



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Tolerancia cero a los vagoneros del STC – Metro: resistencia y organización frente al desalojo

Carlos Juárez Gutiérrez

xuarez@live.com

Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) – Iztapalapa
México



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

RESUMEN

Actualmente el trabajo de los vagoneros del STC – Metro forma parte de la dinámica cotidiana en este vital medio de transporte en la Ciudad de México. Sin embargo, su presencia en los vagones del Metro se ha convertido en un problema tanto para las autoridades del STC – Metro como para el Gobierno de la Ciudad de México, en su calidad de administradores de dicho espacio público. Mientras que para los vagoneros de Metro las autoridades son los referentes principales de negociación y conflicto en el ejercicio de su derecho al trabajo.

Sin embargo, la existencia y permanencia de la ocupación de vagonero se desarrolla en medio de dinámicas interacciones entre un conglomerado de actores que propician u obstaculizan el desarrollo de este fenómeno: por un lado los usuarios que se convierten en clientes, las organizaciones de vagoneros que regulan los procesos de trabajo o incluso partidos políticos lo fomentan. Por el otro, las autoridades del STC- Metro, las agencias de seguridad o funcionarios del Gobierno de la Ciudad de México lo inhiben. De esta forma, a través de un concepto ampliado de trabajo es posible pensar la ocupación del vagonero como el resultado de una construcción social más allá de su adscripción al mercado de trabajo. (de la Garza, 2011; 2010)

La aplicación de la política de Cero Tolerancia (*Broken Windows*) (Kelling, 1982), como política administrativa sancionadora de las conductas que rompan con la normatividad establecida (Arroyo, 2003), endurece las estrategias administrativas las cuales están orientadas a la desaparición de la ocupación del vagonero, negando su derecho al trabajo e inscribiéndose en un proceso de deconstrucción social traducido en un esfuerzo sistemático de desaparición de los pobres del ámbito público, intentando transformar un problema político, enraizado en la desigualdad económica e inseguridad social, en un problema de criminalidad. (Wacquant, 2006; Davis, 2007).

Asimismo, dicha política puede producir transformaciones en los procesos de trabajo del vagonero nacidas del desarrollo de acciones de resistencia de los trabajadores, ya sean individuales o colectivas, mismas que potencialmente estarían en capacidad de trascender en formas de organización más amplia para la defensa de su derecho al trabajo.

Así, la presente ponencia establece un análisis de los procesos de trabajo del vagonero a través de un acercamiento empírico realizado en 2012 producto de mi inserción a la Unión Única Independiente de Vagoneros del Metro A.C., en la Línea A (Pantitlan – La Paz) a través de técnicas propias de la observación participante. Este análisis permitirá establecer una aproximación a las potencialidades organizativas que pueden desarrollar los vagoneros del Metro para la defensa de su ocupación frente a las estrategias gubernamentales de desalojo operadas actualmente.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

ABSTRACT

Currently, the work of STC - Metro wagons is part of the daily dynamics in this vital means of transportation in Mexico City. However, its presence in Metro cars has become a problem for both the authorities of the STC - Metro and the Government of Mexico City, in their capacity as administrators of this public space. While for Metro wagons the authorities are the main points of negotiation and conflict in the exercise.

However, the existence and permanence of the occupation of subway seller is developed in the midst of dynamic interactions between a conglomerate of actors that propitiate or hinder the development of this phenomenon: on the one hand the users who become customers, the organizations of wagons that regulate the work processes or even political parties promote it. On the other hand, the authorities of the STC-Metro, the security agencies or officials of the Government of Mexico City inhibit it. In this way, through an extended concept of work it is possible to think of the occupation of the coach as the result of a social construction beyond its attachment to the labor market. (de la Garza, 2011; 2010).

The application of the policy of Zero Tolerance (Broken Windows) (Kelling, 1982), as an administrative policy to sanction behaviors that break with established regulations (Arroyo, 2003), hardens the administrative strategies which are oriented to the disappearance of denying their right to work and enrolling in a process of social deconstruction translated into a systematic effort to disappear the poor from the public sphere, trying to transform a political problem, rooted in economic inequality and social insecurity, into a problem of criminality. (Wacquant, 2006, Davis, 2007).

Also, this policy can produce changes in the worker's work processes born of the development of workers' resistance actions, whether individual or collective, which would potentially be able to transcend into more extensive forms of organization for the defense of their right to work.

