

SUBJETIVIDAD Y PROCESO DE TRABAJO. UN ACERCAMIENTO PARA ABORDAR LA IDENTIDAD LABORAL DE LOS TRANSPORTISTAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Carlos Clemente Martínez Trejo

RESUMEN

Un tema fundamental en los estudios laborales ha sido la problemática del proceso de trabajo. Sus líneas de teorización e investigación apuntan a distintos ángulos que refieren a la organización del trabajo, condiciones laborales, modelos de producción, la relación con la tecnología, las calificaciones, los límites de la productividad, los factores macroeconómicos que intervienen, entre otros. Ante la revitalización del debate sobre los procesos de trabajo, la incorporación de la subjetividad como mediación entre las estructuras y acciones en la investigación laboral reciente se ha vuelto fundamental. A lo anterior, se suma la diversidad de procesos productivos en los servicios, donde muchas de estas realidades socio-laborales no se han estudiado desde el propio proceso de trabajo ni su impacto en la subjetividad como el caso del transporte público.

Esta breve ponencia es un resumen de una investigación que está en curso y se centra en abordar la configuración subjetiva en el proceso de trabajo de los choferes y operadores del transporte público concesionado y transporte BRT de la Ciudad de México. A partir de un concepto ampliado de trabajo se busca abordar el significado del trabajo y la identidad laboral de los trabajadores a partir de la experiencia en el proceso productivo en este servicio.

PALABRAS CLAVE: proceso de trabajo, subjetividad, transporte.

¿Por qué es importante abordar la identidad laboral?

Los estudios sobre el transporte público urbano son amplios. Principalmente éstos se centran en el diseño y planeación de la estructura urbana ya sea para renovar o implementar un sistema de transporte que responda a las necesidades concretas de movilidad de la población en un espacio determinado. Las investigaciones de esta índole estarían en el orden de la planeación territorial o urbana, abordando problemáticas que refieren a usos y reservas del suelo, vialidad y transportes, servicios públicos y distribución poblacional a partir de la consideración de necesidades sociales, políticas y económicas específicas. Así, en los estudios sobre el transporte existe un profundo desconocimiento de la realidad socio-laboral que articula en servicio. Por una parte se desconoce el cómo se trabaja, cómo se regula la relación laboral, cómo se construye socialmente el mercado de trabajo y cuál es el impacto en la subjetividad de los trabajadores que se dedican a este servicio.

Por otro lado, los estudios laborales que sí consideran a la subjetividad y su relación con el trabajo atendiendo a la construcción identitaria son diversos. Las investigaciones sobre esta temática tratan sobre la constitución de la identidad ocupacional, laboral, profesional, colectiva y significados del trabajo (Hualde, 2000, 2009, 2013; De la Garza, 2011a, 2011b, 2012).

Posiblemente existan dos amplias líneas de reflexión e investigación que abordan la identidad en razón de ser ésta explicada a través del trabajo. Por una parte, los estudios con una fuerte recuperación de carácter cognitivo que provienen desde la psicología social y las teorías de la identidad social. Una propuesta muy relevante desde la sociología francesa ha sido la de Dubar, (2001). Básicamente, el interés de este autor reside en el abordaje de

