




Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

Fecha: (30, octubre, 2024)

Representante Legal
Universidad Autónoma Metropolitana
Presente

De conformidad con los artículos 26, 27 y 38 y demás relativos y aplicables de la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) y 6 de su Reglamento, autorizo a la Universidad Autónoma Metropolitana por un periodo de tiempo ilimitado para adecuar el formato del soporte material de mi obra literaria que lleva por título: “Condiciones Laborales de los Choferes de Transporte Público: Un Enfoque en el Trabajo No Clásico”, para su depósito y posterior divulgación con fines académicos y de investigación y sin fines de lucro, en cualquier medio electrónico institucional, siempre que la Universidad reconozca los derechos morales que ostento como autor, de conformidad con los artículos 18 y 21 de la LFDA.

Por lo anterior, declaro que mi obra es original, producto de mi contribución intelectual. Además, soy consciente y sabedor de que a través del *acceso abierto* en cualquier medio electrónico institucional, cuya finalidad es hacer accesible al público en general la obra literaria de la que soy autor (a), mi creación estará considerada como una divulgación previa, con todas las implicaciones que se derivan de ello. Para tal propósito, autorizo que mi obra cuente con la licencia creative commons  cuyos alcances son los siguientes:

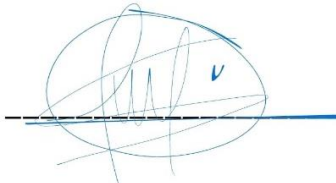
- Dar crédito por la creación original
- Permitir que otros distribuyan, remezclen, adapten y desarrollen su trabajo.

Asimismo, relevo de toda responsabilidad a la Universidad Autónoma Metropolitana de cualquier demanda o reclamación que llegara a formular alguna persona física o moral que se considere con derecho sobre la obra, y responderé por la autoría y originalidad de la misma, con todas las consecuencias jurídicas y económicas si ésta no fuese de mi creación, por lo que me hago responsable de cualquier litigio o reclamación relacionada con derechos de propiedad intelectual.

A t e n t a m e n t e

Nombre: Ana Cristina Razo Miguel

Firma:



Correo electrónico: anacristinarazomiguel@gmail.com



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

**“CONDICIONES LABORALES DE LOS CHOFERES DE TRANSPORTE
PÚBLICO: UN ENFOQUE EN EL TRABAJO NO CLÁSICO”**

PRESENTAN:

ANA CRISTINA RAZO MIGUEL

Matrícula: 2193058312

EMILY ELISHAY LEÓN TÉLLEZ

Matrícula: 2163054280

GUADALUPE YAZMIN GARCIA TAPIA

Matrícula: 2143073056

PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

LICENCIATURA EN SOCIOLOGÍA

DIRECTORA:

DRA. MARCELA ADRIANA HERNÁNDEZ ROMO

CIUDAD DE MÉXICO

SEPTIEMBRE 2024

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, expreso mi más sincero agradecimiento a la persona que ha estado presente en cada etapa del desarrollo de esta investigación y a lo largo de mi formación académica. Su apoyo, sacrificios y amor incondicional han sido fundamentales para que me convierta en la persona que soy hoy. Agradezco a quien me ha escuchado, aconsejado y motivado para seguir persiguiendo mis sueños a pesar de las adversidades. Esa persona que siempre ha creído en mí y sin la cual nada de esto sería posible, mi mamá, mi pilar más importante, todo esto es para ti.

A mis queridos hermanos:

Hermana, te agradezco por escucharme hasta altas horas de la madrugada, por brindarme consejos en cada momento sin juzgarme, por ser mi cómplice y celebrar mis triunfos. Sin tu madurez, alegría y valentía, no habría llegado tan lejos. A mi hermanito, gracias por las risas, las charlas y el apoyo incondicional que siempre me has ofrecido. Ustedes han sido un pilar fundamental en mi vida.

A mi padre, quien me apoyó y me hizo consciente de la importancia del papel de los conductores de transporte público, esto es por tí.

A mi querida familia: agradezco a mi abuelita, mi tía y mis primos por estar conmigo en cada momento, por cada fin de semana de alegría y convivencia, por su apoyo y fe incondicional en mí, por las lecciones, las charlas, las risas y mucho más. A mi querida tía que desde el cielo me inspira y me motiva a cumplir mis sueños.

A mi querida gata, Brise, mi compañera en las noches de estudio, su presencia ha sido un faro de luz y alegría en mi vida.

A mis amigos, les agradezco por todo lo vivido y por el apoyo constante que me han brindado, ustedes han sido parte fundamental de mi desarrollo académico y personal. A ese amigo que siempre me escuchó, me aconsejó, me dedicó tiempo y me tuvo paciencia, gracias por todo, ahora sé que yo sola me puedo dar el mundo entero.

Agradezco profundamente a mi asesora, la Dra. Marcela Hernández, por su apoyo incondicional en cada etapa de mi investigación; sin su confianza en nosotras, esto no hubiera sido posible.

Finalmente, agradezco a los conductores de transporte público que colaboraron en la realización de esta investigación. Su pasión, fuerza y optimismo día a día son invaluable. Gracias a todos esos conductores que hacen posible que llegemos a nuestros destinos, en especial a la ruta 53 de Los Reyes, La Paz, esto es para ustedes.

(Ana Cristina Razo Miguel)

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mis más sinceros agradecimientos a mi asesora, la Dra. Marcela Hernández, por guiar y corregir esta investigación, así como por motivarme en cada sesión para lograr concluir con éxito.

También agradezco de forma muy importante a los conductores de transporte público, por brindar información para ser utilizada en esta investigación, y no solo por la información sino por la forma en la que relataron haciéndonos sentir parte de ellos, ahora este trabajo es también gracias a ellos.

De igual manera agradezco a mi familia y las personas que fueron formando parte importante en este proceso, a quienes están y quienes ya no, por estar conmigo en las risas, preocupación y a veces llanto, estar cada tarde y madrugada, con su compañía o palabras de aliento.

A mi mamá y mi hija, las personas más importantes para mí, quienes velaban mi noche con su compañía, así como sacrificando parte de su tiempo o juegos, quienes siempre me han motivado y le han dado luz a mis días.

A esa persona, ahora un buen amigo que cuando me veía perdida me tendía su ayuda, que cuando necesitaba relajarme también estaba ahí, quien no me dejó en ningún momento en este proceso, viendo cada etapa de mí y guiando mi camino, haciéndome creyente de lo que soy capaz.

(Emily Elishay León Téllez)

AGRADECIMIENTOS:

Agradezco a mis padres Amparo y Tomas, por haber formado la persona que soy; por confiar en mí y apoyarme incondicionalmente en todos mis proyectos, además de motivarme a salir adelante a pesar de las adversidades que se me han presentado en este camino.

Agradezco a mi compañero de vida Abel, por apoyarme incondicionalmente en todo momento, por su amor sincero, acompañarme y guiarme en cada paso, además de celebrar cada triunfo obtenido en este proceso, ser mi soporte para seguir adelante, además de enseñarme a nunca rendirme, hacerme fuerte a pesar de las adversidades que se me han presentado.

Agradezco a mis hermanos por estar presentes de una u otra manera y apoyarme en este proceso.

Agradezco a mi amiga Maricela por su amistad sincera, y siempre estar conmigo, creer en mí y siempre estar en los momentos felices que compartimos en esta aventura.

Agradezco a nuestra asesora de tesina, la Dra. Marcela Hernández, por confiar en nosotras y compartirnos su conocimiento, además de convertirse en uno de los pilares importantes para poder realizar esta investigación.

Agradezco a los conductores de la ruta 53 (Transporte colectivo Pegaso), por su tiempo y por habernos brindado la información necesaria para realizar esta investigación, infinitas gracias.

Para concluir agradezco a la Universidad Autónoma Metropolitana por haberme dado la oportunidad de estudiar en esta casa de estudios y haberme formado como socióloga.

(Guadalupe Yazmin Garcia Tapia)

INDICE

Introducción.....	7
Planteamiento del problema.....	9
Pregunta de Investigación	10
Objetivo general	
Marco Teórico.....	11
Diseño de la metodología.....	23
Estado del Arte.....	24
Dimensiones de Análisis.....	28
Configuración Sociotécnica del Proceso de Trabajo	
Dimensión: Gestión de la mano de obra.....	29
Dimensión: Organización del Trabajo/Configuración del negocio... ..	30
Dimensión: Tipos de Relaciones Laborales.....	31
Dimensión: Perfil de la mano de obra... ..	32
Dimensión: Cultura, Trabajo Gerencial y Empresarial	33
Dimensión: Estilo Gerencial.....	34
Análisis de la Información.....	35
Análisis General	48
Conclusiones	60
Anexos	62
Instrumento de Investigación (Entrevistas)	
Entrevista 1.....	66
Entrevista 2.....	71
Entrevista 3.....	75
Entrevista 4.....	78
Entrevista 5.....	83
Entrevista 6.....	90

Entrevista 7.....	94
Bibliografía.....	99

INTRODUCCIÓN

La investigación se centra en las condiciones laborales de los conductores de transporte público en la ruta 53. Desde una perspectiva conceptual, se ha examinado la distinción entre trabajos clásicos y no clásicos, influenciada por las ideas de Enrique de la Garza, quien subraya la transformación en la naturaleza del trabajo y la aparición de nuevas modalidades de empleo. De la Garza argumenta que los trabajos no clásicos implican la participación de diversos actores, espacios e interacciones, desafiando la estructura tradicional de las relaciones laborales.

En contraste con el trabajo clásico, que se caracteriza por tener un contrato definido, un horario fijo, prestaciones y tareas específicas, el trabajo no clásico, aplicable en el caso de los conductores de combis de la ruta 53, no encaja en estas descripciones. Esto se debe a que estos trabajos van más allá de una simple relación laboral y generan también una interacción directa con los clientes, quienes se convierten en parte del proceso laboral.

En el trabajo clásico, las tareas tienden a ser más mecanizadas y repetitivas, aunque esto no excluye la existencia de rutinas en el trabajo de los choferes. Estos últimos se encargan de cobrar el pasaje al abordar el cliente, mantener la unidad en funcionamiento, realizar el mantenimiento y limpieza de la misma, y resolver cualquier incidente de manera autónoma. Además, aunque deben cumplir con una jornada laboral, no cuentan con un horario fijo. Dentro del marco del trabajo no clásico, la labor de los choferes de la ruta 53 se destaca por su complejidad en términos de interacción con diversos actores y la flexibilidad en las condiciones laborales, según lo propuesto por Enrique de la Garza.

Esta investigación, enriquecida por la perspectiva de De la Garza sobre el trabajo no clásico, tiene como objetivo comprender las condiciones de trabajo de los conductores de transporte público en la ruta 53, con el fin de contribuir al análisis y mejora de sus condiciones laborales.

La relación entre el cliente y el chofer es crucial, ya que el cliente inicia el proceso de trabajo del chofer y puede influir en la percepción general de la calidad del servicio. La forma en que el chofer interactúa con los pasajeros, su habilidad de manejo, el trayecto y el tiempo de viaje contribuyen a la impresión general del servicio. Además,

el contexto social también juega un papel importante, generando comentarios positivos o negativos sobre el comportamiento del chofer y el servicio proporcionado. Aunque el trabajo clásico y el no clásico pueden compartir algunos procesos similares, se diferencian notablemente en su estructura. El trabajo clásico implica un contrato escrito y un salario fijo, mientras que el trabajo no clásico se produce, circula y consume simultáneamente, como lo describe De la Garza.

En el caso de los choferes, su labor se desarrolla en un entorno donde se ofrece un servicio que no puede ser almacenado, sino que se realiza en el acto de transportar a los pasajeros a su destino. A pesar de que existe una jornada laboral y una rutina en el trabajo de los choferes, esta no se asemeja a la de un trabajo clásico. La investigación también abordará la jornada laboral de los choferes, incluyendo testimonios sobre sus experiencias. Se considerarán los diversos actores y procesos que influyen en el desempeño de los choferes, así como la toma de decisiones y la implementación de reglas que afectan su labor.

La interacción con los clientes es fundamental, ya que sin ellos no habría servicio, y el comportamiento del chofer, incluyendo el mantenimiento de la unidad y el trato hacia los pasajeros, afecta tanto a la calidad del servicio como a las emociones del chofer. La comunicación tranquila y amable por parte del chofer puede generar una respuesta positiva de ambos lados.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el municipio de Los Reyes, La Paz, la función esencial de los choferes de la Ruta 53 (Transporte Colectivo Pegaso) dentro del sistema de transporte público pone de manifiesto una serie de complejidades laborales y sociales que requieren una evaluación detallada, alineada con la perspectiva de Enrique de la Garza sobre el trabajo no clásico.

La relación laboral entre los choferes y los usuarios, así como con la administración de la ruta, constituye un aspecto crítico. En el marco del trabajo no clásico, estas interacciones tienden a ser más flexibles y menos estructuradas. Este análisis permitirá identificar áreas de conflicto mediante el estudio de los procesos de trabajo, los mecanismos de control y las resistencias involucradas. En resumen, esta investigación se enmarca dentro del concepto de trabajo no clásico, con el objetivo de comprender y abordar las complejidades específicas de las condiciones laborales que enfrentan los choferes de la Ruta 53.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cuáles son las condiciones laborales a las que se enfrentan los choferes de transporte público en la ruta 53 de Los Reyes, La Paz? Además, ¿existe un sentido de identidad entre los choferes y su trabajo o con la empresa para la que laboran?

OBJETIVO GENERAL

El objetivo principal de esta investigación es identificar la formalidad e informalidad en la que operan los trabajadores del transporte público, específicamente los conductores de combis en la ruta 53, y analizar las condiciones laborales en las que se desempeñan. Además, se reconoce la importancia de los clientes, quienes son una parte crucial de la acción de trabajar, del uso y manejo del transporte público.