Thus, the present paper establishes an analysis of the worker 's work processes through an empirical approach carried out in 2012, as a result of my insertion in the Single Independent Union of Vagoneros of Metro AC, in Line A (Pantitlan - La Paz) to through techniques of participant observation. This analysis will allow us to establish an approximation to the organizational potential that can be developed by Metro wagons for the defense of their occupation in relation to the current governmental eviction strategies.

Palabras clave

Vagoneros del Metro, Tolerancia cero, Trabajo.

Keywords

Subway seller, Zero Tolerance, Work.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

I. Introducción

Actualmente el trabajo de los comerciantes ambulantes en los vagones del Metro forma parte de la dinámica cotidiana en este vital medio de transporte de la Ciudad de México. Sin embargo, la existencia y permanencia de dicha actividad laboral se desarrolla en medio de la aplicación de una política de Cero Tolerancia (*Broken Windows*) implementada por las autoridades de dicha paraestatal con la intención de eliminar dicha práctica.

Este endurecimiento en la prohibición de la ocupación del vagonero niega el derecho al trabajo de estos comerciantes; inscribiéndose en un proceso de deconstrucción social traducido en un esfuerzo sistemático de disipación de los pobres del ámbito público, intentando transformar un problema político, enraizado en la desigualdad económica y laboral, en un problema de criminalidad.

Sin embargo, y a pesar de la existencia de mecanismos de endurecimiento de las prohibiciones institucionales para erradicar esta ocupación, ésta se sigue realizando con cierta regularidad, lo que deja entrever la operación de estrategias individuales y colectivas realizadas por parte de los trabajadores para persistir en su actividad comercial.

Estas estrategias implican la compartición de códigos subjetivos con los cuales se fraguan rasgos de identidades individuales y colectivas con relación al trabajo que se realiza en el vagón del Metro; lo cual supone la generación de acción colectiva movilizadora a través de las organizaciones que representan a estos trabajadores frente a las autoridades que administran el espacio en que se desarrollan laboralmente.

Estas organizaciones hacen las veces de intermediarios que canalizan el conflicto laboral, que no encuentra un empleador con el cual negociar un contrato, fundamentando dispositivos de negociación y consenso en los cuales intervienen intereses sociopolíticos y económicos establecidos más allá de la existencia de un discurso oficial gubernamental enfocado en la renovación urbana y el aseguramiento de la calle que solo consideran posible a partir de emprender una lucha sin tregua contra la informalidad en la ciudad de México.

Al mismo tiempo, este discurso punitivo que relaciona las actividades laborales informales realizadas en espacios públicos a la inseguridad, penetra un concepto homogeneizador de ciudadanía que parte de la idea de legalidad, competitividad y renovación urbana.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

De esta forma, el ejercicio de una política de Tolerancia Cero a los trabajadores del vagón viene a inscribirse en un proceso más amplio enfocado en la eliminación de actividades laborales callejeras, el cual se aplica prioritariamente en las zonas céntricas expandiendo su impacto a las periferias.

Precisamente dentro de este proceso de gobernanza de las calles y espacios públicos, resulta de enorme relevancia analizar la influencia espacial en la operación de estas políticas públicas y en las acciones individuales y colectivas que en determinados contextos producen los actores para enfrentarlas.

En el contexto de la periferia urbana metropolitana oriente, la interacción jurisdiccional entre gobiernos delegacionales y municipales del Estado de México juega un papel crucial en este proceso de prohibiciones crecientes con el que diariamente estos trabajadores cohabitan.

Frente a esta problemática laboral en la que se encuentran los comerciantes del vagón, la investigación que actualmente se encuentra en curso, nacida de un estudio previo del cual extraemos algunas conclusiones desde las cuales parte el siguiente objetivo general:

- Analizar el impacto de la política de Cero Tolerancia en el trabajo de los vagoneros y de las estrategias que desarrollan para persistir en sus prácticas.

