únicamente su aura sacrificial y la esperanza de que los otros reconozcan y cosechen los beneficios de su trabajo pueden hacerles creer que su oficio es también, en otro nivel, un terrible intercambio que implica su autodestrucción, pero que vale la pena después de todo.

El apego de los choferes a su oficio puede ser visto como una pasión maliciosa y oblicua, siempre tentada por la sospecha de que uno podría estar pagando un precio demasiado alto por darse a uno mismo la oportunidad —más alto que otros accesos— de una realización ontológica y de reconocimiento social. Los choferes confusamente comprenden, mientras arriesgan su vida en la carretera, que están siendo orientados por un deseo de máxima aventura y virilidad. Una vez que podamos atender a la lógica de la economía moral y material de los choferes, podríamos desentrañar cómo el poder y la sumisión, el placer y el sufrimiento se mezclan de manera que los choferes son a la vez sus propios redentores y sus propios verdugos.

Finalmente, quiero concluir este recorrido con algunas reflexiones sobre la antropología urbana auspiciada por Delgado, cuya aportación es sugerente y nos sirvió de marco para adentrarnos un poco en la urdimbre urbana, esa “red de fluidos que se fusionan y licúan o que se fisionan y se escinden” (2002). Concluimos con él

que “lo urbano es un espacio de las disoluciones, de las dispersiones, de las intermitencias y de los encabalgamientos entre identidades: autentica exaltación de las estructuraciones líquidas” (Delgado 2002)

Curiosamente sus formulaciones se adecuan constantemente a lo que puede decirse del modo de vida cosmopolita de los chafiretes en particular y de los conductores en general: “estructuras inestables que se despliegan entre espacios diferenciados y que constituyen sociedades heterogéneas, en que las continuas fragmentaciones, discontinuidades, intervalos e intersecciones obligan a sus miembros a pasarse el día transitando, generando lugares que siempre quedan por fundar”.

Como se pudo apreciar el extrañamiento y el encuentro sintético de los choferes en el seno de los espacios públicos reformulan continuamente el paisaje urbano, las fronteras del mismo, las relaciones sociales en constante mutación; el desarraigo y las formas de socialidad en que cristaliza la muchedumbre de transeúntes nos invita a considerar que la antropología urbana debe atender también las movi­lidades, “porque es en ellas, por ellas y a través suyo que el urbanita puede hilvanar su propia personalidad, todo ella hecha de transbodos y correspondencias, pero también de traspies y de interferencias.” (Delgado 2002)

Desde otro registro, uno típicamente moderno como Charles Baudelaire, nos ofrece una estampa que también destaca esa condición en los choferes. Dice el poeta, en el *pintor de la vida moderna*:

Estar fuera de casa, y sin embargo sentirse en ella en todas partes; ver el mundo, estar en el centro del mundo y permanecer oculto al mundo (...) Así va, corre, busca. ¿Qué busca? Con seguridad que este hombre, tal como lo he descrito, este solitario dotado de una imaginación activa, viajando siempre a través del gran desierto de los hombres, tiene un objetivo más elevado que el de un simple paseante, un objetivo más general, distinto del placer fugitivo de la circunstancia. Busca ese algo que se nos permitirá llamar el modernismo, pues no se presenta mejor palabra para expresar la idea en cuestión.

Quizá la lección y la reflexión antropológica más significativa del planteamiento de Delgado es sobre el derecho inalienable del *homo viator*, del transeúnte, a la libertad: la libertad de cruzar cualquier esfera de lo social para convertir la experiencia colectiva en lo que sea: en principio, cualquier otra cosa

menos lo que se quiere hacer suponer que debería ser (orden, coherencia, armonía favorable a los poderosos, etcétera). Incluso aunque no tuviéramos ninguna esperanza a la hora de transformar las cosas, las calles son nuestra última esperanza como estandarte de vida, porque en ellas residen al mismo tiempo el corazón que bombea la sangre del cuerpo social y los propios estrechos, baldíos, callejones, avenidas, veredas, plazas y caminos por los que ésta transita.



IMAGEN 5. "Me niego a morir": Microbús, metro Pantitlán. Foto: JAN

Referencias bibliográficas

- Aguilar, Jesús (1999). Chóferes, antropología y vida cotidiana. Notas de un viaje por la Ciudad de México. *Versión*, 9: 127-162.
- Aguilar, Jesús (2000). Imaginarios sobre ruedas. *Ciudades*, 46:50-57.
- Aguilar, Jesús (2003a). Introducción a una memoria argumental de estudios antropológicos sobre ciudades Iberoamericanas, *Cuicuilco, Nueva época* 10(28): 157-171. En <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/351/35102810.pdf> Accedido el 28 de septiembre de 2007
- Aguilar, Jesús (2003b). Masculinidades, chóferes y espacio urbano en la Ciudad de México en *Convergencia*, 33:201-224. http://convergencia.uaemex.mx/rev33/33pdf/8_jesus_aguilar.pdf Accedido el 28 de septiembre de 2007
- Alvarez, Robert y George Collier (1994). The long haul in mexican trucking: traversing the borderlands of the north and the south. *American Ethnologist*, 21(3):606-627.
- Benjamin, Jessica (1980). The bonds of love. Rational violence and erotic domination. *Feminist Studies*, 6(1):144-174.