las identidades sociales. Con fuertes influencias de la perspectiva del psicoanálisis freudiano y con la recuperación de la lectura de Lacan, el problema de la identidad nace de la separación entre el organismo y su realidad. De lo anterior nace la caracterización de la identidad como una dualidad, lo que se nombrará como una identidad para sí y una identidad para los otros. La identidad se caracteriza desde una contradicción interna desde un plano que es biográfico y otro que es social, donde ambos son inseparables y deben estar ligados de manera problemática pues la identidad jamás está dada, ella debe ser constantemente construida y reconstruida en el marco de la incertidumbre más o menos amplio y más o menos durable (Dubar, 1991). La identidad es caracterizada también en un continuo cambio resultado de la relación contradictoria entre “la identidad predicativa del ser” que experimenta la identidad particular de una persona con su historia vivida individualmente y las identidades atribuidas por los otros individuos catalogadas como identidades ordenadoras que definen al sujeto como ser único (estado civil, nombre, edad, etc.) o de identidades genéricas que permiten clasificarlos como miembro de un grupo, de una categoría o de una clase. El supuesto cambio de la identidad que la hace caracterizar como algo inacabado es explicado desde la mencionada contradicción a través de actos de atribución y de pertenencia identitaria, es decir, desde la articulación de los sistemas entre las identidades llamadas virtuales y las trayectorias de vida, en la que los individuos reconstruyen subjetivamente los sucesos que juzgan significativos de su biografía. Esta última pueden traducirse también en acuerdos o desacuerdos entre la identidad virtual, propuesta o impuesta por los otros, y la identidad real interiorizada o proyectada por el individuo. Así, la perspectiva de Dubar supone una relativa autonomía y una articulación necesaria entre dos transacciones (identidad virtual / identidad real) donde las identidades son formas relativamente estables y a la vez siempre cambiantes por resultado de estas dos transacciones articuladas. Así, la construcción de la identidad con un fuerte contenido cognitivo, el individuo al ser heredero de una identidad negocia constantemente consigo

mismo y los demás para transformarse y buscar cierta estabilidad identitaria que es pasajera y siempre contradictoria entre el plano de lo individual y lo social.

Así, la identidad considerada desde esta perspectiva considera a la identidad tanto estática como relacional, es decir, por un lado hay una integración coherente en la psiquis del sujeto que al ser reconstruida por él mismo, dándole cierta estabilidad sobre lo que él es y sobre lo que él hace, permitiéndole por lo tanto relacionarse socialmente. La identidad colectiva en este caso es el reflejo de las convenciones colectivas, las reglamentaciones pertenecientes y representativas de la realidad social. Es decir, la identidad se construye y se transmite bajo una interacción de las instituciones (por ejemplo la escuela, la familia o el trabajo) con el individuo.

Las investigaciones laborales ancladas en esta perspectiva han revelado importantes e interesantes relaciones entre los ámbitos de la familia, la escuela y el trabajo por ejemplo. Sin embargo, la carga cognitiva con la que se interpreta la identidad es muy fuerte y muchas pierden el anclaje empírico del mundo laboral ya que la interpretación parece proyectarse hacia una construcción de una identidad social amplia. También, consideramos que no se abordan en profundidad una gama más amplia de constelaciones de significados desde el mundo del trabajo, ya que no se aborda el proceso productivo y la experiencia cotidiana que genera.

Como se mencionaba líneas más arriba, consideramos existen dos perspectivas en que las investigaciones laborales abordan la construcción de la identidad relacionada con el trabajo. La primera de carácter cognitivo y con una proyección identitaria social amplia. La segunda la identificamos como configurativa (De la Garza, 2010). La propuesta del proyecto de investigación es más cercana a esta última pues considera a la identidad como una configuración de dinámica subjetiva, recuperando diversas formas de razonamiento, apreciaciones, valoraciones, significados de orden estético, emotivo y moral ya sean reales o imaginarias que en el presente,

por influencia del pasado y del futuro, se configuran sobre sí al enfrentar nuevas realidades que exigen acciones concretas en la experiencia del proceso de trabajo. La configuración no privilegia dinámicas subjetivas sobre otras, sino siendo su carácter de orden relacional y alimentada de una metodología reconstructiva (Zemelman, 2006), busca dar cuenta de las relaciones entre los distintos campos de la subjetividad en la construcción de significados para acciones concretas. Así, considerando a la subjetividad como mediación entre estructuras y acciones, su carácter explicativo es de orden relacional ya que atiende a explicar más profundamente el sentido de las relaciones sociales más que las objetivaciones estructurales de diverso orden sin menospreciar las presiones que ellas ejercen sobre la subjetividad.

Nuestro proyecto por tanto, busca abordar la relación entre los campos de la subjetividad que articulan la identidad laboral anclada en la experiencia del trabajo. Se busca profundizar mediante el *eje relacional de proceso de trabajo ampliado* las relaciones socio-laborales que impactan en la subjetividad y que a su vez las reproduce y transforma.