Asimismo, se pretende dar cuenta de tres objetivos particulares:

- Explorar las acciones delegacionales y municipales relacionadas a la política de Cero Tolerancia en el Metro y las de los vagoneros para seguir realizando sus prácticas laborales.
- Analizar la organización y acción colectiva que los vagoneros desarrollan en su ejercicio laboral.
- Indagar la influencia espacial y territorial en el desarrollo de estrategias de persistencia de los vagoneros.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

II. Marco teórico/marco conceptual

El trabajo que realizan los comerciantes y artistas en los vagones del Metro de la Ciudad de México (CDMX) al formar parte de uno de los espacios urbanos de mayor relevancia en la capital mexicana ha sido objeto de estudios realizados desde tres principales enfoques: desde las causas que producen su existencia y reproducción (Salas, 2015), desde su posición de acuerdo al mercado de trabajo como expresión del desbordamiento de la informalidad laboral que se realiza en espacios públicos (Sánchez, 2008; Hernández, 2014) y desde la recuperación de la perspectiva del actor en cuanto a sus procesos de trabajo (Ruíz de los Santos, 2009) y los riesgos a la salud que estos implican (Salas Cisneros, 2014).

Esta última perspectiva establece las bases para plantear un análisis de la conformación de identidades colectivas que estos trabajadores comparten y las acciones colectivas a través de las cuales persisten en la realización de su trabajo en un espacio común en donde, desde la normatividad vigente se encuentra prohibido, mientras que en la realidad se sigue realizando con cierta regularidad. Por ello, el análisis de esta articulación entre hechos y discursos se ha presentado desvinculado de las relaciones de trabajo que se establecen entre los administradores de dicho transporte y las de los diferentes territorios que atraviesa su vasta Red –consistente en doce líneas- con los trabajadores del vagón y sus organizaciones.

Así, con el incremento de las prohibiciones hacia esta actividad laboral inscritas en un Programa de Cero Tolerancia en donde el endurecimiento del trabajo policiaco, ha venido a posicionar a los elementos y mandos policiales como actores centrales en la operación de una política pública enfocada en la recuperación del espacio público, el cual, en el caso del Metro, según la versión oficial, los trabajadores del vagón se habían apropiado. Pero en el fondo, la política de Cero Tolerancia viene a perfilar esta y otras ocupaciones desarrolladas en espacios públicos como actos que deben ser eliminados a partir de la penalización de su ejercicio. El incremento en las prohibiciones y de la intolerancia para la realización de actividades como las que llevan a cabo los vagoneros, se da en medio de un contexto político de reforma en donde la CDMX se convierte en un Estado de la República más, desarrollándose un discurso oficial que difunde una idea de ciudadanía en la que los actores más pobres y sus prácticas no caben.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

En ese sentido, la política de Tolerancia Cero viene a manifestar una coalición entre los sectores público y privado hacia la forma en que usa y se accede al espacio público, inicialmente en contra de los vendedores en las calles del Centro Histórico (Silva, 2011; Gayosso, 2012), en el Centro Histórico de Coyoacán y en Iztapalapa posteriormente (Olivo, 2012); mientras que por otro lado en cuanto a transporte se refiere, la transición en el trabajo de los microbuses desplazados por la extensión de las líneas de Metrobús (Clemente, 2010) y la acción colectiva de taxistas frente a las presiones administrativas de las autoridades (Pogliaghi, 2012) muestran el evidente endurecimiento de la administración de justicia en la capital que repercute en los trabajadores de los espacios públicos. De esta forma se entrelazan los objetivos de las políticas de seguridad, movilidad urbana y sustentabilidad (Leal, 2017).

Igualmente, se han producido transformaciones socioeconómicas y políticas agudizadas desde la Firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá (TLCAN) que no han sido ajenas de los pobres urbanos conformándose una “globalización no hegemónica que brinda alternativas de consumo y de supervivencia a través del empleo que genera para los vendedores y de movilidad social para quienes hacen negocios”. (Alba, 2012)

Pero, para que pueda tener lugar la circulación y venta de mercancías en los lugares más visibles y prohibidos, tanto por sus implicaciones espaciales como fiscales, es necesario que los vendedores estén bien organizados a través de liderazgos encargados de negociar su permanencia frente al contexto de prohibiciones crecientes y la reproducción de actores con quienes establecer acuerdos generalmente de tipo corporativo y clientelar. Esta situación se complejiza en los casos de las Líneas en las que existen estaciones enclavadas en territorio mexiquense como sucede principalmente en las Líneas A y B; en donde dichas organizaciones deben pactar con gobiernos municipales a cambio de apoyos de tipo electoral.