Este estudio se realizará a través de una investigación sobre el trabajo no clásico, mediante la aplicación de cuestionarios a los operadores de esta ruta y la revisión de literatura relacionada con el transporte público, el trabajo formal, informal y no clásico.

El propósito específico de este análisis es obtener una comprensión integral del trabajo de los conductores de la ruta, abarcando sus fuentes de ingresos, acuerdos laborales, desafíos enfrentados, impacto en sus familias, cobertura de seguros y prestaciones, uso de herramientas tecnológicas, así como la dinámica de interacción con los pasajeros. Este análisis proporcionará una visión completa de las condiciones laborales y sociales de los conductores de transporte público.

MARCO TEÓRICO

El concepto de trabajo ha experimentado diversas transformaciones a lo largo del tiempo. Uno de los momentos más significativos en su evolución ocurrió en el siglo XX, cuando el capitalismo comenzó a considerar como trabajo únicamente aquellas actividades remuneradas. Este cambio llevó al desarrollo del concepto de mercado laboral, que engloba a quienes ofrecen su fuerza de trabajo y a quienes buscan emplearla (De la Garza, 2017, p. 7).

La Sociología del Trabajo se ha interesado particularmente en la producción capitalista y sus procesos productivos, lo que dio lugar a las primeras definiciones del trabajo clásico. Estas definiciones se basan en las teorías clásicas de la época, centradas en la industrialización y el uso de maquinaria.

La evolución del trabajo clásico está estrechamente vinculada a la Revolución Industrial, un fenómeno económico que dejó una huella considerable en las prácticas de producción capitalista. Se caracterizó por la introducción masiva de maquinaria y tecnología en los procesos productivos, transformando drásticamente los métodos tradicionales manuales hacia la producción en masa. Este cambio consolidó el concepto de trabajo asalariado, el cual define la remuneración económica que los trabajadores reciben a cambio de su labor.

El trabajo clásico se caracteriza por una serie de atributos que definen su proceso productivo: la jornada laboral con un horario establecido, un espacio físico donde se desarrolla (la fábrica), la manufactura de productos materiales, una remuneración fija (salario), y una relación entre el empleado y el empleador en la cual el trabajo se realiza en serie mediante maquinaria. Estos elementos son fundamentales en el sistema capitalista.

Sin embargo, Enrique de la Garza introduce un nuevo concepto: el trabajo no clásico. Este término engloba aquellas ocupaciones que no se ajustan a la categoría del trabajo clásico, y reconoce la relevancia de trabajos que pueden ser formales o informales, precarios o no precarios, típicos o atípicos, y que se orientan hacia diferentes modelos de producción. De la Garza define el trabajo no clásico como “aquel en el que la intervención del cliente es indispensable para que se realice la producción y se obtenga el producto. Ya sea porque se generan símbolos y se

transmiten al cliente o porque el producto es la interacción misma. Parte importante del trabajo no clásico es la producción e intercambio de símbolos (cognitivos, emocionales, morales, estéticos)” (2013, p. 319).

El trabajo no clásico se caracteriza por ser un proceso en el que la participación activa del cliente es esencial para su desarrollo adecuado. En este contexto, la interacción directa entre el cliente y el trabajador juega un papel fundamental, estableciendo una relación significativa que impacta directamente en el proceso productivo. Este tipo de ocupación se desvía del modelo tradicional de empleo asalariado a tiempo completo, ya que, por ejemplo, los conductores de transporte público no cuentan con un salario fijo. En su lugar, obtienen ingresos generalmente irregulares, los cuales dependen del trabajo que realizan diariamente. Además, sus horarios no son fijos, sino que varían según la “guardia” que les corresponde cumplir.

Una característica distintiva del trabajo no clásico es la incorporación de elementos simbólicos que trascienden la mera ejecución de tareas. Estos elementos pueden abarcar desde la creación de experiencias personalizadas hasta la expresión de valores individuales, e incluso involucrar la construcción de relaciones que van más allá de la relación laboral convencional. En este tipo de trabajo, los conductores de transporte público, por ejemplo, involucran sus emociones en su labor, ya que los sentimientos que proyectan influyen en su desempeño, al igual que las respuestas de los clientes, sean positivas o negativas, que también dejan una marca significativa en cada interacción.

En este contexto, la labor no se limita únicamente a la producción de bienes o servicios, sino que implica la integración de dimensiones más amplias. El trabajo no clásico se distingue por la estrecha colaboración entre el cliente y el trabajador, donde la participación activa del primero y la presencia de aspectos simbólicos en la labor desempeñan un papel crucial en la configuración de esta particular forma de actividad laboral.

Un ejemplo de esto es la interacción entre los pasajeros y los conductores de transporte público, donde el pasajero paga su “pasaje” al conductor e indica el lugar donde desea bajar. Además, las interacciones que ocurren en el entorno laboral, y los agentes que participan en la realización del trabajo, involucran diferentes tipos de

significados, tanto simbólicos como emocionales. Estos factores pueden influir de manera positiva o negativa en la labor del conductor, dependiendo de las circunstancias, como un accidente, el tráfico, un malentendido con un pasajero, entre otros.

Por lo tanto, es evidente que los sentimientos se integran en este tipo de trabajo. Por ejemplo, cuando un pasajero saluda cortésmente al subir o bajar de la unidad, o al entregar el pago, se establece una interacción simbólica que involucra tanto al conductor como al cliente.

Situaciones como el tráfico pesado pueden generar frustración entre los pasajeros, quienes podrían culpar al conductor por no haber tomado otra ruta, lo cual influye en la dinámica emocional de la interacción. Además, los conductores a menudo asumen el papel de mecánicos de sus propias unidades, enfrentándose a situaciones en las que un desperfecto mecánico los obliga a detenerse y hacer que los pasajeros bajen, lo que provoca pérdida de tiempo y dinero, así como posibles molestias entre los usuarios.

En el marco del trabajo no clásico, Enrique de la Garza (2017, p. 12) retoma el concepto de “producción inmaterial” de Marx para estructurar su noción de trabajo no clásico. Marx se refería a que en actividades como un concierto, la producción, circulación y consumo están comprimidos en un solo acto. Estos productos, que no pueden almacenarse, dependen de la subjetividad de los participantes en el proceso de producción, circulación y consumo. Así, la producción puede no involucrar la transformación de una materia prima tangible, si no la generación de emociones o experiencias estéticas; el producto simbólico puede ser el que se vende, adquiriendo un valor subjetivo por el cual el público está dispuesto a pagar.

Marx sostiene que el trabajo va más allá de un simple proceso productivo, mecanizado, incorporando aspectos como la generación de símbolos emocionales y estéticos que tienen valor para el cliente. Estas representaciones son esenciales en este tipo de labor. No obstante, De la Garza expande esta idea al proponer tres tipos de trabajos no clásicos.

De la Garza señala una distinción clave entre ambos procesos productivos. Mientras que en el trabajo clásico (TC) la intervención directa entre cliente y trabajador no es

necesaria, dado que la producción es masiva e indirecta, en el trabajo no clásico (TNC) es fundamental la participación del cliente en el proceso productivo, pues la interacción es directa. Un ejemplo claro de esto es la relación entre el cliente y el conductor en el transporte público, donde ambos dependen mutuamente para la realización del servicio.

A través de una formulación precisa de conceptos, De la Garza define diferentes tipos de trabajos no clásicos basados en el concepto de producción inmaterial de Marx. Aquí, la producción no se limita al uso de maquinaria, sino que incluye factores que posibilitan este proceso, además de condiciones que influyen en la relación entre cliente y trabajador. El primero de estos tipos es el trabajo interactivo.

- **Trabajo interactivo:** Según De la Garza (2017, p. 13), “todo trabajo es interactivo, pero aquí se trata de aquellos trabajos en los que lo que se genera y eventualmente se vende es la interacción misma”. En este tipo de trabajo, la interacción es fundamental, ya que se extiende a un mayor número de sujetos involucrados en el proceso laboral, lo que permite una relación más amplia con ellos.

En este tipo de actividad, la interacción no se limita únicamente a la relación entre el cliente y el trabajador, sino que abarca a otros participantes activos en el proceso laboral. Los espacios públicos, por ejemplo, se convierten en escenarios ideales para el trabajo interactivo. Estas interacciones pueden ser tanto cara a cara como virtuales, a través del teléfono o internet (De la Garza, 2020, p. 3).

Es importante destacar que toda interacción entre sujetos es, en esencia, simbólica, ya que implica la creación e intercambio de símbolos que se transforman en significados dentro de la subjetividad de los involucrados.

- **Producción de símbolos sin interacción directa del cliente:** En este tipo de trabajo, el trabajador genera un producto simbólico que puede ser almacenado y revendido, sin que el cliente participe de manera directa en el proceso de producción (De la Garza, 2017, p.13).

Aquí, aunque no exista una interacción directa entre el cliente y el trabajador, la construcción de símbolos sigue siendo esencial. El trabajador es fundamental en la

creación de estos símbolos, pero la intervención del cliente, aunque indirecta, es crucial para que el proceso de trabajo se complete.

- El tercer tipo de trabajo no clásico identificado por De la Garza es aquel en el que **la participación del cliente es esencial para recibir el servicio**. En estos casos, el trabajo depende de la intervención activa del cliente, quien realiza la actividad para su propio beneficio. De la Garza subraya que el trabajo no clásico, al poner énfasis en lo simbólico que no se limita a lo cognitivo, sino que también abarca lo emocional, moral y estético, requiere una redefinición de lo que significa trabajar, cómo se trabaja y qué se produce. Esto incluye la forma en que se generan los símbolos y cómo intervienen el cliente u otros sujetos en esta construcción simbólica, como es el caso del taxista y su interacción con los pasajeros (De la Garza, 2020, p. 4).

Los componentes emocionales en el trabajo son cruciales. Estos reflejan las emociones de los trabajadores que prestan un servicio, y el resultado de este trabajo emocional se manifiesta a través del cliente. Del mismo modo, el cliente también transmite emociones que influyen en la interacción. Estos componentes deben ser considerados en este tipo de trabajo. Un ejemplo es la actitud de los conductores de transporte público: si un chofer trata mal a un cliente, este podría presentar una queja que podría derivar en sanciones para el conductor. Además, factores externos, como un accidente, el tráfico o incluso el clima, pueden afectar la actitud del conductor y, por ende, su desempeño en el trabajo, ya que no solo se ve involucrado él, sino también los pasajeros, el propietario de la unidad y otras personas afectadas.

- **Componentes estéticos:** En este aspecto, el trabajador utiliza símbolos y artefactos estéticos para influir en los sentidos de las personas y generar trabajo (Feregrino, 2017). Los elementos estéticos, que a menudo están relacionados con los componentes emocionales, incluyen el uso del cuerpo, los gestos, el espacio de trabajo, la vestimenta, entre otros. Todos estos elementos afectan el proceso de trabajo. Un ejemplo es la presentación de los conductores de combis, quienes se esfuerzan por mantener sus vehículos limpios y en buen estado, además de usar uniformes para ofrecer una buena imagen a los clientes.

Por último, el **trabajo cognitivo** se refiere a la generación de conocimientos y significados útiles para futuros trabajos, como en la ciencia o la tecnología. También incluye conocimientos tácitos que se aplican en el trabajo (North, 2005, citado en De la Garza, 2017, p. 20). Un ejemplo de esto es la planificación de estrategias de seguridad, como la implementación de cámaras de seguridad y GPS en las unidades de transporte público, con el objetivo de mejorar la seguridad. Un ejemplo relevante en la generación de conocimiento podría ser el área geográfica en la que operan; en esta, los conductores buscan alternativas para llevar a los pasajeros a su destino cuando alguna vialidad se encuentra cerrada.

De acuerdo con lo explicado y en relación con el estudio de las condiciones laborales de los conductores de transporte público, se observa que este trabajo puede clasificarse como no clásico debido a que se desvía de los estándares del trabajo tradicional. En esta ocupación, la intervención activa del cliente es crucial para el desarrollo del trabajo.

A diferencia del trabajo clásico, en el que existe un salario fijo, los conductores de transporte público reciben ingresos variables que dependen de su situación dentro del trabajo, ya sea como trabajadores o propietarios de la unidad. Además, no cuentan con seguro ni prestaciones de ley y sus horarios no están establecidos, sino que son determinados por las oficinas de la empresa. Asimismo, su espacio de trabajo no es fijo, ya que se desplazan por las calles dentro de una ruta preestablecida.

En cuanto al concepto de flexibilidad, este se refiere a una amplia gama de términos relacionados con el mercado, salarios, leyes, gerencia y ganancias, entre otros. Como menciona Brígida (2011), la flexibilidad abarca diversas formas de organización en el trabajo, así como aspectos y configuraciones que afectan a los empleados. Esta flexibilidad puede considerarse un aspecto positivo para los trabajadores, ya que permite adaptarse a las necesidades de los pasajeros y garantizar un buen servicio, al tiempo que se ajusta a los intereses particulares de los conductores.

La flexibilidad laboral incluye modalidades como el trabajo temporal o eventual, el trabajo parcial o por horas, la subcontratación, y diferentes formas de organización laboral, tales como la rotación de puestos, la polivalencia, el control estadístico de procesos, los equipos de trabajo, los círculos de calidad, y la práctica justo a tiempo,

entre otras (Brígida, 2011, p. 91-92). Estos aspectos están vinculados a las leyes y contratos laborales; sin embargo, en el caso de los conductores de transporte público, no existe un empleador general ni un contrato de trabajo formal. Muchos de ellos operan vehículos propiedad de otras personas, a quienes deben entregar una cuota diaria.

Por otro lado, la flexibilidad laboral también se refleja en los horarios de los conductores, quienes no tienen un horario fijo, lo que les brinda cierta libertad en su vida privada. Esta flexibilidad en la llegada y salida del trabajo depende de la “guardia” asignada, lo que les permite adaptar su jornada laboral a sus necesidades personales.