Una aproximación al trabajo en el servicio de transporte colectivo.

El servicio de transporte concesionado en la Ciudad de México es el principal servicio de transporte público en la capital. Para ilustrar su dimensión, de acuerdo al total número de viajes diarios (cerca de 22 millones) que se efectúan en la ZMVM (Zona Metropolitana del Valle de México), para el Distrito Federal se realizan el 58.4% del total (un aproximado de 12,840,000). De este total de viajes realizado en transporte público en el Distrito Federal el 65% se efectúa en transporte colectivo (camiones y microbuses), 17% en taxi, 8% en el sistema de transporte Metro, 7% en autobús y 3% en otras modalidades (EOD, 2007).

En la Ciudad de México cerca de 30 mil unidades de transporte colectivo terrestre circulan diariamente generando empleo aproximadamente a 90 mil personas. Cada unidad transporta en promedio a 700/personas por día, con una tarifa mínima de \$4.00 (cuatro pesos). De acuerdo a datos de la Secretaria de Transporte y Vialidad (SETRAVI), se tienen registradas 29,126 unidades de las cuales 18,064 son microbuses, 6,630 son autobuses y 4,734 son vagonetas (SETRAVI, 2013). Operan 106 organizaciones, de las cuales 97 son rutas constituidas como Asociaciones Civiles, mientras que hay 9 empresas de transporte concesionado de ruta fija, con un total de 1,200 ramales y 2,443 recorridos.

El trabajo en el servicio concesionado de microbús y camiones se le ha caracterizado como una forma de explotación cuasiartesanal de forma fragmentada, donde prevalecen relaciones de subordinación hacia los liderazgos que son quienes poseen unilateralmente los vehículos con las autoridades y controlan la información. Esta situación otorga poder político, de gestión y económico a los líderes y también hacia algunas autoridades (Bacelis, 2003). Las relaciones socio-políticas han construido que en el servicio prevalezca una lógica de reproducción económica mercantil simple, es decir, la lógica de la obtención de un excedente sobre “la cuenta” por parte del chofer. Esto provoca la operación de un mecanismo económico combinado entre lo mercantil y el de la renta, donde prevalece la obtención por parte de los chóferes de “una cuenta promedio” que intenta presionar a los más ineficientes aunque no determina del todo a estos últimos. Es decir, mientras más se trabaje, más ingreso se obtiene una vez cumplido la obligación de la cuenta diaria y otros gastos. Lo anterior provoca marcadas desigualdades de ingresos entre los distintos transportistas y los diversos propietarios (Navarro, 2005). Las desigualdades se agudizan también por los factores de monopolio, muchas veces extraeconómicos provocados por el control de rutas, ramales y por el manejo preferencial cotidiano del servicio. Esta diferencia se profundiza aún más por la naturaleza imperfecta del mercado de este servicio.

De acuerdo con Navarro (Ibid.) lo fundamental de las relaciones laborales en este servicio consiste en el establecimiento de una cadena que parte del propietario-concesionario, quien sobreexplota al chofer y él a su vez hace lo mismo con el vehículo y con ello también se impacta al usuario, no sólo a partir del pésimo servicio sino también de los abusos que van desde la no entrega del “cambio” hasta la sistemática alteración de la tarifa y violación de otros derechos relacionados a la movilidad de los usuarios. El otro componente es que el Estado haya influido a manera de herencia de una relación perversa del corporativismo hacia los transportistas y de desatención para con los usuarios y ciudadanos en general.

De acuerdo a la descripción de Salazar (2010) sobre el perfil socioeconómico de los trabajadores, se puede hacer un acercamiento a las condiciones sociolaborales de los trabajadores de este servicio. Sobresale entre éstas, un tipo de ingreso en su mayoría por comisión, ingresos bajos e irregulares, largas jornadas de trabajo, y distintas carencias en prestaciones laborales, todo, en una relación contractual informal.