Por ello, entender el trabajo que realizan los vagoneros del Metro únicamente desde la perspectiva de la informalidad, ya sea que esta se extienda bajo el auspicio del Estado (Portes y Castells) o como el resultado del exceso de las regulaciones del mismo (De Soto, 1986; Gandolfo, 2010) nos cerraría



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

las posibilidades de comprender el trabajo de los vagoneros desde un concepto ampliado que no se restrinja al trabajo asalariado.

Por ello, la presente investigación se propone partir de la postura teórica del trabajo no clásico que considere la ocupación como el resultado de una construcción social producida por la existencia de un cierto control en los procesos de trabajo y una regulación de las relaciones sociales que en su desarrollo se producen (De la Garza, 2005, 2011). Pretender una aproximación al fenómeno de la venta ambulante de los vagones del Metro desde esta visión

Asimismo, el marco conceptual de la investigación que actualmente se encuentra en curso lo componen los siguientes conceptos ordenadores que guían el trabajo de campo.

Campo relacional	Concepto ordenador	Dimensión	Subdimensión
Trabajo	Control del proceso de trabajo	Regulación de las relaciones sociales de trabajo	Conflicto y construcción social de la ocupación
Organización	Acción social	Identidad colectiva	Acción colectiva y negociación
Periferia urbana	Expansión citadina	Construcción socio espacial del territorio	Consenso situado



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

III. Metodología

Para comprender los procesos de acción y organización colectiva que se desarrollan en la trama ocupacional de los trabajadores del vagón, resulta conveniente establecer un análisis que reconstruya diferentes niveles de la realidad que intervienen en la conformación de cambios y continuidades establecidos por los vagoneros en el desarrollo de su ocupación laboral.

Investigar la realidad partiendo de una epistemología crítica implica un modo de enfrentar el problema de complejidad social no desde la simplificación y el desmembramiento, sino desde una visión de totalidad como complejidad de articulaciones y determinaciones contextualizadas y respondiendo a características que son propias a los sujetos sociales allí ubicados. (Zemelman, 1996) En un orden de ideas similar, de la Garza propone el establecimiento de una articulación entre diferentes teorías y de la cotidianeidad de los sujetos, esto con la finalidad de abrir el campo heurístico en busca de lo indeterminado.

Frente a la reconstrucción articulada la cual delimita la realidad, Enrique de la Garza propone una reconstrucción de la totalidad concreta, estableciéndose desde una:

Configuración de conceptos en lugar de teoría estándar como sistema hipotético deductivo; configuración de relaciones sociales; configuración de estructuras; configuración de códigos subjetivos para dar significados, que conduce a ver las relaciones entre estructuras - subjetividades y acciones como configuración de configuraciones. (De la Garza, 2001: 119).

Epistemológicamente, el problema central reside en cómo captar a la realidad en transformación, impulsada por factores estructurales y a la vez subjetivos, tanto en cuanto acción, como en cuanto subjetividad.

Pretender lograr un acercamiento investigativo acerca de la acción y organización colectiva de los vagoneros del Metro, desde una perspectiva epistemológica crítica, implica un posicionamiento metodológico en el cual se tome en cuenta un análisis articulado de hechos sociales, de discursos y motivaciones en donde la posición del individuo adquiere un lugar de enorme relevancia.

De esta forma, se parte de una visión metodológica para la construcción del objeto de estudio que integre acontecimientos fácticos y no fácticos que se distancie de explicaciones causales sustentadas en hipótesis verificables o refutables.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Por ello, la inquietud por comprender los procesos de producción y reproducción de significados, tanto de la ocupación de vagonero como de la conformación de acciones y organización colectivas para su defensa frente a los programas gubernamentales enfocados en su eliminación, requiere ser auxiliada por técnicas de investigación social interpretativas.

La estrategia metodológica se propone una aproximación al objeto de estudio (acción y organización colectiva de los trabajadores del vagón) solo comprensible desde el rescate de la percepción que tiene el sujeto de estudio (vagoneros) de su realidad y del sentido que adquieren sus acciones influenciadas por un discurso (como trama de sentido) que las motiva y reproduce.

En este sentido, las acciones e interacciones son el núcleo a partir del cual, se puede obtener la comprensión profunda de los símbolos y significados que posibilitan la existencia y persistencia de la ocupación laboral de los vagoneros del Metro.