La flexibilidad puede ser vista de manera positiva para la empresa, ya que esta determina varios de los factores que afectan las condiciones laborales. Por lo tanto, el conductor, en muchos casos, termina aceptando esta modalidad de trabajo, encontrando en ella ciertos beneficios. A medida que estos términos se establecen, la empresa u organización influye en la manera en que favorece o no a sus trabajadores, tanto en su entorno laboral como en su vida personal. Los conductores, con el tiempo, se adaptan a estas condiciones, intentando sacar provecho de la flexibilidad que les ofrece la naturaleza de su trabajo.

De acuerdo con la definición de Neffa (2015), las condiciones y medio ambiente de trabajo (CyMAT) están conformadas por factores socio, técnicos y organizacionales del proceso productivo en un establecimiento, así como por los factores de riesgo del entorno laboral. Estos elementos, combinados, imponen una carga global de trabajo a cada empleado, la cual puede tener efectos directos o indirectos, positivos o negativos. Varían según la actividad realizada, las características personales y la capacidad de adaptación de los trabajadores ante estos factores, los cuales están determinados por el proceso de trabajo vigente y las relaciones sociales dentro del contexto socioeconómico.

Las condiciones laborales incluyen factores como el tiempo de trabajo, el salario, el entorno laboral, y las condiciones físicas y psicológicas que pueden desarrollarse en el lugar de trabajo, afectando tanto pensamientos como emociones. En el caso de los conductores de transporte público, específicamente de combis, sus condiciones laborales difieren significativamente de las del trabajo clásico. Este tipo de trabajo es

interactivo, ya que requiere la intervención de múltiples agentes para su realización. En este proceso intervienen el conductor, el cliente, el checador, el personal de tránsito, los vendedores ambulantes y las oficinas de la organización de transporte público, entre otros actores clave.

A diferencia de empresas como McDonald's, donde las condiciones laborales son estrictamente reguladas por los gerentes, quienes deciden los horarios, las actividades y los días de descanso de los jóvenes trabajadores (Hernández, 2009, p. 15), en el caso del transporte público, son los propios conductores quienes, en su mayoría, deciden su horario, los días y las horas de trabajo.

En cuanto a las condiciones laborales de los conductores de transporte público, se puede observar que su remuneración se basa en un sistema de pago por destajo, es decir, su ingreso depende directamente del número de pasajeros que transporten y de las horas adicionales que puedan trabajar. Sin embargo, es importante señalar que, aunque el pago por destajo es una práctica común, el monto final que reciben los conductores está influenciado por factores externos como las cuotas establecidas por sus empleadores. Este pago está determinado por las tarifas impuestas por el gobierno, la competencia con otras rutas y la demanda de transporte de pasajeros.

El control en el trabajo, entendido como el orden preciso que debe ser ejecutado, en el contexto del trabajo no clásico, está en gran medida en manos del cliente. En el caso de los conductores de transporte público, el tiempo que les toma llegar a su destino puede ser afectado por el comportamiento de los pasajeros. Por ejemplo, si el vehículo se llena rápidamente, el conductor puede avanzar más rápido; de lo contrario, el tiempo de llegada puede retrasarse. Además, la presencia de agentes de tránsito también puede influir, especialmente si los documentos de los vehículos no están en regla.

Otro actor relevante en este proceso de control es el checador, quien controla los tiempos de llegada y partida de los conductores en las distintas bases asignadas. En ocasiones, se establecen tiempos específicos para que los conductores lleguen a sus destinos o bases, con el objetivo de mantener un control sobre el número de vehículos en circulación y asegurar una organización eficiente del servicio.

Según De la Garza (2011), el concepto de control en el proceso de trabajo no es unilateral. Existen diferentes niveles de autonomía del trabajador que están relacionados con el poder, la dominación, el consenso y la coerción. El control es una construcción social influenciada por presiones estructurales, como las del mercado para incrementar la productividad o la calidad, y por estructuras laborales previas, como las transiciones del taylorismo al toyotismo. Además, las relaciones laborales, las culturas del trabajo y las interacciones también juegan un papel crucial en este proceso.

La teoría del proceso de trabajo sugiere que las estrategias de control por parte de la gerencia pueden incluir formas de control subjetivo y la creación de identidad, aunque este proceso no depende únicamente de la voluntad de la gerencia. La identidad y la subjetividad en el trabajo pueden implicar cogniciones, valores, emociones e incluso sentidos estéticos. Además, la constitución de identidad en el lugar de trabajo puede ser un campo en disputa, y aunque fenómenos como la sumisión voluntaria puede parecer predominante, el conflicto estructural sigue presente.

El control en el proceso de trabajo es considerable en el ámbito del trabajo no clásico. A pesar de la ausencia de un patrón en la mayoría de estos trabajos, los trabajadores son en gran medida autosuficientes. En el caso de los conductores de combis, quienes ejercen este control son tanto los propios conductores como los pasajeros. Los pasajeros, al interactuar con el servicio, determinan el tiempo del viaje y pueden generar reacciones o sentimientos negativos durante el trayecto.

El control también se manifiesta en las relaciones laborales, donde a los trabajadores se les asigna una tarea específica, pero a menudo se les van añadiendo más responsabilidades. Esto crea una ilusión de que todas las tareas adicionales son parte de su labor, generando así un mecanismo de control o dominación. Aunque no se les obliga directamente a realizar estas tareas adicionales, se les hace sentir que estas actividades están ligadas entre sí, lo que genera un sentido de responsabilidad personal por “sacar adelante el trabajo”.

Este control no se ejerce necesariamente a través de una figura física que obligue a realizar determinadas actividades. En cambio, se va determinando en función de las circunstancias que enfrenta el conductor. Aunque las prácticas de control requieren

la interacción de dos agentes, en el caso de los conductores de combis, podemos observar la relación entre el conductor y el cliente, el conductor y el entorno, el conductor y la seguridad (o los policías), y, por supuesto, el “patrón” y encargado de la ruta. Estas interacciones describen las circunstancias en las que se puede ejercer algún tipo de control, y también muestran cómo las emociones juegan un papel importante en este tipo de empleo.

La interacción cercana entre el chofer y el pasajero durante el pago del pasaje y el recorrido puede complicar el tiempo del viaje debido a actitudes negativas entre cliente y trabajador. Por lo tanto, el control en el trabajo del conductor de transporte público está determinado por varios actores que influyen directa o indirectamente en la ejecución de su labor y en su desempeño general.

Otro factor que interviene en el proceso de trabajo de los conductores es el espacio geográfico. El recorrido que realizan para llegar a sus destinos varía según la ubicación, ya que operan en siete bases diferentes. Cada una de estas bases presenta características particulares, incluyendo la competencia con otros ramales de la Ciudad de México, que afecta sus procesos de trabajo debido a diferencias en los recorridos y en el costo del pasaje.

El espacio geográfico donde se encuentran las bases abarca desde el monumento de Los Reyes, La Paz, en el Estado de México, hasta las periferias de la Ciudad de México. Esto implica la intervención de autoridades de ambos territorios, así como las normativas de tránsito y las variaciones en el costo de los pasajes al cruzar de un estado a otro.

Las características que hacen del trabajo de los conductores de transporte público un empleo no clásico son numerosas. En este contexto, la regulación del trabajo desempeña un papel importante. Según De la Garza (2017), la regulación suele aplicarse únicamente al trabajo asalariado, es decir, al trabajo cuya fuerza laboral se compra mediante un salario. En el caso de los conductores, carecen de un salario fijo y su remuneración corresponde a un ingreso que se genera a partir de los productos vendidos o servicios prestados. De esta manera, se diferencia de los trabajos formales, ya que no está sujeto a los salarios mínimos establecidos por el gobierno, ni sigue el mismo proceso de regulación de los contratos colectivos.

Es posible abordar la regulación del trabajo en estos tipos de empleos no tradicionales, a pesar de que no cuenten con un espacio laboral fijo ni con las condiciones clásicas de trabajo. Es la interacción con diversos agentes y las estructuras en las que se desarrolla lo que lo delimita y, a la vez, le otorga sentido, al ser significado a través de símbolos y de las interacciones entre aceptación, rechazo o negociación al brindar el servicio. En este contexto, el producto resultante de la relación entre chofer y cliente es la actividad simbólica de su labor.

Al hablar de identidad, es crucial considerar la identidad de pertenencia, la cual permite que el individuo se sienta parte de un grupo. Posteriormente, podemos referirnos a la identidad de vinculación, que se relaciona con nuestras emociones y pensamientos hacia los demás y hacia nosotros mismos. Estos conceptos ayudan a formar nuestra identidad, ya sea de manera positiva o negativa.

Podemos hablar de identidad como ejemplo en el área geográfica donde operan los choferes, quienes, al enfrentar cierres de vialidades, buscan rutas alternativas para asegurar que los pasajeros lleguen a su destino, adoptando ciertas conductas del lugar en donde comúnmente se “mueven”, ya sea por el comportamiento de los pasajeros o hasta en el habla.

(En De la Garza, Neffa, 2010) El individuo ya posee ciertas normas y valores, pero que, al socializar, intercambiar esta información, lo que contribuye a la formación de su identidad. Este proceso se divide en tres componentes: el sistema social, el sistema cultural y la personalidad.

Es importante destacar que, desde el principio, la construcción de la identidad se llevaba a cabo a través de las estructuras en las que los individuos participaban. Sin embargo, no son estas estructuras las que definen o forman al sujeto, sino que es el propio individuo quien toma ciertos elementos de ellas para integrarlos en su identidad, un proceso que puede llegar a ser subjetivo.

Los choferes de la ruta 53 suelen sentirse más identificados con su trabajo, lo que les genera un sentido de pertenencia, influenciado por el tiempo que llevan laborando en esa ruta y, en algunos casos, por el hecho de que otros miembros de su familia

también trabajan en la misma línea. Y no solo es eso, sino que ellos mismos a través de sus prácticas, conocimientos y experiencia obtenidos durante su labor.

Esta identidad no solo se forma a partir del contexto social, sino también a través de las diversas interacciones que los conductores tienen al desempeñar su labor, ya sea con los clientes, compañeros de trabajo u otros actores involucrados, así como con las prácticas realizadas y con la familia.

DISEÑO DE METODOLOGÍA

La investigación tiene como objetivo analizar las condiciones laborales de los choferes de la ruta 53 en Los Reyes La Paz, así como su grado de identificación con su trabajo o con la empresa para la que laboran, desde la perspectiva del trabajo no clásico.

Se decidió realizar entrevistas a los conductores de la ruta 53 para analizar diversos indicadores relacionados con su jornada de trabajo, como las condiciones laborales, las estrategias de supervivencia de los trabajadores y el desempeño en espacios públicos. Las respuestas obtenidas en cada entrevistas tienen coincidencia, ya que hay una significación del trabajo positiva con los clientes, con su familia, con sus compañeros de trabajo e incluso con la empresa a la que pertenecen, dado que cada conductor aportó sus propias experiencias y perspectivas sobre su jornada laboral, se analizó que la habilidad adquirida trabajando como chofer influye en su manera de laborar, dado que los choferes con más antigüedad se preocupan por dar un buen servicio ante cualquier situación, ya sea positiva o negativa y los choferes que tienen menor tiempo no se preocupan por el cliente.

Las entrevistas se realizaron utilizando un cuestionario semiestructurado, lo que permitió obtener información detallada. Este método no solo facilitó la obtención de las respuestas esperadas, sino que también ayudó a avanzar en la respuesta a la pregunta de investigación y en los objetivos establecidos al inicio del estudio.

Las entrevistas se realizaron en dos momentos, en el primer se realizaron 4 entrevistas y en el segundo se realizaron 3 entrevistas, las cuales nos sirvieron para poder profundizar más las condiciones de trabajo de los choferes

ESTADO DEL ARTE

Las investigaciones que preceden este estudio resumen de manera efectiva el trabajo de investigación realizado. Es crucial considerar el papel que estas personas desempeñan a diario, ya que son quienes trasladan a miles de personas a diferentes lugares del país, desempeñando un rol significativo e influyente en la vida de cada individuo. El objetivo principal es analizar sus condiciones laborales, tomando esta investigación como referencia para determinar si dichas condiciones son similares y si persiste la misma problemática a la que se enfrentan los conductores.

Se enfatiza el problema de la jornada laboral y el salario recibido, ya que los conductores trabajan largas horas por una remuneración que a menudo no es favorable. Como menciona Guerrero (2019), esta es una problemática común entre muchos conductores, incluyendo aquellos de la ruta 53 en Los Reyes. A pesar de las diferencias geográficas, el manejo del trabajo es similar en ambos lugares, siendo la única distinción el pasaje que se cobra en cada empresa. Un aspecto relevante mencionado en otras investigaciones es el tiempo que las distintas rutas tardan en sus recorridos y el tiempo que les toma salir nuevamente, lo cual define de manera significativa el proceso de trabajo. Además, se analizan aspectos como la zona en la que se encuentra cada ruta, ya sea en el Estado de México o en la Ciudad de México, dado que esto influye en el modelo implementado en cada ruta y en la atención y cuidado que el Gobierno les brinda.

Asimismo, se profundiza en las condiciones en las que las unidades brindan servicio a sus usuarios, omitiendo ciertos aspectos técnicos que deberían ser considerados, como la seguridad tanto de los conductores como de los pasajeros, los riesgos inherentes al servicio y otros puntos relacionados con las condiciones laborales de los choferes. Este análisis permite comprender que las condiciones de trabajo de estos conductores a menudo exceden lo que se consideraría una jornada laboral regular.

Otra problemática identificada en la investigación es el proceso de contratación en las rutas, donde se buscan conductores a través de distintas empresas, como menciona Guerrero (2019). Estos conductores son puestos a prueba por unos meses, una

situación que no ocurre en la ruta 53, donde la contratación se basa en la recomendación de conocidos o familiares dentro de la organización.