La anterior descripción es un acercamiento a la relación laboral en el servicio del transporte concesionado. Sin embargo, la lógica económica no es la única que opera en la relación, además, operan otras relaciones sociales y simbólicas que ayudan a construir el sentido social de la actividad laboral. El control del proceso de trabajo se articula de distintas relaciones que tienen que ver con el uso de la tecnología, la forma de organizar el trabajo, la calificación y las condiciones laborales en una compleja interacción de distintos actores involucrados en este servicio en un juego relacional que involucra estructuras de diverso orden que presionan en la configuración subjetiva. Nuestra investigación en curso busca ampliar la comprensión de esta actividad laboral centrándose en los sujetos laborales en interacción atendiendo a la construcción de significados de la experiencia en el proceso del trabajo.

Con respecto, las organizaciones de transporte concesionado en el Distrito Federal, éstas se integran básicamente por permisionarios o propietarios de las unidades. Estas organizaciones se caracterizan por tener una estructura piramidal, en donde los puestos de mayor importancia son ocupados por los permisionarios que poseen o controlan el mayor número de unidades de transporte o el mayor número de dirigencia de rutas. Cada agrupación cuenta con un órgano de dirección ejecutiva, cuyo presidente o secretarios generales son elegidos en asambleas mediante votación directa (Legorreta, 1989).

El ejercicio del poder en las organizaciones se ejerce mediante el reparto de permisos, concesiones y amparos a sus distintos agremiados. Aunque existan características específicas para cada organización, podríamos mencionar de manera general, que los principales actores sociales involucrados en la prestación del servicio de transporte concesionado son básicamente tres: el concesionario que es el dueño de las placas y los permisos para circular y operar el servicio de transporte público de pasajeros; el dueño de unidad (que no necesariamente son los dueños de la concesión y las placas); y por último, los conductores de las unidades. Para estos tres actores, al interior de las organizaciones, se presentan distintas variantes cuantitativas y cualitativas que estructuran una organización específica.

Cada organización (ruta compuesta por distinto número de ramales) puede tener distintas configuraciones (por ejemplo, el número de cargos, puestos, estructuras, número de integrantes, representantes, etc.), sin embargo, existen rasgos en común que operan para la mayoría de las organizaciones. Por ejemplo, el grado de concentración de la propiedad se refiere al número de concesiones que puede tener el propietario que va de uno a cinco. Así, consideramos que en las organizaciones de trabajadores del transporte concesionado en su mayoría, existe un alto grado de concentración de la propiedad por parte de ciertos grupos al interior que se articulan por relaciones de amistad, familiares e intereses políticos. Esta

investigación buscaría comprender la relación de configuraciones organizacionales concretas y el poder ejercido en el proceso de trabajo.

Respecto a los choferes, de los aproximadamente 49 000 que se tienen registrados de manera ambigua ante SETRAVI (Secretaria de Transporte y Vialidad) (sumado a ello los choferes que trabajan de manera clandestina e irregular), los trabajadores del volante carecen materialmente de los medios para realizar su trabajo. Las unidades del transporte están fundamentalmente en manos de grupos familiares y de amigos que se encuentran fuertemente articuladas por razones de interés político, donde su origen por contraparte, se conecta con actores del Estado, partidos políticos y otras organizaciones.

Los trabajadores del transporte público concesionado, consideramos que en su mayoría, están desprovistos material y simbólicamente de los medios que articulan su trabajo. El medio de producción básico, que es la unidad de transporte, es un elemento fundamental de la cual, la mayoría de los choferes no dispone como suyo. Esta situación tiene su razón de ser en que el transporte público de microbuses y camiones, al ser concesionado, ha permitido en lo concreto, articularlo desde el fundamento que la propiedad individual y su derecho a disponer de ella. Es decir, este transporte público fue de origen constituido con vistas a la promoción de intereses particulares en un entramado de redes políticas y complicidades. Con ello, el medio básico de producción del servicio, la unidad de transporte, ha permanecido en manos de pocos y con el paso del tiempo, se han conformado en organizaciones con fuertes capitales económicos y políticos.

Hacia una investigación de orden relacional configurativa desde un concepto ampliado de trabajo.