Por tanto, hacer referencia a la investigación de corte cualitativo, es hacer explícita la utilización de un enfoque de estudio centrado en lo humano, en lo interior y subjetivo, en la producción de significados y sentimientos de los sujetos de estudio (Ruíz Olabuénaga, 1996). La perspectiva hermenéutica, desde la que se plantea la presente investigación, se centra en el entendimiento e interpretación; con lo que se orienta a captar el origen, el proceso y la naturaleza de estos significados que brotan de la interacción simbólica entre los individuos (Schutz, 1974).

En el caso concreto que nos ocupó y ocupa, desde un razonamiento inductivo se establece la propuesta de analizar las particularidades de la situación de los vagoneros de determinada Línea, para arribar a posibles generalidades efectivas para los comerciantes que trabajan en cualquier otra Línea de la Red. Así, la presente propuesta de estrategia metodológica parte de inmersión en el mundo de vida y de trabajo de los vagoneros que trabajan en la Línea A del Metro, los cuales persisten en su ocupación organizados en torno de la Unión Única Independiente de Vendedores del Metro A.C. (U.U.I) como organización del trabajo.

La decisión de estudiar este grupo de vendedores organizados en torno a esa estructura jerárquica, deviene de la realización de una investigación previa con estos sujetos de estudio en el contexto de la campaña electoral para la elección de la presidencia municipal de Los Reyes –municipio en que se enclava la terminal oriente de la Línea A- la cual se empalmó con la elección presidencial de 2012.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Para ello se plateó un acercamiento de inmersión en que se retomen perspectivas que den cuerpo a la discursividad de los vagoneros a través de la entrevista, lo que permitió el acceso a rasgos de la historicidad en que estos trabajadores desenvuelven sus interacciones.

Al realizarse en un contexto urbano como lo es el Metro de la Ciudad de México, merece una serie de distinciones acerca de los retos que conlleva el trabajo de campo en espacios públicos desde una visión de observación flotante (Delgado, 1999: 36 - 37), la cual se desarrolló desde la experiencia misma de estos trabajadores al realizar su ocupación desde la visión del investigador.

Así, desempeñándome como trabajador del vagón se realizó un trabajo de campo con los sujetos sociales desde la perspectiva de coinvestigación en donde se recuperaron relatos de vida a través de su discursividad (de su narración) con técnicas particulares de entrevista individual que son interpretadas desde la descripción densa. (Rowles, 1978).

De esta forma, realizar un acercamiento autobiográfico con los vagoneros, interactuando como compañeros de trabajo ofreció evidencia de procesos de re significación de su ocupación y de sí mismos como trabajadores.

Pero sobre todo, lo que se puede identificar en el fondo de su discurso, es la concepción que tienen de la organización y las acciones que pueden desarrollar para la defensa de su ocupación frente a las estrategias institucionales que tienen por objetivo eliminarla.

Con base en lo anterior, parece pertinente partir de un análisis de contenido como auxiliar cualitativo en la comprensión de los elementos discursivos recuperados de los relatos de los vagoneros, con lo cual establecer una comprensión amplia que recupere significaciones cambiantes y persistentes que nos permitan afrontar los intereses que fundamentan la presente investigación.

Por otro lado, el respaldo de la autoetnografía aporta una perspectiva epistemológica que sostiene que la vida individual puede dar cuenta de los contextos en los que le toca vivir a una persona, así como de las épocas históricas que recorre a lo largo de su existencia.

Para Carolyn Ellis (1996), la autoetnografía es un género de escritura e investigación autobiográfico que conecta lo personal con lo cultural, por lo que es vital tener claro que la importancia de tomar el contexto cultural, presente en la etnografía clásica y en la antropología social no ha perdido su importancia, solo que las distinciones entre lo personal y lo cultural no siempre son claras.



Así, la existencia de una estructura narrativa posibilita incluir en el análisis una trama o argumento del relato y no solo la mera transcripción de entrevistas sino complementando las viñetas o fragmentos con estrategias literarias.

De esta forma el proceso de investigación de campo con apoyo de la autoetnografía entraña el inicio de un itinerario introspectivo, y a la vez reflexivo, en donde la experiencia personal juega un papel decisivo en la comprensión de los fenómenos y realidades estudiadas. Esta propuesta metodológica permite acceder de manera privilegiada al mundo personal del investigador inserto en el entorno sociocultural del que nacen esas mismas referencias, en este caso de mi experiencia como trabajador del vagón.