- Bourdieu, Pierre (1990). *Sociología y Cultura*. México: Grijalbo/CNCA.
- Clifford, James (1995). Las culturas del viaje. *Revista de Occidente*, 170-171:45-74.
- Clifford, James (1999). *Itinerarios Transculturales*. Barcelona: Gedisa.
- Delgado, Manuel (2002). Etnografía del espacio público. *Revista de antropología experimental*, núm. 2. En <http://www.ujaen.es/huesped/rae/rae02/textos02/delgado.html>. Accedido el 20 de julio de 2004.
- Delgado, Manuel (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Durkheim, Emile (1972). *La Educación Moral*. Buenos Aires: Schapire.
- Editorial (2005) *El Pasajero. La voz del usuario*. Abril-mayo. Año 1, número 3. En <http://www.presenciaciudadana.org.mx/medio/transporte/elpasajero03.pdf> Accedido el 20 de julio de 2008.
- Elias, Norbert. (1989). *El Proceso de la Civilización*. México: FCE.
- Espada, José María (s/f). Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos. En <http://www.hombresigualdad.com/hombres-motos-riesgo.htm> Accedido el 21 de julio de 2008.
- Feixa, Carles (1993). *La ciudad en la antropología mexicana*. Leida: Universidad de Leida.
- Ford, Aníbal (1993). Rodar tierra. Rodar sentido. Entradas en una etnografía del sentido (en movimiento) *Versión*, 3:107-128.
- Galindo, Jesús (1992). Vía pública, vida pública. De los caminos de vida y la calle en la organización urbana. *Estudios Sobre las Culturas Contemporáneas*, IV (13-14):12-37.
- García-Canclini, Néstor, Alejandro Castellanos y Ana Rosas (1996) *La Ciudad de los Viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000*. México: UAMI/Grijalbo.
- García-Canclini, Néstor (1999). *La globalización imaginada*. Buenos Aires: Paidós.
- Geertz, Clifford (1991). Desde el punto de vista de los nativos. Sobre la naturaleza del conocimiento antropológico. *Alteridades*, 1(1):50-57.
- Goffman, Irving (1970). *Ritual de la Interacción*. Buenos Aires: Tiempo contemporáneo.
- Gómez, Laura (2004). A contracorriente, 47 conductoras integran el programa Mujeres en Ruta. *La Jornada* 8 de febrero. En <http://www.jornada.unam.mx/2004/02/08/040f1con.php?origen=index.html&fly=2> Accedido el 21 de julio de 2008
- Gorz, André (1995). *Metamorfosis del Trabajo. Búsqueda del Sentido: crítica de la razón económica*. Madrid: Sistema.

- Hannerz, Ulf (1986). *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*. México: FCE.
- Helms, Mary (1988). *Ulysses's Sail. An Ethnographic Odyssey of Power, Knowledge and Geographical Distance*. Princeton NJ: Princeton University Press.
- Hernández, Tania (1995). *Los Gremios de Taxistas en Tijuana. Alternancia Política y Corporativismo Cetemista*. El Colegio de la Frontera Norte: Tijuana.
- <http://nacos.com.mx/peseros> Accedido el 21 de julio de 2004.
- Lash, S. and John Urry (1994). *Economies of Signs and Space*. London: Sage Publication.
- Mairal, Gaspar (1998). L'antropologia urbana en perspectiva. *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 12:16-27.
- Marcus, George (1995). Ethnography in/of the world system: The emergence of multi-sited ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 24:95-117.
- Martínez, Fernando (2007). Con nuevo reglamento bajan las infracciones. *El Universal* 1 de Octubre. En <http://www.el-universal.com.mx/ciudad/86897.html> Accedido el 19 de julio de 2008
- Padilla, Carlos (1993) La anarquía sobre ruedas. *Macropolis*, 51:28-39, 4 de Marzo.
- Pereda, Carlos (1994). *Vértigos Argumentales. Una Ética de la Disputa*. Barcelona: Anthropos/México: UAM-Iztapalapa.
- Pujadas, Joan J. (2001). A propósito de Lisboa: espacios urbanos, historia y memoria. *Revista de Antropología Social*, 10: 123-149.
- Robles, Johana (2008). Microbuseros obligan a GDF a revisar tarifas. *El Universal* 11 de febrero. En <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/88893.html> Accedido el 29 de abril de 2008.
- SETRAVI (Secretaría de Transportes y Vialidad, D.F.) *Encuesta 2007 Origen-Destino*. Presentación en ppt. En <http://www.setravi.df.gob.mx/> Accedido el 19 de junio de 2008
- Silva, Armando (1988). *Graffiti: Una Ciudad Imaginada*. Bogotá: 3er. Mundo.
- Simmel, George (1988). *Sobre la Aventura. Ensayos Filosóficos*. Barcelona: Península.
- Van Gennepe, Arnold (1986). *Los ritos de paso*. Madrid: Taurus.