El trabajo, como concepto multidimensional conlleva una dimensión objetiva, una dimensión propia del sujeto y una más que considera el trabajo como fin

en sí mismo o como medio (Neffa, 2003). La especificidad de cada trabajo proviene de la articulación de este proceso de producir con determinadas relaciones sociales amplias, con relaciones económicas, de poder, de interés, de influencia y culturales. Por tanto, la delimitación de lo que es y lo que no es trabajo no es natural ni universal sino que depende “de las propias concepciones sociales y poderes dominantes en este respecto” (De la Garza, 2007).

Así, partiendo de un concepto ampliado de trabajo retomamos la propuesta de abordar *el control del proceso de trabajo* más allá de la estricta relación entre capital-trabajo, permitiendo observar cómo se configuran relaciones de trabajo entre trabajador-empendedor, trabajador-cliente, trabajador- miembros de la familia, trabajador-otros trabajadores, trabajador-autoridad pública.

En este marco, *el control del proceso de trabajo* puede constituirse entre múltiples relaciones que lo generan, por lo que es necesario considerar las relaciones de poder entre los actores, cómo se estructura la actividad, la identidad de los trabajadores tanto a nivel individual como colectivo y las formas de acción/ interacción que ellos despliegan.

Así, *el control del proceso de trabajo* es el ejercicio en el que espacios cerrados a los consumidores como la fábrica o la oficina se llevan a cabo la vigilancia, revisión, observación, registro e intervención en los ritmos de trabajo, el uso de diversas herramientas, nivel de calidad y de productividad e intervención en el manejo de algún tipo de tecnología. Ampliando este concepto, para la actividad del operador de transporte público, implica considerar las anteriores actividades en una amplia relación con distintos actores (como los usuarios y actores urbanos) que intervienen en la producción y consumo del servicio que configuran una gran variedad de interacciones sociales en los espacios urbanos abiertos. Este eje pretende reconstruirse como un eje relacional entre las estructuras, subjetividad y acciones (interacciones) que den razón de las formas de control en el trabajo atendiendo a la rebelión o formas de resistencia que se presenten, la

libertad, la subordinación, la coerción, lo burocrático, lo técnico, la costumbre, el carisma y formas de juego en el proceso de la producción del servicio. Así, en la constitución de identidades y de colectivos sociales no sólo influyen en ellos el mundo laboral sino que hay que considerar también otros ámbitos del mundo de la vida de los sujetos que sean pertinentes en el problema de investigación. Se considera la presión de distintas estructuras mas no la determinación en las acciones, ya que entre ambas media la subjetividad, entendida como proceso de dar sentido que utiliza códigos culturales a través de la formación de configuraciones de sentido para las situaciones concretas en un espacio viable de significaciones más que de determinación cultural.

De lo anterior, consideramos que el trabajo asalariado no es la única actividad y relación social que puede articular identidad, sino que en los trabajos informales y precarios también pueden ser mundos laborales que articulen subjetivamente identidades colectivas ancladas en el mundo del trabajo. Las relaciones sociales laborales pueden conectarse con otras relaciones fuera del ámbito laboral (como en ámbitos de la familia, de esparcimiento, del lugar de residencia, del ejercicio de la política, del consumo, de la amistad, con el territorio) e inclusive estar mutuamente imbricadas. El propósito que persigue esta investigación es abordar el mundo laboral a través del proceso de trabajo considerando posibles ámbitos que no son propiamente laborales pero que pueden estar implicados de manera muy importante en el proceso de trabajo.

Por último, pensamos que considerar la ampliación del concepto de trabajo y de sujeto laboral en esta investigación propone un importante reto a los estudios del proceso de trabajo que abordan procesos productivos como este servicio. La propuesta configurativa de comprender el trabajo del transportista busca abordar la actividad laboral como una relación entre aquellas estructuras, subjetividades y acciones sociales con sentido a través del *eje relacional de control de trabajo ampliado* (relación con la tecnología, organización del trabajo, la calificación y las condiciones laborales)

abordando el impacto en la subjetividad de los trabajadores en el control y resistencia subjetiva que ejercen éstos en el proceso productivo.