Así, la perspectiva autoetnográfica permite establecer una conjunción de los niveles microsociales y macrosociales presentes en la realidad estudiada, las relaciones intergeneracionales y la interacción de periodos históricos particulares dentro del llamado conocimiento situado que relaciona la vida personal del investigador con los temas que elige estudiar.

Con base en lo anteriormente expuesto, la perspectiva autoetnográfica funge como un auxiliar epistemológico y metodológico con el cual establecer un vínculo analítico entre lo personal y lo cultural y su influencia en el desarrollo del estudio social planteado.

IV. Análisis y discusión de datos

La ruta del Metro en que se realizó el estudio previo y en el cual se investiga actualmente, tiene la particularidad de representar un problema de gobernanza en el espacio público debido a la colindancia jurisdiccional entre los límites de la CDMX y el Estado de México, en la periferia urbana oriente de la megalópolis mexicana. En medio de la aplicación de una política de Tolerancia Cero, que tiene por objetivo la eliminación de su ocupación, los vagoneros resisten frente a la amenaza que representa dicha política pública a su fuente de subsistencia.

Mientras que en 2012, los integrantes de la U.U.I. participaban en la campaña política del Partido Revolucionario Institucional (PRI) que pretendía mantener al partido al poder de la Presidencia Municipal de Los Reyes, a cambio del respaldo a su ocupación, parecían ser conscientes de la relevancia política y económica que adquiere su presencia en los andenes y de su vinculación con



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

mecanismos de clientelismo político corporativo, en donde la organización de trabajadores del vagón debe sincronizar sus estrategias colectivas. Posicionándola como una estructura supeditada a los intereses políticos corporativos del partido en el poder.

Sin embargo, se han presentado cambios en la forma de asumir la organización la cual viene a representar un escenario real, caracterizado por una vida cotidiana de avances y retrocesos, apertura y conflicto, encuentros y desencuentros desde donde resistir estratégicamente una política pública implementada por las autoridades que ven en su ocupación un problema de (in) seguridad y una transgresión al orden público del Metro.

Frente a este proceso hegemónico de administración del STC - Metro que representa una política de Cero Tolerancia, se equipara al trabajo del vagón a una falta administrativa, y el incremento de operativos policiales que castigan esta ocupación y a quien la desarrolle, la organización se ha venido resignificando por los trabajadores como una estructura de normas gestada de la administración de la ocupación del comercio ambulante en el Metro donde entran en contacto cotidiano los actores a partir de procesos de negociación y lucha constantes para abrir espacio a sus decisiones colectivas.

En la Línea A, ese organizarse o desorganizarse, trae consigo aciertos y errores creando la existencia de la necesidad de una estructura organizativa la cual funcione como una entidad que simboliza la defensa de los intereses de los componentes del grupo organizado, sobre todo para hacer frente a las detenciones, remisiones y decomisos de mercancía por parte de los elementos policiales. Sin embargo, las acciones colectivas de los trabajadores del vagón agremiados a la U.U.I, no pueden ser homogéneas, pues la conformación de tres organizaciones al interior de la Unión fragmenta la posibilidad de establecer estrategias grupales.

De esta manera, desde la implantación de una política de Tolerancia Cero en el Metro en 2015, los vagoneros pertenecientes a la U.U.I han debido establecer estrategias comunes que no distingan la organización de la que forman parte, sin embargo, la figura del líder como artífice de la organización, aunque con menor legitimidad sigue realizando la principal función de intermediación con las autoridades, en donde la administración de los procesos de trabajo que se fundamentan en sus decisiones parece degradarse al encontrar una disminución de influencia sobre la medida punitiva.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Asimismo este proceso de deconstrucción social que apunta a la eliminación del trabajo del vagonero, perfila una forma de administrar el espacio urbano en donde al exclusión del pobre del ámbito público reproduce las desigualdades abriendo la posibilidad de producir entre los afectados la conformación de una movilización social más amplia en la defensa de su legítimo derecho al trabajo.