La investigación aborda de manera detallada los diferentes problemas a los que se enfrentan los conductores, problemas que anteriormente no habían sido considerados, pero que son fundamentales para destacar. A partir de lo analizado, se puede establecer que el problema central a estudiar son las condiciones de trabajo, englobando todos los aspectos que influyen en la realización de este tipo de empleo.

Salgado Rodríguez (2014) señala que este tipo de transporte representa el mayor número de vehículos y rutas dentro del sistema de transporte en la Ciudad de México. Son vehículos de baja capacidad, con poca organización en la cobertura de rutas y en la asignación de unidades. Estos transportes suelen ser inseguros, con una alta incidencia de accidentes y asaltos, lo que contribuye a la percepción ciudadana de que son los medios de transporte más peligrosos. En general, las unidades se encuentran en pésimas condiciones, y los conductores carecen de la capacitación adecuada. Además, la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) no ofrece información detallada sobre las rutas y el número de unidades de este transporte público concesionado en su portal.

En contraste con lo mencionado por Salgado Rodríguez, la investigación aquí presentada revela que, en la ruta específica estudiada, la inseguridad descrita no se corresponde con los resultados obtenidos, ya que los conductores enfrentan otro tipo de inseguridad, en la cual el gobierno no ha intervenido. Es importante mencionar este aspecto para comparar los problemas observados en otras empresas.

Islas (2022) también identifica una problemática significativa: la escasa regulación estatal en estos trabajos. Esta falta de intervención del Estado se debe a que regular este sector abriría una brecha en varios aspectos que requieren evaluación y modificación, lo que no ocurre, dejando a los conductores desatendidos. Islas señala que intervenir implicaría cambios en precios, camiones, rutas y condiciones laborales, lo que podría complicar aún más la situación, llevando a que su trabajo no sea digno. Este hallazgo contrasta con la situación observada en la ruta investigada, donde no se dispone de seguros, préstamos gubernamentales u otros apoyos, lo que resulta en

un trabajo informal y obliga a los conductores a trabajar largas horas para obtener un ingreso que cubra sus necesidades.

La importancia de la regulación laboral, especialmente en términos de formalización, radica en que esta conlleva bienestar económico y social, así como seguridad a corto y largo plazo para los trabajadores. Si bien garantizar seguridad social, pensiones y salarios dignos para los conductores no solucionará la ineficiencia en la planificación urbana, asegurar condiciones laborales justas y legales mejoraría el bienestar social y la gestión del transporte público, un servicio fundamental para la ciudad y sus habitantes.

La investigación de Islas (2022) analiza la situación laboral de los conductores de microbuses y combis en la Ciudad de México, ofreciendo propuestas para mejorar sus condiciones laborales, que actualmente son precarias. Según Islas, el transporte público en la CDMX se encuentra en una crisis laboral, con millones de usuarios diarios que dependen de este servicio. Sin embargo, destaca que la falta de regulación agrava la situación, dificultando la integración de los conductores como trabajadores regulares en el futuro.

Islas también subraya que la mayoría de las concesiones de transporte público están en manos de particulares, lo que condiciona significativamente la vida de los conductores. Estos trabajadores entregan la ganancia diaria al propietario de la combi y reciben un salario diario, similar al de un empleo formal. Este aspecto es crucial, ya que las condiciones laborales de los conductores que trabajan para un propietario privado siguen siendo precarias, aunque el control ejercido por el empleador es más estricto.

En este contexto, se destaca que millones de usuarios utilizan diariamente este tipo de transporte. Sin embargo, muchos aspectos requieren mejoras, especialmente en la regulación, la cual permanece irregular en diversos aspectos. Esta situación complica la posibilidad de integrar a los conductores en un empleo formal en el futuro.

Tras analizar diferentes estudios sobre las condiciones laborales de los conductores de combis, se ha decidido investigar más a fondo las condiciones de trabajo en este sector, abarcando todos los elementos que conlleva, desde la perspectiva de un empleo no clásico. Se ha encontrado que es crucial considerar las dimensiones

expuestas en la investigación, ya que son fundamentales para definir las condiciones de los choferes.

DIMENSIONES DE ANÁLISIS

Las dimensiones de análisis, respaldadas por teorías y estudios previos, permiten profundizar de manera más efectiva en el tema de interés. Estas dimensiones se alinean con los aspectos clave relacionados con las condiciones laborales de los conductores, destacando puntos cruciales que fortalecen la investigación. A través de diversos enfoques analizables, se pretende obtener un panorama más amplio y detallado del tema en cuestión.

CONFIGURACIÓN SOCIOTÉCNICA DEL PROCESO DE TRABAJO

DIMENSIÓN: MATERIA PRIMA DE LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO

Los medios de producción son los recursos económicos, como maquinaria, equipo, materiales, o productos, que se utilizan en el proceso de trabajo, ya sea en la fabricación de un artículo de consumo o en la prestación de un servicio. En el caso de los conductores de transporte público, quienes prestan un servicio, los medios de producción que emplean para realizar su trabajo incluyen la combi, el tarjetón, la licencia y el uniforme. Además, hoy en día se puede considerar el uso de tecnología básica como parte de sus herramientas de trabajo, incluyendo el teléfono móvil, cámaras de seguridad para monitorear los viajes y GPS para la localización.

DIMENSIÓN: CONOCIMIENTO, EXPERIENCIA Y PRÁCTICA

El conocimiento es una dimensión cognitiva que se refiere a la experiencia o habilidad que el trabajador adquiere durante su proceso de trabajo. Por ejemplo, en el contexto de los conductores, el conocimiento de la ruta les permite desarrollar habilidades como buscar alternativas en caso de que una vialidad esté cerrada, detectar posibles riesgos durante el trayecto, identificar lugares para comer y reconocer los horarios de mayor demanda del servicio. Además, los conductores adquieren la capacidad de resolver problemas que puedan surgir con su unidad durante su jornada laboral, como fallas mecánicas, cambio de llantas, o reparaciones eléctricas sencillas.

El conocimiento está estrechamente vinculado con el concepto de calificación, que se refiere al conjunto de cualidades o habilidades de una persona en una tarea específica. En las ciencias sociales, la calificación se utiliza para describir el conjunto

de habilidades, actitudes, conocimientos, saberes y destrezas en un trabajo determinado. Este concepto es evidente en el primer nivel de la tecnología, donde el conductor necesita una serie de conocimientos y habilidades para realizar su trabajo, experiencia que va adquiriendo a diario en su proceso laboral.

DIMENSIÓN: GESTIÓN DE LA MANO DE OBRA

La gestión de la mano de obra se refiere a la selección de elementos cruciales en los procesos de administración del trabajo, incluyendo aspectos como el ingreso (remuneración económica), desarrollo laboral y estructura jerárquica. El proceso de reclutamiento de conductores generalmente depende de las relaciones personales con miembros de la gerencia de la empresa, la propiedad del vehículo, y conexiones con otros trabajadores. Contar con los permisos necesarios para conducir un vehículo de transporte público es igualmente un paso esencial para asegurar un empleo satisfactorio.

Las remuneraciones económicas varían según el contexto. Los propietarios suelen obtener mayores ganancias, aunque también asumen todos los gastos de reparación, cuotas y seguros. Por otro lado, los conductores contratados a menudo realizan jornadas laborales asignadas, recibiendo remuneraciones que, en muchos casos, están por debajo del salario mínimo.

La formación de los conductores incluye el conocimiento de la ruta en la que operan, el dominio del territorio, experiencia previa en este tipo de trabajo, y habilidades interpersonales para fomentar buenas relaciones con los pasajeros.

La estructura organizacional del trabajo implica la participación de varios actores clave que facilitan el proceso. La gerencia o la empresa trazan las zonas de operación para los conductores y asignan tarifas oficiales. La salida de cada unidad es monitoreada por un operador, quien asigna las rutas y supervisa los tiempos de trabajo, manteniendo el orden y aplicando sanciones cuando sea necesario.

DIMENSIÓN: ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO/CONFIGURACIÓN DEL NEGOCIO

Este término aborda la relación entre elementos técnicos y sociales en la realización y proceso del trabajo. En el caso de los conductores, esto se relaciona con el espacio donde desempeñan su labor, como la ruta que siguen, y con las interacciones entre el chofer y el cliente, el chofer y su jefe, y el chofer y el checador.

Durante la ejecución de su trabajo, diversos actores influyen a través de sus interacciones. Aunque cada tipo de interacción es diferente, todas comparten el objetivo de completar la tarea de manera beneficiosa para los involucrados. El cliente, por ejemplo, influye en el ambiente durante el viaje según cómo perciba el manejo del conductor, si sigue la ruta establecida, y si la unidad está limpia y en condiciones adecuadas.

La gerencia y el checador determinan la ruta y el ingreso del conductor, además de recibir quejas sobre su desempeño. La relación entre el chofer y el checador es particularmente significativa, ya que este último regula y controla el tiempo de las “vueltas” que realiza el conductor, asegurándose de que se cumplan los tiempos y rutas establecidos.

En el cuadro que sigue se presenta de manera más precisa la jerarquía y los actores involucrados en este proceso de trabajo. Cada uno de ellos juega un papel crucial, no solo en la realización del trabajo, sino también en la regulación del mismo y en las relaciones que se generan entre el chofer, la empresa, el checador y el cliente, así como en el entorno donde se desarrolla esta actividad.

Organización del trabajo
1. Empresa
2. Checadores
3. Choferes
4. Cliente
5. Tránsito (policía y agentes públicos)
6. Otros choferes (ajenos a la empresa)

7. Vendedores ambulantes

8. Peatones

DIMENSIÓN: TIPOS DE RELACIONES LABORALES

La primera relación laboral que se establece es entre el conductor y el operador (checador). Esta relación se inicia desde el momento en que el conductor se presenta para registrar su asistencia (toma de guardia) y continúa hasta su salida, cuando se le asigna la zona que debe recorrer. El operador se encarga de monitorear los tiempos de llegada, recorrido y partida de cada conductor.

La relación entre el conductor y el dueño del vehículo se centra en la entrega puntual de las remuneraciones económicas establecidas por la empresa. En el caso de los trabajadores, deben entregar un ingreso diario obligatorio al final de cada jornada. Los superiores son responsables de asegurar que se realicen los cuidados necesarios para los vehículos, de manera que el trabajo se realice conforme a los principios de la empresa.

La relación entre el conductor y el cliente es crucial, ya que el cliente es la pieza clave en el proceso de trabajo. El cliente tiene el control sobre su lugar de llegada y salida, y su interacción influye en la remuneración que el conductor recibirá, lo que a su vez afecta la capacidad del conductor para cumplir con la cuota asignada por la gerencia. La relación entre conductor y cliente también determina cómo el conductor recorrerá la zona asignada, ya que la calidad de esta interacción puede influir en la experiencia de trabajo. Si la relación no es cordial, el conductor puede ser amonestado por el operador, quien actúa en nombre de la gerencia para aplicar las normas y controles establecidos.

La relación entre el conductor y la gerencia no es directa, pero se manifiesta a través del control y monitoreo ejercido por el operador. La gerencia establece las tarifas en cada zona geográfica y asigna las normas para garantizar un correcto proceso de trabajo. También se encarga de verificar que los conductores cumplan con los requisitos necesarios para laborar, y asigna las cuotas en función del número de pasajeros y la demanda en el área.

Entre los conductores, la relación suele ser cordial y de amistad, ya que interactúan constantemente al esperar clientes, conducir, y durante los descansos. Sin embargo, también pueden competir entre sí por los pasajeros.

Finalmente, los conductores mantienen interacciones con otros actores, como agentes de tránsito, la policía, taxistas, otros automovilistas, conductores de transporte público y peatones, quienes influyen de distintas maneras en su proceso de trabajo.

De acuerdo con las regulaciones laborales, este trabajo no cumple con lo establecido en la Ley Federal del Trabajo. Los conductores no reciben una regulación adecuada, ya que no cuentan con un salario fijo, el cual debería establecerse por día, viaje, etc. En cambio, los ingresos de los conductores varían según la cantidad de clientes que atienden diariamente. Además, no reciben pago en caso de impedimentos ajenos a su control que les impidan trabajar, debiendo buscar otra unidad para laborar. Estos conductores tampoco tienen derecho a días de descanso estipulados por la ley, recibiendo descanso únicamente por la imposibilidad de circulación de la unidad. Las horas de trabajo no deben exceder las 14 horas diarias, y dentro de este tiempo se deben incluir periodos de descanso mientras manejan.

DIMENSIÓN: PERFIL DE MANO DE OBRA

El perfil de la mano de obra se refiere a las características sociolaborales que debe tener el conductor para ingresar a este trabajo. No es necesario contar con experiencia laboral previa; los requisitos principales son tener habilidad para manejar, ser mayor de 21 años y contar con una licencia de conducir.

No obstante, el conductor debe conocer la zona en la que va a operar, ser paciente al conducir, y saber tratar al cliente, atendiendo a sus necesidades. Estos aspectos pueden ser perfeccionados con la experiencia que el conductor adquiere día a día en el trabajo.

Requisitos formales para ingresar	Requisitos Informales
Ser mayor de 21 años (INE)	Ser recomendado por algún conocido que esté en la ruta (relaciones sociales)
Licencia de conducir tipo B vigente	Habilidad para conducir
Licencia tarjetón vigente	Conocer la zona en la que se va a trabajar
	Buena atención al cliente

DIMENSIÓN: CULTURA; TRABAJO GERENCIAL Y EMPRESARIAL

Se exploran dos aspectos fundamentales: la cultura corporativa y la cultura laboral. La cultura corporativa se refiere a la manera en que la empresa gestiona sus negocios o servicios, incluyendo el trato hacia sus trabajadores a través de valores, normas, comunicación, prácticas, símbolos y significados. Esta cultura busca que los empleados se sientan identificados con la empresa y sus objetivos.