Así, en el centro de esta investigación se ubica la construcción de la identidad laboral como configuración específica que tiene su anclaje en la experiencia del trabajo del transportista. Experiencia tanto como creación del sentimiento y del pensamiento (Tuan, 1977). Experiencia producto de una fuerte articulación de los campos de la subjetividad con el campo de la territorialidad¹. Esto debido a la intensa interacción que el trabajador en este caso tiene con el espacio urbano.

Así, la investigación laboral en curso que aquí hemos presentado de manera muy resumida, buscaría considerar aquellos elementos objetivos y subjetivos de distinto orden en términos relacionales que configuran la identidad laboral del trabajador, el control y la resistencia en el proceso de trabajo y la realidad laboral considerada ésta como una construcción social.

BIBLIOGRAFIA

Bacelis, Roldán Sandra (2003), *Organizaciones de Transportistas en el servicio público del Distrito Federal, 1988-2000*, Tesis para obtener el grado de maestría en Planeación y Políticas Públicas, UAM-Azcapotzalco, México.

De la Garza, Enrique (2010), *Trabajo, identidad y acción colectiva*. Plaza y Valdés, UAM-I, México.

¹ La territorialidad es la relación vital entendida como una (o más formas) de habitar un espacio, donde el vínculo con el territorio está tejido por una gran amplitud de relaciones sociales, políticas, económicas y culturales con sentidos relacionados al ejercicio del poder, a la reproducción de la desigualdad, pero también promoción de la solidaridad y defensa de la vida entre otras (Lindón, 2006). La territorialidad puede implicar relaciones que incluyen componente de tipo emocional entre los individuos y su espacio, defensa de territorio, apropiación (sentido de pertenencia) y relación de alteridad.

_____ [Coord.](2011a), *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*, tomo I. Plaza y Valdés, UAM-I, México.

_____ (2011b), *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*, Tomo II, Plaza y Valdés, UAM-I, México.

_____ (2007) *Hacia un concepto ampliado de Trabajo*. Ponencia presentada en el Seminario sobre Trabajo, Relaciones Laborales y Regulación, 12 de noviembre, Buenos Aires.

Dubar, C. (1991), *La socialisation, Construction des identités sociales et professionnelles*, Paris: Armand Colin citado por Guevara R. Rosana y José Luis Torres Franco, *Identidades laborales y condiciones de trabajo en la hotelería* (S/f).

Dubar, C. (2001), "El trabajo y las identidades profesionales y personales", *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, Año 7, No. 13, Buenos Aires.

Hualde, Alfredo (2009), *Trabajar y vivir en la frontera: identidades laborales en las maquiladoras de Tijuana*. Porrúa/COLEF, México.

_____ (2013), "Los contornos sociodemográficos y sociolaborales de la precariedad en tres casos de estudio" en Rocío Guadarrama, Alfredo Hualde, Silvia López y Hedald Tolentino, *Dimensiones, dinámica y significados de la precariedad laboral en México. Un estudio comparativo en tres ocupaciones*, COLEF/UAM: México.

Lindón, Alicia (2006a), "De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción" en Alicia Lindón, Miguel Á. Aguilar Díaz y Daniel Hiernaux (Coordinadores), *Lugares imaginarios en la metrópolis*, México: Anthropos Editorial, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Iztapalapa.

Navarro B. Bernardo (2005), “El servicio de transporte urbano y los procesos sociales”, *Veredas*, 10, Primer semestre de 2005. UAM-X.

Neffa, Julio C., (2003), *El trabajo humano*, CEIL-PIETTE / CONICET: Buenos Aires.

Salazar, León C. (2011), “El problema de la identidad y la acción colectiva de los microbuseros” en Enrique de la Garza (Coord.), *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en trabajadores no clásicos*, UAM-I.

Tuan, Yi-Fu (1977), *Space and Place: The perspective of experience*, Minneapolis: University of Minnesota.

Zemelman, Hugo (2006) “Alternativas en el método de la investigación científica ¿Es la prueba de hipótesis el único camino?” en Enrique de la Garza Toledo (Coord.), *Tratado Latinoamericano de Sociología*, México: UAM-I/Anthropos.