V. Conclusiones

La precarización y flexibilización laborales constituyen dos elementos clave del mercado de trabajo en México, mismos que hacen de la pobreza y la exclusión sus principales características. En el caso de los vagoneros del Metro, la política de Cero Tolerancia implementada por el STC – Metro no solo significa un proyecto más, entre otros muchos que han existido, para intentar la eliminación de esta ocupación; más bien significa la transmutación del concepto que el gobierno tiene de esta ocupación, considerándola un delito, el cual debe ser combatido con mano dura. Pero al mismo tiempo, se trata de la expansión de una forma de administrar el espacio público, partiendo de la visión que Kelling (1982) propone para contener los índices de criminalidad en el marco de una agenda urbana enfocada en la inversión del capitalismo inmobiliario que apunta a la modernización del mismo.

En ese sentido, el impulso de este modelo de seguridad por parte de las autoridades de la CMDX no solo en el Metro sino también en el Centro Histórico, en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM, paraderos del Metro), Coyoacán, la Basílica de Guadalupe entre otros lugares con enorme flujo de personas, deja en claro que, uno de los objetivos de la llamada política de “cero tolerancia” es hacer desaparecer a los pobres del ámbito público; limpiar las calles para que no se vean los desposeídos, a los que no tienen hogar, a quienes piden limosna. No quiere decir que haya desaparecido la pobreza ni que hayan desaparecido la alienación o la desesperación social, significa más bien que los pobres ya no interfieren en la escena pública, de manera que el resto de la sociedad puede fingir que los pobres no están más ahí (Wacquant, 2006: 59-66).

Esta política se aplica a otros trabajadores en el espacio público convirtiéndose en un plan gubernamental que contribuye en la reproducción de las desigualdades y recrudece la pobreza de sectores sociales de por sí ya desfavorecidos.



XXXI CONGRESO ALAS URUGUAY 2017

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

Frente a este proyecto, el STC y el Gobierno de la CDMX pretenden trasplantar la idea de la Cero Tolerancia que profundiza la exclusión social mientras que por otro lado, los vagoneros han desarrollado la capacidad de colaboración en forma de solidaridad muy básica que les permite generar una identidad colectiva de un “nosotros” que se confronta a un “otros” que representan un enemigo común, superando en alguna medida la fragmentación que su pertenencia a determinadas organizaciones, cerrando filas para resistir a este modelo de seguridad que se enfrenta a su trabajo. Una política de seguridad que a casi tres años de aplicarse parece haber llegado para quedarse, hasta cumplir su objetivo esencial que es eliminar esta ocupación y castigar a quienes la realicen. Tarde lo que tarde, y mientras que el objetivo se concreta, la corrupción institucional que la ampara se encarece y las multas se acumulan en las arcas del gobierno local captadas en los Juzgados Cívicos por concepto de faltas administrativas.

A pesar de que la presencia de los trabajadores del vagón se ejerce paralelamente a la permanente presencia policial, la confrontación violenta que antes era uno de los principales elementos de lucha de estos trabajadores, hoy es sustituida por la existencia de complejos mecanismos de negociación entre los dirigentes de sus organizaciones con los administradores de dicho espacio, los altos mandos policiales responsables de ejecutar los operativos y con partidos políticos con quienes establecer relaciones de clientela política, lo que dificulta el ejercicio pleno de su derecho al trabajo.

De esta forma ese “nosotros”, que se confronta con los “otros” es captado por la lógica del clientelismo y del corporativismo político, que realmente le ofrece pocas posibilidades de sortear, con mejores condiciones de vida, un contexto de desempleo rampante y un mercado de trabajo de condiciones laborales profundamente precarias a las cuales, en muchos de los casos de los vagoneros no pueden acceder por cuestiones de edad, antecedentes penales, falta de documentación o escolaridad nula.

Así, los vagoneros se enfrentan cotidianamente a una lógica de administrar el espacio público, que representa el Metro, dentro de un proyecto modernizador que privatiza el territorio común en favor de las empresas inmobiliarias que invierten en su embellecimiento y por otro lado a la manipulación política de su situación laboral.