Por otro lado, la cultura laboral engloba las prácticas que se desarrollan y consolidan dentro de la empresa durante el proceso de trabajo. Estas prácticas son moldeadas por los trabajadores a través de su interacción con otros empleados y con los clientes. A medida que los individuos adquieren experiencias y se relacionan con estas, van adoptando ciertos comportamientos que les permiten adaptarse al entorno laboral, generando un ambiente cómodo o, en algunos casos, provocando reacciones negativas si no se identifican con las prácticas o valores predominantes.

En relación con la cultura laboral, se observa cómo los conductores de transporte público desarrollan rutinas desde el inicio de su jornada laboral, preparándose para cumplir con los horarios establecidos. Este comportamiento refuerza la puntualidad y genera un reconocimiento positivo tanto por parte del operador (checador) como de los pasajeros, quienes valoran la calidad del servicio prestado. La obediencia también se manifiesta en el cumplimiento de rutas, horarios, el uso adecuado del uniforme, y el mantenimiento de la unidad en buen estado.

La resistencia, aunque menos evidente, se puede observar en pequeños actos de personalización de las unidades por parte de los conductores, quienes añaden elementos como stickers o decoraciones que reflejan su personalidad. Además, en situaciones de conflicto con los usuarios, como respuestas groseras o negativas a pagar el pasaje, los conductores pueden “castigar” a los pasajeros con acciones como darles cambio en monedas o dejarlos en paradas diferentes a las solicitadas.

La relación laboral más significativa para el conductor es con el checador, quien regula el tiempo de recorrido, la salida de las unidades, y la cantidad de pasajeros transportados. Aunque existe una interacción entre los conductores, esta suele ser cordial y enfocada en el trabajo. La relación con los vendedores es menos directa y, por tanto, no tan evidente en el proceso laboral.

DIMENSIÓN: ESTILO GERENCIAL

El estilo gerencial se refiere a la manera en que algunas empresas estructuran y aplican diversas estrategias y políticas diseñadas para alcanzar ciertos objetivos y cumplir con las tareas o metas necesarias. Este enfoque incluye la participación de todos los trabajadores, buscando generar un sentido de pertenencia dentro de la organización.

Existen diferentes tipos de gerencia, y aunque esta está estrechamente ligada al liderazgo, su objetivo principal es asignar a una persona capacitada para desarrollar estas estrategias, involucrando a los empleados de manera que se sientan en un entorno de confianza. Esto es crucial para evitar cualquier tipo de obstáculo que pudiera impedir la correcta ejecución del trabajo.

En lo que respecta a los conductores de transporte público y su relación con el estilo gerencial, la gerencia o empresa es responsable de implementar estrategias que mejoren la interacción entre los trabajadores y aseguren el logro de los objetivos para el beneficio de la organización. En este contexto, la gerencia determina aspectos clave como las rutas a seguir, las tarifas a cobrar, el número de unidades (combis) en operación, y designa a una persona que actúe como enlace entre la empresa y los conductores.

ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

El desarrollo de esta investigación ha permitido un acercamiento a los choferes de transporte público de la Ruta 53 (Transporte Colectivo Pegaso). Las entrevistas se llevaron a cabo en el municipio de Los Reyes de la Paz, específicamente en la colonia Ampliación Emiliano Zapata, y han sido fundamentales para realizar un análisis profundo de las condiciones laborales de estos conductores. Se presenta un análisis más detallado y sintetizado, basado en las entrevistas realizadas a los choferes de la ruta, que permita apreciar diversos aspectos de su trabajo como conductores.

A continuación, se incluirá una tabla con información básica de los entrevistados, con el propósito de entender mejores aspectos relacionados con su labor y vida personal.

Sujetos	Edad	Estado Civil	Experiencia Laboral	Ingreso diario	¿Cuántas personas dependen de él económicamente?
Chofer 1	42	Soltero	21 años	\$300	1 persona
Chofer 2	65	Viudo	40 años	\$800	1 persona
Chofer 3	45	Casado	17 años	\$300	4 personas
Chofer 4	44	Divorciado	15 años	\$800	3 personas
Chofer 5	25 años	Soltero	4 años	\$1000	Nadie
Chofer 6	21 años	Unión libre	2 años	\$400 es variado	2 personas
Chofer 7	72 años	Casado	15 años	\$500 es variado	1 persona

Por este motivo, se empleó una técnica que permite obtener información detallada de cada uno de los conductores, enfocándose en sus condiciones laborales específicas. Esta metodología les proporcionó un entorno de confianza en el que pudieron compartir sus experiencias trabajando como choferes de transporte público.

CONDICIONES DE TRABAJO

La primera entrevista se llevó a cabo en agosto de 2023, con una duración de 30 minutos. A continuación, se presentan las respuestas del chofer.

El entrevistado tiene 42 años, posee una escolaridad de nivel secundaria, es soltero y reside en la colonia Ampliación Emiliano Zapata, en el municipio de Los Reyes La

Paz. No cuenta con un ingreso fijo, ya que este depende de cuántas horas trabaja al día, ganando aproximadamente \$900 diarios. Trabaja 16 horas al día, comenzando su jornada laboral a las 5:00 a.m. y terminando alrededor de las 8:00 p.m. No tiene un horario específico para comer ni prestaciones de ley. Descansa un día a la semana, coincidiendo con el día en que la combi no circula.

En su tiempo libre, cuando está formado en la base, aprovecha para limpiar la combi o para comer. Su labor principal consiste en estar atento durante su recorrido para evitar percances viales, además de prestar atención a la subida y bajada de los pasajeros y cobrar el pasaje.

Las herramientas de trabajo que utiliza incluyen la camioneta (combi), uniforme, licencia y tarjetón. También emplea tecnología como GPS, cámaras de seguridad y teléfono celular. Ser chofer es una labor agotadora, ya que implica estar sentado por largas horas, lo que puede afectar su salud al no poder atender sus necesidades básicas a tiempo. Además, el trabajo conlleva un alto nivel de estrés, especialmente debido al tráfico.

La edad mínima para trabajar como chofer de transporte público es de 21 años en adelante, y no se requiere un nivel educativo específico, solo la habilidad de conducir. El chofer tiene planes de crecer en este ámbito, ya que está ahorrando para comprar otra combi y, en caso de no poder renovar su licencia en el futuro, podrá delegar la operación de sus vehículos a otras personas.

Paga impuestos al SAT y a la Secretaría de Movilidad. Lo que le desagrada de su trabajo incluye el clima, el tráfico, algunos pasajeros prepotentes y otros conductores imprudentes que causan accidentes. También le molestan las malas condiciones de las vialidades, ya que los baches pueden causar daños a su vehículo o provocar accidentes. La relación que mantiene con sus compañeros es cordial.

El chofer no tiene dependientes económicos y cuenta con 10 años de experiencia en este trabajo. Decidió ser chofer por cuenta propia, debido a la falta de oportunidades laborales en otros sectores. Los pasajeros tienen una gran influencia en su trabajo, ya que suelen quejarse si maneja demasiado rápido o demasiado lento, pero él procura ser paciente y amable para evitar conflictos, ya que su sustento económico depende de ellos. Los horarios de trabajo son flexibles, lo que le permite decidir a qué hora empieza y termina su jornada.

La ruta en la que trabaja cuenta con 7 bases. Al ingresar a este trabajo, no se firma ningún tipo de reglamento, pero sí debe cumplir con las normas establecidas por la ruta, como realizar las guardias cuando le corresponden, portar el uniforme y ser amable con los clientes. Existe competencia con otra ruta, lo que a veces genera situaciones en las que deben “corretearse” para ganar pasaje. En caso de un accidente, la combi cuenta con un seguro de amplia cobertura que se encarga de los gastos; el chofer solo es responsable del deducible.

La ruta es considerada segura tanto para los pasajeros como para los choferes. Sin embargo, han sido víctimas de extorsión por parte de grupos delictivos, que exigen una cuota a la ruta, la cual se divide entre las unidades. La mesa directiva es la encargada de recolectar y pagar esta cuota. El control de la ruta está en manos de los pasajeros, la mesa directiva, la policía y la Secretaría de Movilidad. Si un chofer falta, no se imponen sanciones, siempre y cuando cumpla con su guardia; tienen la flexibilidad de trabajar cuando deseen. El entrevistado menciona que, aunque puede personalizar su unidad debido a que es el propietario, prefiere no hacerlo.

La segunda entrevista se realizó en agosto de 2023, con una duración de 30 minutos. El chofer tiene 65 años, es viudo y reside en la colonia Ampliación Emiliano Zapata, en el municipio de Los Reyes, La Paz. Su escolaridad es de primaria trunca.

No tiene un ingreso fijo, su ganancia diaria es de aproximadamente \$800 pesos después de descontar los gastos de gasolina y otros generados durante su jornada. No cuenta con ninguna prestación de ley. Su horario de trabajo comienza a las 5 de la mañana y termina alrededor de las 10 de la noche. No tiene una hora específica para comer, pero toma un descanso breve en casa para alimentarse y descansar. Su ingreso diario depende de las horas que trabaja; una vez descontados los gastos, le quedan libres aproximadamente \$800 pesos. En su tiempo libre, aprovecha para limpiar su unidad y verificar si presenta alguna falla.

Las actividades que realiza incluyen conducir con atención al camino, así como a la subida y bajada de los pasajeros. Las herramientas de trabajo que utiliza son la camioneta (combi), uniforme, licencia y tarjetón. En cuanto a la tecnología, menciona que emplea cámaras de seguridad, aunque no las ha instalado aún porque su unidad está próxima a ser reemplazada. También utiliza GPS y un teléfono celular, con el

que se mantiene informado sobre cualquier percance en la ruta. Considera que el trabajo de chofer es muy agotador y estresante, afectando su salud física.

El rango de edad para trabajar como chofer es de 21 a 65 años, ya que después de esa edad no renuevan la licencia. La escolaridad no es un requisito, siempre y cuando se tenga la habilidad para manejar. A pesar de las dificultades, planea seguir en este sector y está ahorrando para adquirir otra unidad. Como ya no podrá renovar su licencia, su intención es rentar las unidades.

El chofer paga impuestos al SAT y a la Secretaría de Movilidad. Lo que más le desagrada de su trabajo es el tráfico, el clima en ciertas ocasiones, los baches en las vialidades y, en algunas ocasiones, los usuarios que pueden ser groseros. Mantiene una relación cordial con sus compañeros.

Una persona depende económicamente de él, además de que su hijo también contribuye al ingreso familiar. Tiene 40 años de experiencia como chofer en diferentes rutas de transporte público. Su decisión de trabajar como chofer fue por necesidad, sin influencia de terceros. Los pasajeros afectan su trabajo, ya que a menudo expresan su descontento con la forma en que maneja. Los horarios no son estrictos; él decide a qué hora comienza y termina su jornada.

Menciona que la ruta cuenta con 7 bases. Al ingresar a este trabajo, no se firma ningún reglamento, pero es necesario cumplir con lo que la ruta establece. Existe competencia con otra ruta que tiene los mismos recorridos, lo que los lleva a competir por los pasajeros. En caso de accidente, la unidad cuenta con un seguro de cobertura ampliada que los respalda. La ruta es considerada segura, ya que hay presencia policial en el camino, a diferencia de antes, cuando las avenidas estaban más desoladas.

El control de la ruta lo ejercen la mesa directiva, los pasajeros, el gobierno y las policías. No se aplican sanciones si un chofer falta a su jornada, ya que el trabajo es flexible; solo se requiere cumplir con la guardia asignada. La personalización de la unidad depende del gusto del dueño, en caso de que el chofer sea propietario de la misma.

La entrevista con el tercer chofer se llevó a cabo en agosto de 2023, con una duración de 25 minutos. El entrevistado es un hombre de 45 años, casado, con nivel de escolaridad secundaria. Es el principal sustento de su familia y actualmente reside en la Delegación Iztapalapa, CDMX.

El chofer tiene un salario diario de entre \$300 y \$400 pesos, aunque no cuenta con un ingreso fijo ni prestaciones de ley. Además, paga el derecho de ruta e impuestos fiscales. Su jornada laboral es de 15 horas, comenzando a las 5:00 am y terminando a las 10:00 pm. Durante las horas “muertas” de trabajo, no puede realizar ninguna otra actividad. Sus tareas específicas incluyen conducir, cobrar el pasaje, y estar atento a la subida y bajada de los pasajeros. Sus únicas herramientas de trabajo son su camioneta de transporte público y no utiliza ningún tipo de tecnología adicional.

El chofer considera que tiene posibilidades de crecimiento en su trabajo. Lo que más le desagrada de su labor es la conducta de algunos pasajeros que se bajan sin pagar o dejan basura en la unidad, lo que lo obliga a limpiar su combi a diario. En cuanto a su ruta, no tiene quejas, y mantiene una buena relación con sus compañeros de trabajo.

Cuatro personas dependen económicamente de él. Lleva 17 años trabajando como chofer de transporte público, habiendo elegido esta profesión por decisión propia. Reconoce que los pasajeros son fundamentales para su trabajo, aunque lamenta que la jornada laboral sea tan extensa.

Al ingresar a este trabajo, no se firma ningún reglamento. Existe competencia con otras bases y rutas. En caso de accidente, el seguro de la unidad cubre los gastos. Considera que la ruta es segura y no tiene conocimiento de casos de extorsión. La ruta cuenta con una mesa directiva que se encarga de su control. Los propios choferes son responsables de comprar su uniforme, y si faltan al trabajo sin avisar, no enfrentan mayores consecuencias, siempre y cuando paguen la cuota correspondiente al patrón.