.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

VI. Bibliografía

- Alba Carlos, (Septiembre – Octubre 2012), La calle para quien la ocupa. Las condiciones sociopolíticas de la globalización no hegemónica en México DF. Revista Nueva Sociedad, N° 241.
- Arroyo, Mario. *Evaluando la “Estrategia Giuliani”: la Política de Cero Tolerancia en el Distrito Federal*. Centro Internacional de Estudios sobre Seguridad (CIES). Center for U.S. – Mexican Studies UC San Diego. En la conferencia: “Reformando la administración de Justicia en México”, Mayo 15 – 17 de 2003. Pp. 1 – 18
- Castells, Manuel y Portes Alejandro, *Debajo del mundo: Los orígenes, dinámica y efectos de la economía informal*, en *La Economía Informal: Estudio en los países menos avanzados y desarrollados*, The Hopkins University Press, E.U., 1989, Pp. 12
- Clemente Martínez, Carlos (2010) Significado del Trabajo, identidad y acción colectiva en conductores de transporte Metrobus. (Tesis doctoral), Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Iztapalapa. México.
- Davis, Diane E. *El factor Giuliani: delincuencia, la “cero tolerancia” en el trabajo policiaco y la transformación de la esfera pública en el centro de la Ciudad de México*. Estudios sociológicos, Vol. XXV, num.75, Septiembre – diciembre, 2007, pp. 639 - 681
- De la Garza, Enrique, (2005). *Introducción: Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto social ampliado*. Recuperado de:
<http://sgpwe.izt.uam.mx/pge/mahr/publicaciones/capituloslibros/introduccion.pdf>
- _____, (Coord) (2011), *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva. Tomo I*, Plaza y Valdés Editores. México, Pp. 11 – 21
- Delgado, Manuel (1999), *El animal público. Hacia una antropología de los espacios públicos*, Barcelona: Editorial Anagrama, pp. 36 – 58.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

- De Soto, Hernando, *El otro sendero: la revolución informal*, El Barranco, Lima, 1986. Pp. 111
- Ellis, C. y Bochner, A. (eds.) (1996), *Composing Ethnography: Alternative Forms of Qualitative Writing*, Walnut Creek, California: Altamira Press
- Gayosso Ramírez, José Luis (2012) *Trabajo, identidad y Acción colectiva en el trabajo no clásico: Los vendedores en el tianguis en el D.F.* (Tesis doctoral), Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Iztapalapa. México
- Kelling George; Wilson Q. James. *The pólíce and neighborhood safety*. The Atlantic Nagazine, March 1982.
- Leal Martínez, Alejandra (2017), *Securing the Street: Urban renewal and the figth against "Informality" in Mèxico City*. Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH), UNAM, México.
- Olivo Perez, Miguel Angel, (2011) *Persistir en el Centro Histórico: el ambulante como trabajo no clásico, en Trabajo no clásico, organización y acción colectiva (Tomo I)* (Coord. Enrique de la Garza) Universidad Autonoma Metropolitana, Palza y Valdes Ed. Pp. 109 - 159
- Pogliaghi, Leticia (2012), *Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México*, (Tesis doctoral), Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Iztapalapa. México
- Portes Alejandro, *En torno a la informalidad: Ensayos sobre la teoría y la medición de la economía no regulada*, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México, 1995, Pp. 46
- Rowles, Graham (1978), "Reflections on experiential fieldwork", en: Ley, David y Marwin Samuels (ed.), *Humanistic geography: Prospects and problems*, Londres: Croom – Helm, pp. 173 – 193.
- Ruíz de los Santos, S. R. (2009). *Deambulando con los vagoneros del Metro: La jornada sobre rieles*. (Tesis de maestría) Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) Iztapalapa. México.



**XXXI CONGRESO ALAS
URUGUAY 2017**

3 - 8 Diciembre / Montevideo

Las encrucijadas abiertas de América Latina

La sociología en tiempos de cambio

- Ruíz Olabuenaga, José Ignacio. (1996), *Metodología de la investigación cualitativa*, Bilbao: Universidad de Deusto, pp. 11- 32
- Salas Cisneros, Flora Verónica. (2015). *Aproximación a la salud de los vendedores en los vagones del Metro de la Ciudad de México 2013 – 2014*. (Tesis Maestría), Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) – Xochimilco. México.
- Schutz, Alfred. (1974), *El problema de la realidad social*, Buenos Aires, Amorrortu.
- Wacquant, Loïc. *Castigar a los parias urbanos*. Antípoda N° 2, Enero – Junio 2006. Pp. 59 – 66
- Wacquant, Loïc. *Crafting the Neoliberal State: Workfare, Prisonfare, and Social Insecurity*, Sociological Forum, Vol. 25, No. 2, June 2010
- Zemelman, Hugo (1996). *Problemas utópicos y antropológicos del conocimiento*. México, El colegio de México.