La entrevista con el cuarto chofer se realizó en agosto de 2023 y tuvo una duración de 20 minutos. El entrevistado, quien trabaja en la ruta 53, tiene 44 años, es divorciado

y cuenta con estudios hasta la secundaria. Ha vivido la mayor parte de su vida en la colonia Ampliación Emiliano Zapata, lo cual influyó en su decisión de trabajar como chofer de combis en esta ruta, en la cual lleva más de 15 años. Su necesidad de trabajar en este empleo radica en que tres personas dependen económicamente de él, y además, recibe apoyo económico de una persona más debido a su situación de divorcio.

El chofer cuenta con un ingreso fijo diario de aproximadamente \$600 pesos, más lo que se genere después de cubrir la cuota impuesta. Sin embargo, menciona que esto varía si se es dueño de una combi o se trabaja para alguien más; en este último caso, el ingreso diario es de \$300 a \$400 pesos. Su pago es diario y en efectivo, realizándose un conteo de las ganancias al final de la jornada.

Aunque cuenta con un ingreso fijo y días de descanso, estos no son estipulados por la empresa, sino que son decisión de cada trabajador. La jornada laboral del chofer es de 15 horas diarias, 6 días a la semana, con un día de descanso obligatorio (cuando las placas no circulan). No se sigue un horario fijo, excepto en días de guardia, cuando se inicia a las 5:30 am. El horario promedio es de 7:00 am a 10:00 pm, extendiéndose desde las 5:30 am en días de guardia para captar más pasaje.

Para desarrollar su trabajo, es obligatorio tener una combi y usar un uniforme compuesto por una camisa blanca con el logo de la ruta y pantalón de vestir negro. Además, la unidad debe estar equipada con cámaras de seguridad y altavoces instalados en el interior de la camioneta.

Existe un rango de edad para ingresar como chófer, que es a partir de los 21 años y con documentos en regla para conducir. Además, es necesario tener alguna relación con un miembro de la ruta o ser parte de una herencia familiar, lo que hace que los horarios de trabajo sean flexibles, dado que las guardias no son diarias y no se firma un contrato al ingresar.

El uniforme debe ser adquirido por el propio chofer, ya que la empresa no lo proporciona. Del mismo modo, los dueños de las combis son responsables de cubrir el seguro de la unidad en caso de accidente; si no se cuenta con seguro, los gastos corren a cargo del propietario. La ruta es insegura en cuanto a la pavimentación de algunas calles donde se realizan los recorridos, lo que contribuye a que no sean

víctimas frecuentes de extorsiones. Estas, sin embargo, existen en la empresa (oficinas), donde recae el control de la ruta, manejada por la empresa Pegaso.

El chofer trabaja por cuenta propia, ya que posee su propia camioneta y lugar para laborar. Además, paga impuestos al gobierno a través de contadores que administran los datos, todo esto siendo cubierto por los dueños de los vehículos.

Su principal responsabilidad es manejar, brindar la mejor atención a los clientes y cobrar al regresar a la base. El trabajo como chofer es agotador, tanto física como emocionalmente, debido a las largas horas de trabajo y los malos tratos de algunos pasajeros. A pesar de esto, mantiene una buena relación con sus compañeros, ya que la mayoría se conoce o tiene lazos familiares en el mismo empleo, lo que fomenta la continuidad de las amistades fuera del entorno laboral. Además, el tiempo de descanso, que va de 4 a 5 períodos diarios de aproximadamente 1 hora y media, les permite relacionarse entre ellos y atender sus necesidades básicas.

Los pasajeros son determinantes en su trabajo, ya que de ellos depende que se llene la unidad. Asimismo, el chegador de cada base juega un papel crucial al cronometrar los tiempos para asegurar que todo se desarrolle de manera ordenada y puntual. La ruta cuenta con siete bases de sitio, lo que coincide con las rutas de otras empresas, generando competencia por los clientes.

Si un chofer falta sin avisar, las repercusiones dependen de si trabaja una unidad propia o ajena. En el caso de trabajar con una unidad que no es suya, debe cumplir con la cuota establecida; si es dueño, la única repercusión es la pérdida del día. El crecimiento en este empleo es posible a través de la compra de más unidades o lugares, así como obteniendo un puesto más relevante en las oficinas de la empresa.

A los choferes se les permite personalizar sus unidades con las características que deseen, siempre y cuando no se oculten los logos de servicio público. Esto les permite generar una mayor identidad con sus vehículos.

La entrevista con el quinto chofer se realizó en mayo de 2024, y duró aproximadamente 30 minutos. El entrevistado, un joven de 25 años, reside en el

municipio de Los Reyes, La Paz. El chofer menciona que le gusta su trabajo y que su ingreso diario ronda los \$1000 pesos.

Trabaja por cuenta propia, lo que significa que no cuenta con prestaciones de ley, salvo el aguinaldo, que él mismo otorga a sus choferes si han trabajado con él por más de medio año. Si han laborado menos tiempo, les entrega una cantidad proporcional a lo que haya podido juntar después del medio año. Por ejemplo, a un chofer que cumplió un año con él, le dio \$1800 pesos el pasado fin de año y planea darle \$2000 pesos el próximo, aunque no mucho más, dependiendo de si sigue trabajando con él el resto del año.

El chofer solo tiene un día de descanso a la semana, que coincide con el día en que su combi no circula. Su horario de trabajo es variado y depende de cuándo le toque cubrir su guardia. Por ejemplo, un día puede comenzar a trabajar a las 9:30 de la mañana y terminar a las 10:30 de la noche, lo que significa que trabaja más de 12 horas al día. Los impuestos que paga al gobierno están a cargo del propietario del lugar donde trabaja, quien está registrado en el SAT y se encarga de pagar tanto los impuestos como al contador.

Este trabajo le permite realizar otras actividades, como estudiar o hacer tareas mientras está en la base, ya que el chofer es estudiante. A pesar de que el trabajo absorbe mucho de su tiempo, menciona que, si decidiera dedicarse al 100% a la ruta, podría escalar posiciones, tal vez llegando a ser subdirector o director de la ruta en las oficinas. Sin embargo, esto requeriría ganarse la confianza de sus compañeros.

Su día normal de trabajo comienza cuando se despierta, se baña, desayuna y va por la combi, que guarda en otra casa, no en la suya. Desde las 8 de la mañana que la saca, regresa a su casa, sube sus cosas y si tiene algo que hacer con su mamá o hermana, lo hace antes de dirigirse a trabajar.

La ruta se divide en varios ramales, y el director de la empresa no está al tanto de cada uno de ellos, por lo que cada ramal tiene un jefe de servicio encargado de supervisar los cambios en la ruta, los tiempos de salida de las camionetas y cuántas unidades se enviarán. El checador, quien tiene contacto directo con los choferes, sigue las órdenes del jefe de servicio, quien a su vez recibe instrucciones del director

de la empresa. Aunque el director tiene poco involucramiento directo, es quien toma las decisiones finales sobre lo que considera mejor para la ruta.

Nadie depende económicamente de él, y su familia está de acuerdo con su trabajo. Comenzó en este empleo por sugerencia de su padre, después de que no le fue bien en un trabajo anterior en el centro de la ciudad. Inicialmente, trabajó como checador antes de convertirse en chofer.

El chofer reconoce que su trabajo es físicamente y emocionalmente agotador. A pesar de que él no trabaja todos los días, aquellos que lo hacen diariamente pueden sentirse emocionalmente exhaustos, debido a las largas horas de trabajo, el trato poco amable de algunos pasajeros, y el tráfico. Además, físicamente, estar sentado todo el día puede afectar la espalda.

Sus horarios de trabajo son muy exigentes, superando las 14 horas diarias, lo que deja poco tiempo libre para realizar otras actividades. Aunque considera que la ruta es segura, dado que es pequeña y local, menciona que la presencia constante de los choferes en las mismas calles disuade a los delincuentes. A pesar de esto, la ruta ha sido víctima de alguna extorsión, aunque él no ha presenciado ninguna durante su tiempo trabajando allí.

Al entrar a trabajar en la ruta, no se firma un reglamento, pero se les proporciona uno que deben cumplir. Existen otras rutas que compiten con la suya, como una que pasa por el Eje 6 y llega hasta Ermita, y otra que va del metro Acatitla a Potrero. Aunque estas rutas cobran lo mismo, la competencia surge de la decisión de los choferes de instalarse y operar en las mismas áreas.

Entre los choferes de la ruta 53, hay competencia, pero no llega al punto de peleas. A veces, se corretean o pelean por el pasaje, pero en muchos casos, esto es parte de la dinámica entre ellos o problemas personales que no pasan más allá de palabras.

Al chofer le gusta manejar y escuchar música mientras trabaja, aunque admite que a veces esto puede impedirle escuchar a los pasajeros. Lo que realmente no le gusta son los días de calor, ya que el motor de la combi, ubicado bajo los asientos, se calienta demasiado, lo que hace que el ambiente dentro de la unidad sea incómodo.

La entrevista con el sexto chofer se realizó en mayo de 2024 y tuvo una duración aproximada de 25 minutos. El chofer, de 21 años, reside frente a Plan de Ayala, tiene nivel de preparatoria y vive en unión libre.

El chofer no cuenta con un ingreso fijo, ya que trabaja para otra persona. Su ingreso diario varía entre \$200 y \$400 pesos. La única prestación que recibe es el aguinaldo. Su jornada laboral se extiende desde las 7 de la mañana hasta las 10 de la noche, trabajando más de 12 horas al día. Entre sus tareas diarias se encuentran manejar, cobrar y limpiar la combi en cada vuelta para mantenerla en buen estado.

Aunque su trabajo es exigente, el chofer menciona que en algunas ocasiones tiene la oportunidad de realizar otras actividades. Su día de trabajo comienza haciendo base, subiendo y bajando pasajeros hasta las 10 de la mañana, cuando toma un breve descanso para limpiar la combi. Después, continúa con su rutina de manejar y cobrar a los pasajeros.

El chofer es el principal sostén económico de su esposa y su hijo. Su familia aprueba su trabajo. Tiene dos años de experiencia como chofer y, aunque el trabajo es agotador tanto física como emocionalmente, especialmente debido a las largas horas y el estrés, le gusta manejar e interactuar con las personas.

Antes de ser chofer, trabajó en diversos oficios, como carnicero, repartidor y chofer personal. Optó por cambiar de trabajo porque siempre ha estado vinculado a este ámbito, al igual que su padre. Además de él, su suegro también contribuye al gasto familiar.

El chofer comenta que los pasajeros, en general, son amables y comprensivos respecto al estrés del trabajo. En cuanto a la seguridad de la ruta, menciona que aunque hay lugares donde ocurren asaltos, en general, la ruta es segura, especialmente en áreas poco transitadas. No ha escuchado sobre extorsiones en la ruta, y cuenta con un seguro en caso de accidente.

El chofer entró a este trabajo por medio de su padre y no firmó ningún reglamento al inicio. Existe competencia con la ruta 62, que opera en Potrero y Montada, conocidas

como “las verdes”. Sin embargo, mantiene una buena relación con la mayoría de sus compañeros de trabajo, e incluso tiene contacto con ellos en días no laborales. A pesar de las largas jornadas y el esfuerzo físico, el chofer afirma que no hay nada que le disguste de su trabajo, ya que disfruta lo que hace.

La entrevista con el séptimo chofer se realizó en mayo de 2024 y tuvo una duración aproximada de 30 minutos. El chofer tiene 72 años, es casado y reside en la colonia Zapata de Los Reyes, La Paz y su nivel educativo es primaria incompleta.

Mencionó que su ingreso no es fijo y varía considerablemente, pudiendo oscilar entre 50 y 500 pesos, e incluso en ocasiones no recibir nada. Trabaja para su hermano, y el ingreso diario se destina en su totalidad al pago de una cuenta de 500 pesos, quedándose con lo que resta. Entre las prestaciones que recibe están el aguinaldo (que a veces recibe completo y a veces no, dependiendo del patrón) y un día de descanso, que ocurre cuando la combi no circula. Su horario de trabajo no es fijo y depende de la demanda. Durante las guardias, trabaja desde las 4 de la mañana hasta las 10 de la noche. Cuando no está de guardia, por ejemplo, puede comenzar su jornada a las 9 o 10 de la mañana, dependiendo de la carga de trabajo de su compañero. En promedio, trabaja más de 11 horas diarias.

Los choferes no pagan impuestos al gobierno directamente, sino que solo cubren el costo de la cartulina de la ruta. Los impuestos se pagan sobre las facturas, lo que también se debe reportar al gobierno. En un día normal, el chofer se levanta, se prepara y, si se retrasa, pone en marcha la camioneta (combi). El checador se encarga de gestionar las salidas de las combis desde la base. Aunque no se firma un contrato al ingresar a la ruta, se recibe un reglamento que debe seguirse.

Económicamente, solo su esposa depende de él. Tiene 15 años de experiencia como chofer de transporte público. El trabajo como chofer es físicamente y emocionalmente agotador, ya que implica lidiar con diversas dificultades, como pasajeros que no desean subir, problemas con el tráfico y la necesidad de hacer paradas, entre otros. Los horarios de trabajo no pueden ser modificados, ya que deben ajustarse a las necesidades de los usuarios del servicio. El chofer considera que la ruta en la que trabaja no es insegura, ya que, si fuera el caso, los pasajeros no la utilizarían en la

noche. En cuanto a extorsiones, el chofer no tiene información al respecto, ya que no ha sido testigo de tales situaciones.

En caso de accidente, hay un seguro que cubre daños a terceros o una cobertura amplia. Existe competencia con otras rutas, ya que muchas veces se compite por el costo del servicio.

La relación con sus compañeros de trabajo es buena, siempre y cuando no haya conflictos personales. No mantiene una relación con ellos fuera del trabajo debido a que cada uno tiene sus propias actividades en su tiempo libre. Su relación con los clientes es regular; algunos son amables y agradecidos, mientras que otros pueden ser groseros. No hay aspectos que le desagradan particularmente de su trabajo, ya que está acostumbrado a sus responsabilidades y sabe lo que debe hacer.

ANÁLISIS GENERAL

Los resultados obtenidos en el trabajo de campo permiten responder algunas preguntas iniciales de la investigación y evidencian que, aunque los choferes trabajen para la misma ruta, sus experiencias laborales son diversas.

Los choferes entrevistados tienen años de experiencia en el transporte público; la mayoría es propietario de su unidad, aunque también hay casos de choferes que trabajan para otros. Ven esta labor como una profesión y no simplemente como un empleo. A pesar de los desafíos, la mayoría de los entrevistados disfrutan su trabajo, lo que incrementa su sentido de responsabilidad.

La mayoría de los choferes decidió ingresar a esta profesión por iniciativa propia, aunque también se observó que algunos lo hicieron por la falta de oportunidades en otros sectores laborales, considerando el transporte público como una fuente de ingresos para mantener a sus familias. Las entrevistas revelaron que no se requiere un conocimiento especializado para desempeñar este trabajo.

De acuerdo con las entrevistas, los **medios de producción** que los choferes de la ruta 53 de Los Reyes La Paz necesitan son los siguientes elementos, para realizar su labor: la combi, licencia, tarjetón, placas de transporte público y uniforme. En cuanto al uso de tecnología, los choferes utilizan herramientas básicas, con variaciones según la habilidad de cada uno en su manejo. Por ejemplo, mencionan el uso de cámaras de seguridad para reducir los robos al pasaje y GPS para monitorear el recorrido de la combi y, en ocasiones, recuperar la unidad en caso de robo. Como se señala en la entrevista con el chofer en mayo de 2024: “En la tecnología que nosotros empleamos en las combis, utilizamos cámaras de seguridad que nos ayudan a disminuir los robos al pasaje, y GPS, que nos permite monitorear el recorrido e incluso recuperar la combi si es robada”.

En la ruta 53 del municipio de Los Reyes, La Paz, el **conocimiento** principal requerido para los choferes es el manejo de la unidad. Según las entrevistas realizadas, los choferes mejoran sus habilidades de conducción a través de la experiencia diaria:

“La habilidad de manejar la vamos perfeccionando con la experiencia que obtenemos a diario” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Otra habilidad identificada es el conocimiento del área geográfica en la que operan. Los choferes se familiarizan con la ruta y buscan alternativas cuando hay cierres viales. Por ejemplo, cuando se presentan manifestaciones o cierres de avenidas, buscan rutas alternativas y se comunican con sus compañeros a través de WhatsApp para coordinar desvíos:

“Con el tiempo, buscamos alternativas para desviarnos por otras calles cuando hay manifestaciones o cierres de avenidas, y nos avisamos por WhatsApp para que los demás compañeros también se desvíen” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Además, los choferes desarrollan la capacidad para identificar zonas de alta inseguridad y actitudes sospechosas que podrían indicar robos. Aunque algunos choferes consideran que su ruta es segura, ya que los pasajeros prefieren la combi a caminar por la noche:

“Yo no la consideraría insegura; la veo segura, porque si no lo fuera, no nos abordarían en la noche. Hay personas que toman la combi porque se sienten más seguras en ella que caminando” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Otra habilidad importante es la capacidad de resolver fallas mecánicas en la combi. Los choferes, a menudo con la ayuda de sus compañeros, solucionan problemas mecánicos y perfeccionan estas habilidades con la experiencia:

“Debemos ser capaces de reparar la combi cuando algo falla, y los compañeros nos ayudamos mutuamente si sabemos cómo solucionar el problema” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Finalmente, los choferes identifican cuáles son los horarios y rutas con mayor demanda, así como los lugares convenientes para comer durante su jornada, optimizando así su tiempo de trabajo:

“Los horarios con mayor demanda son por las mañanas y por las noches, de lunes a viernes, cuando el pasaje va a trabajar o a la escuela. Aprovechamos los momentos en que baja el pasaje para comer o descansar un poco” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Según las entrevistas, la **gestión de la mano de obra** para los conductores de la ruta 53 implica diversos procesos de ingreso al trabajo. Algunos entrevistados señalaron que, tras años de experiencia como choferes, ingresaron a la profesión sin ningún tipo de trámite formal. Sin embargo, un entrevistado indicó que muchos conductores en esta ruta acceden al trabajo a través de relaciones personales o herencia.

Todos los entrevistados coincidieron en que se requiere tener al menos 21 años y contar con los permisos necesarios para conducir transporte público. Estos permisos incluyen el tarjetón y la licencia vigente, emitidos de acuerdo con los requisitos del sistema de transporte público, gestionado por la empresa que contrata las unidades. También mencionaron que no es necesario tener un nivel de escolaridad específico; basta con saber manejar y tener la documentación en regla para poder trabajar como conductor. Además, señalaron que no es necesario firmar un contrato formal, ya que muchas veces el empleo es verbal, especialmente cuando se trabaja directamente para los propietarios de las unidades.

En caso de no entregar una cuenta, o en situaciones de robo o extravío de dinero, se prohíbe trabajar en otra unidad. Como comentó uno de los choferes:

“[...] no firmamos ningún reglamento; nos entregan un reglamento con las reglas que todos debemos seguir, pero no firmamos nada. Solo nos piden nuestra documentación” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

En cuanto a las prestaciones legales, los choferes no reciben beneficios establecidos por el gobierno. En cambio, reciben lo que los propietarios de las combis decidan proporcionarles. Uno de los entrevistados mencionó que no recibe prestaciones ni aguinaldo, pero agregó:

“Lamentablemente, soy yo quien tiene que proporcionar el aguinaldo. Normalmente, si un chofer lleva más de medio año conmigo, le doy el aguinaldo que he juntado. Por ejemplo, a un chofer que ha trabajado conmigo durante un año le di 1,800 pesos al final del año pasado, y el próximo año planeo darle 2,000 pesos. No aumentaré mucho, pero sí un poco más” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Es evidente que estos trabajadores no reciben prestaciones por ley, a menos que el dueño de la combi decida ofrecer algún beneficio adicional. En cuanto a los días de descanso, la situación es similar; solo se descansa el día que la combi no circula:

“Solo descansamos el día en que la camioneta no circula” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Según las entrevistas realizadas, las remuneraciones económicas de los conductores dependen del contexto específico en el que se encuentren. Para los propietarios de la unidad (combi), el ingreso diario es de 500 pesos, que se debe entregar obligatoriamente a los conductores contratados. En contraste, para los choferes que trabajan en unidades propiedad de otros, el ingreso varía entre 250 y 300 pesos diarios, y en algunos casos puede alcanzar hasta 1,000 pesos, independiente de la cuenta que deben entregar. Uno de los entrevistados, que posee dos combis, mencionó que su ingreso diario es de 1,000 pesos, ya que recibe las cuentas diariamente. Señaló:

“No trabajo todos los días; trabajo de sábado a domingo, esos dos días nada más. Si tengo algún examen el lunes, lo estudio el domingo y solo trabajo esos dos días” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Este chofer recibe ganancias diarias a pesar de no trabajar durante la semana, dedicando su tiempo a estudiar de lunes a viernes y trabajando los fines de semana. Por otro lado, otro chofer indicó que, aunque solo recibe aguinaldo como prestación, sus ingresos diarios varían considerablemente. Comentó:

“No cuento con un ingreso fijo; al día puede variar entre 300, 400 o 200 pesos, dependiendo de las circunstancias. A la semana, el ingreso promedio es de alrededor de 1,800 a 2,000 pesos” (entrevista con chofer, mayo de 2024).

Esto demuestra que las ganancias pueden fluctuar, aunque no se especifican las razones exactas de estas variaciones. Los conductores de la ruta 53 están familiarizados con el trayecto, ya que viven en áreas cercanas a la ruta establecida. Sin embargo, deben seguir el recorrido estipulado por la empresa, haciendo ajustes solo en caso de emergencias, como accidentes, construcciones o calles cerradas. En tales situaciones, deben informar al checador (operador) más cercano, quien se

encarga de monitorear su salida de la base, llegada, trayecto y la asignación de los lugares para reiniciar el recorrido.

En cuanto a la **organización del trabajo** y los entrevistados, se destaca que los clientes son un factor crucial para la realización de sus tareas, ya que, en parte, constituyen una fuente de ingreso. No obstante, los choferes indican que, a pesar de la importancia de mantener una buena interacción con los clientes, el trato recibido no siempre es positivo. Algunos pasajeros pueden ser groseros o incumplir con el pago del pasaje, lo cual genera frustración entre los conductores.

Uno de los choferes comentó sobre la relación con los clientes, observando que, aunque la percepción de los pasajeros puede ser variada, en general, la mayoría de ellos es amable y muestra empatía hacia los choferes, considerando el estrés que enfrentan. Como señaló en una entrevista:

“... Hay de todo, pero la mayoría son amables, la mayoría son amables y, vaya, como que se ponen en los zapatos de uno también, en cuestión del estrés o así” (Entrevista con chofer, mayo 2024).

Sin embargo, otro entrevistado mencionó que ha dejado de preocuparse por el trato de las personas, pues considera que la gente es difícil de tratar; en cambio, se enfoca en brindar un buen servicio, a pesar de recibir un trato deficiente.

Además, el checador juega un papel importante al controlar el tiempo de las rutas. Este control permite a los choferes gestionar la carga de pasajeros y, en consecuencia, sus ingresos, ya que operan en siete bases que se dirigen a diferentes lugares. El ambiente y el flujo de pasajeros varían según la base a la que se les asigna, afectando notablemente sus ganancias.

En cuanto a la relación con su jefe o quien les alquila la combi, generalmente se mantiene un buen trato, ya que la mayoría de ellos son amigos o familiares. Otros factores que pueden influir, aunque de manera indirecta, son las autoridades policiales, debido a que en ocasiones se llevan a cabo operativos de los que los choferes no están informados. Por ello, los choferes siempre procuran tener toda su documentación en regla para estar preparados ante cualquier eventualidad.

En resumen, estos elementos y actores son fundamentales en el proceso laboral de los choferes. A pesar de contar con la unidad, necesitan de los pasajeros y del checador para llevar a cabo sus funciones de manera efectiva.

En las entrevistas realizadas a los conductores, se identifican dos **relaciones laborales** principales. La primera es la relación entre el conductor y el cliente. Desde las primeras horas de trabajo (6 AM), el conductor tiene una interacción constante con los clientes, quienes influyen directamente en el proceso laboral. El número de pasajeros que suben al vehículo y la calidad de la interacción son significativos para el desempeño de los conductores. Sin embargo, a veces el trato con los clientes puede ser difícil, ya que algunos pueden ser poco amables o incluso despectivos. Un chofer comentó al respecto:

“Realmente el trato de las personas ya lo dejé atrás; es como que se pelean y me dicen cosas. Ya no los tomo en cuenta, la gente es muy difícil de mantener contenta, así que solo trato de ofrecerles el mejor servicio sin ofenderlos” (Entrevista con chofer, mayo 2024).

Para los conductores, es esencial proporcionar un servicio de calidad, por lo que mantienen sus unidades limpias y en buen estado. A cambio, esperan respeto y cuidado hacia sus vehículos. La cordialidad en la interacción entre conductor y cliente es crucial para facilitar el proceso de trabajo.

La segunda relación fundamental es la que los conductores mantienen con el checador (operador), quien supervisa su llegada desde las primeras horas de la mañana. Sin la aprobación del checador en cuanto a la puntualidad, los conductores no podrían cumplir con sus tareas. Un chofer explicó detalladamente cómo se controla la ruta:

“La ruta se divide en varios ramales que cubren distintas colonias y zonas. El director de la empresa no está al tanto de todos los detalles, por eso cada ramal tiene un jefe de servicio, quien se encarga de gestionar los cambios en la ruta, como los tiempos de salida de las camionetas y el número de unidades asignadas” (Entrevista con chofer, mayo 2024).

El checador, que mantiene contacto directo con los choferes, recibe órdenes de niveles superiores:

“Él nos da las instrucciones, pero todas esas órdenes provienen de arriba. Está el jefe de servicio, quien autoriza las decisiones, y por encima de él, el director de la empresa, que no interviene mucho en el día a día. El director permite que se tomen decisiones basadas en lo que sea mejor para la ruta. Los choferes, checadores, dueños y socios hacen propuestas, y se seleccionan las más adecuadas” (Entrevista con chofer, mayo 2024).

Además, los conductores también desarrollan relaciones con otros choferes de la misma ruta. Estas relaciones a menudo se convierten en amistades debido al tiempo compartido, lo que hace el trabajo más agradable. Los choferes suelen comer juntos, socializar durante y fuera del horario laboral, y formar un círculo de confianza y amistad. Como comentó un chofer:

“Siento que me llevo bien con todos; no hay nadie con quien no hable realmente. Me llevo bien con todos” (Entrevista con chofer, mayo 2024).

Aunque estas relaciones son las más importantes, los choferes también interactúan con otros actores, como la empresa para la que trabajan. Conocen a las personas que laboran en la empresa, pero la relación no es tan directa como con los clientes o el checador. Las interacciones con la empresa suelen ocurrir en eventos festivos organizados para los conductores y sus familias, o a través de comunicados enviados por los checadores.

En el **perfil de la mano de obra**, las entrevistas realizadas a los conductores revelan que no se requiere un nivel específico de escolaridad para ingresar a este empleo. La edad mínima para comenzar es de 21 años, y no es necesario contar con experiencia previa como chofer. El acceso a este trabajo suele ser a través de recomendaciones de familiares, amigos o conocidos. Los requisitos esenciales incluyen tener habilidades de conducción y poseer una licencia de conducir tipo “B”. Un chofer describió su situación:

“Tengo 72 años, mi nivel educativo es hasta tercer grado de primaria, estoy casado, y comencé a trabajar como chofer en esta ruta gracias a mi hermano,

quien es el dueño de la combi. Trabajo para él” (Entrevista con chofer, mayo 2024).

No obstante, es importante que el chofer conozca bien la zona en la que opera la ruta. Además, debe tener paciencia para enfrentar las diversas dificultades que surgen durante el trayecto, como el mal estado de las vialidades, la competencia, las interacciones con la policía de tránsito, los clientes y sus compañeros de trabajo. Un chofer comentó:

“Conozco la ruta porque vivo en la colonia Zapata y es la ruta en la que trabajo” (Entrevista con chofer, mayo 2024).

Asimismo, el chofer debe desarrollar habilidades para tratar a los clientes y atender sus necesidades, habilidades que se perfeccionan con la experiencia acumulada día a día en el trabajo.

De acuerdo con la cultura, **trabajo gerencial y empresarial** en este caso específico, la mesa directiva de PEGASO se encarga de la supervisión y control de la ruta 53 y sus ramales. Esta mesa directiva facilita un servicio de transporte público con tarifas establecidas, permitiendo que las personas se trasladen de manera segura de un lugar a otro. Según los entrevistados, aunque enfrentan extorsiones de un grupo delictivo, solo deben abonar una cuota, ya que la mesa directiva se encarga de negociar con dicho grupo. Además, los entrevistados destacan que la ruta es segura debido a que los trayectos de la combi pasan por áreas concurridas con la presencia de varios vehículos y apoyo policial, que brinda asistencia en caso de altercados.

Respecto a la seguridad, se menciona que la ruta es relativamente segura:

“Insegura, hasta eso no, no creo que sea mucho aquí en el ramal en el que estamos, porque esta es una ruta pequeña y local; por decirlo de alguna manera, son solo calles, así que los delincuentes piensan un poco antes de actuar. Como las calles son pequeñas y la ruta es breve, los delincuentes suelen pensarlo dos veces, ya que están en constante vigilancia y pueden ser fácilmente identificados” (Entrevista con chófer, mayo de 2024).

El hecho de que los conductores y los residentes conozcan bien la ruta y las calles contribuye a la seguridad, ya que los casos de inseguridad en esta ruta específica son raros, dado que sigue una dirección fija y está monitoreada las 24 horas del día.

En cuanto a la cultura laboral, se busca mantener una relación asertiva entre la mesa directiva, el checador y los compañeros de trabajo. Es fundamental fomentar una relación cordial para evitar malentendidos y facilitar el desempeño de las tareas, lo que ayuda a que el trabajo no resulte tan pesado. Además, el cliente también juega un papel importante en el proceso de trabajo del chófer, ya que son los pasajeros con quienes interactúa y con quienes pasa la mayor parte de su tiempo laboral.

Este tipo de culturas se desarrollan y evolucionan con el tiempo, influenciadas por los actores involucrados y las circunstancias del entorno laboral. A medida que se adaptan a los ritmos y procesos de trabajo, los individuos y los equipos generan beneficios tanto para sí mismos como para los demás, con cambios positivos o negativos dependiendo del contexto y el tiempo.

El **proceso de trabajo** de los choferes comienza regularmente a las 5:20 AM, cuando se levantan para ponerse el uniforme, realizar sus hábitos personales y luego encender la combi, permitiendo que el motor se caliente. A las 5:50 AM, salen de sus casas rumbo a la base asignada para cumplir con su guardia, llegando antes de las 6:00 AM. Al llegar a la base, se registran con el checador encargado y esperan su turno si hay otras unidades. Durante la espera, verifican que su unidad esté limpia y ordenada, y que todas las cámaras de seguridad funcionen correctamente.

Al salir de la base, los choferes realizan un recorrido cronometrado por distintos checadores para evitar la acumulación de unidades en una misma ruta. Suben a los pasajeros y cobran el monto correspondiente al momento de embarcarse. Una vez completado el recorrido y dejado a los clientes, los choferes “suben de vacíos” hasta las bases distribuidas en el trayecto y cargan nuevos clientes al regresar a la base de Los Reyes. Alternativamente, se forman en el monumento y esperan su turno para bajar, ya que el estacionamiento está abierto hasta las 10 AM, permitiendo que soliciten un número de unidades que indique la posición en la fila.

Si al llegar a Los Reyes después de las 10 AM, un checador les asigna el número de unidades que sigue en la fila, los choferes deciden si esperar su turno en el estacionamiento o regresar a “subir de vacío”. Después de las 2 PM, la mayoría de los choferes elige esperar su turno en el estacionamiento, donde descansan, comen, realizan mantenimiento a sus unidades y socializan entre ellos. Algunos incluso llevan a sus familias para pasar tiempo juntos durante aproximadamente una hora y media o dos horas de espera, que es el tiempo promedio que tardan en salir nuevamente. Al reanudar el servicio, se colocan en el monumento y se dirigen a una de las cuatro bases asignadas para ese día.

Después de concluir con la última salida, los choferes finalizan su jornada alrededor de las 10 PM. En caso de no tener guardia, tienen la libertad de irse o quedarse hasta la hora que elijan. Al finalizar, realizan sus cuentas y las entregan si trabajan para un propietario, llenan el tanque de gasolina y regresan a sus hogares para guardar la unidad, recoger lo dejado durante el día y prepararse para el día siguiente.

En promedio, los choferes trabajan más de 16 horas diarias, acumulando unas 96 horas semanales, desde las 6 AM hasta las 10 PM. El horario puede variar si no tienen guardia o si el chofer decide trabajar desde las 10 AM hasta las 6 PM. Aunque muchos choferes consideran que el trabajo extenso es un reflejo de ofrecer un buen servicio, a menudo sienten que el esfuerzo no se recompensa adecuadamente.

“Más de 14 horas es un trabajo muy exigente, es muy estresante. Aunque se obtiene algún ingreso, el tiempo que se dedica es considerablemente largo para lo que se recibe” (Entrevista con chófer, mayo de 2024).

Los choferes trabajan seis días a la semana y tienen un día de descanso, que muchos utilizan para relajarse o para darle mantenimiento a la unidad. En los días de guardia obligatoria, deben cubrir dos bases diferentes en un mismo día (Loma Encantada y Olimpia), trabajando exclusivamente en ese recorrido. Los otros cinco días se distribuyen entre las distintas bases restantes con diversas guardias.

La empresa asigna las condiciones de trabajo, organiza el funcionamiento de las unidades y las bases a recorrer, y determina el número de horas laborales. En las

guardias, la salida es hasta las 10 PM y la entrada es a las 6 AM, lo que resulta en jornadas de más de 16 horas diarias. Si los choferes no cumplen con la guardia asignada, enfrentan un castigo que consiste en un día de descanso perdido, además de tener que cubrir la guardia no realizada al día siguiente. También pueden ser sancionados por mala conducta hacia compañeros, checadores o clientes (existe un número de quejas abierto al público). Como se menciona en una entrevista,

“No tenemos horario fijo; cuando tenemos guardia andamos desde las 4 de la mañana hasta las 10 de la noche, pero cuando no tengo guardia, por ejemplo, me hago el tonto y salgo a las 9 de la mañana o a las 10, dependiendo de cómo vayamos a cargar. Si yo sigo a un compañero que carga a las 8:30 de la mañana o a las 9, salgo aproximadamente cada 10 minutos” (Entrevista con chofer, mayo de 2024).

Los choferes enfrentan cualquier condición climática. En climas extremadamente cálidos, buscan maneras de hacer sus unidades más confortables, como la instalación de ventiladores pequeños para mantenerse frescos. En caso de lluvias intensas que provocan inundaciones, buscan rutas alternativas disponibles para continuar con su recorrido. No se detienen por el clima ni por las ganancias; si no alcanzan los objetivos financieros, buscan formas de compensar, como trabajar después de las 10 PM o “subir de vacío”. El objetivo es asegurar sus ingresos, aunque el trabajo resulta desgastante tanto física como emocionalmente. Como señala un chofer;

“[...] lo he visto en otros compañeros, que sí se cansan emocionalmente porque es fastidioso estar aquí todo el día sentado, aguantando a veces a personas que no son amables, o soportando el tráfico. Es un desgaste físico, sí, no es fácil estar sentado todo el día, y también es una pena” (Entrevista con chofer, mayo de 2024).

El trabajo de los choferes debe realizarse siguiendo las indicaciones de la empresa. Esto incluye tener visibles los logos de la empresa y el número de la unidad, portar el uniforme correctamente (camisa blanca y pantalón negro), cumplir con el recorrido asignado, y cobrar las tarifas establecidas para cada zona (que varían de \$12 a \$6, dependiendo de la ubicación en el Estado de México o CDMX). Además, deben entregar las cuentas asignadas a los propietarios de las unidades. Para estos choferes, su labor es muy significativa; disfrutan hacerla y se sienten cómodos en ella.

Las largas horas compartidas fomentan la formación de amistades, y ellos consideran su trabajo como un oficio, ya que es una actividad habitual que requieren habilidades específicas para llevar a cabo. Estas habilidades las adquirieron a través de la práctica y el aprendizaje en la conducción.

Uno de los aspectos que más disfrutan de su trabajo es la conducción. A pesar de los desafíos y el desgaste, el manejo y la posibilidad de escuchar música mientras trabajan les resultan placenteros. Como menciona un chofer,

“Me gusta manejar; eso sí, disfruto mucho manejar y venir escuchando música mientras lo hago. A lo mejor no está muy bien porque a veces no se escucha [...] por lo mismo, normalmente traigo el volumen bajo, pero si vengo yo solo, manejo y escucho música muy tranquilamente” (Entrevista con chofer, mayo de 2024).

CONCLUSIONES

El núcleo de esta investigación radica en el concepto de trabajo no clásico, en el cual la participación del cliente es fundamental en la producción, circulación y consumo. Además, es crucial abordar el concepto de trabajo, en el que las relaciones laborales y de control explican la realidad del trabajo capitalista tal como lo conocemos. Se consideran también los conceptos de proceso de trabajo y configuración sociotécnica de la producción. Nuestros criterios metodológicos nos acercan al objeto de estudio a través de la realidad, en la estructura subjetiva y las acciones involucradas.

El enfoque teórico-metodológico permite entender este oficio desde la perspectiva del trabajo no clásico, analizando cómo se articulan sus elementos estructurales e interacciones dentro de este concepto. Con base en esto, se definió el objetivo general de la investigación: identificar la formalidad e informalidad en la que operan los trabajadores del transporte público (combis, ruta 53) y las condiciones laborales que enfrentan, así como el impacto en sus vidas y salud, sin olvidar el papel fundamental de los clientes en el manejo del transporte público.

Los hallazgos de la investigación revelan que las condiciones laborales de los choferes de transporte público son desfavorables en muchos aspectos. Enfrentan largas jornadas de trabajo y sus ingresos a menudo no se corresponden con un salario digno. Se observa una normalización del trabajo mal remunerado y explotador, donde muchos choferes toleran estas condiciones porque es la única realidad que conocen, además de disfrutar de la conducción. Algunos consideran que el servicio al cliente es lo más importante y justifican las largas jornadas laborales para ofrecer una atención de calidad. Sin embargo, esta visión también puede ser negativa, ya que los choferes a veces enfrentan actitudes despectivas de los clientes, viéndolo como un problema irresoluble.

La normalización de estas condiciones laborales es alarmante y resalta la necesidad urgente de mejorar las condiciones de trabajo en este empleo. Es fundamental encontrar un equilibrio entre la comodidad y el gusto por conducir, y los derechos de los trabajadores a un salario digno y condiciones laborales justas. Esto implica implementar políticas que promuevan salarios equitativos, jornadas laborales razonables y condiciones de trabajo adecuadas para los choferes. La aceptación de estas condiciones adversas solo acentúa la injusticia y la desigualdad que enfrentan estos choferes a diario.

En conclusión, la investigación ha proporcionado nuevos hallazgos, mostrando que el trabajo de los choferes involucra a diversos actores para su ejecución. Entre estos actores se incluyen el chofer, la organización, los pasajeros, las personas en los alrededores, así como la ruta o el lugar recorrido durante el trabajo.

En cuanto a las condiciones laborales, se observó que estas no dependen en gran medida de la organización. Aunque existen reglamentos y normas que dictan la forma en que debe realizarse el trabajo, es la misma organización la que ejerce control sobre los choferes. La empresa establece las tareas y sus instrucciones son comunicadas a través de intermediarios que aseguran su ejecución. Sin embargo, se encontró que los choferes tienen cierta participación en algunas decisiones relacionadas con su empleo, lo cual les permite sentirse incluidos en las decisiones que toma la empresa, creando así un vínculo entre ellos y la organización.

La relación entre los propios choferes es otro aspecto significativo, ya que entre muchos de ellos existe una relación de familiaridad y compañerismo, cultivada a partir de la convivencia diaria. Esta interacción continua fomenta un entorno en el que se desarrollan lazos cercanos. No obstante, hay excepciones en las que algunos choferes mantienen una relación meramente profesional, sin desarrollar una mayor cercanía.

Una de las formas más comunes para ingresar a trabajar en esta ruta es a través de algún conocido que ya esté empleado en el sistema, logrando así el acceso mediante contactos personales o familiares. Los nuevos empleados pueden ser contratados por terceros, quienes rentan sus unidades, o bien, pueden usar una combi propia. En el caso de optar por una unidad rentada, se requiere pagar una cuota diaria obligatoria al arrendador. Los choferes que utilizan su propia combi se quedan con la totalidad de las ganancias, aunque también deben realizar otros pagos a la organización. Para desempeñar este trabajo, es imprescindible contar con una licencia y un tarjetón, ya que ambos son necesarios para conducir.

Durante las entrevistas a algunos choferes, se mencionó que las condiciones laborales incluyen la responsabilidad de mantener el transporte en buen estado. El uniforme es un elemento fundamental para la presentación de los choferes, ya que

debe reflejar formalidad y buena imagen ante los clientes. Estos costos de uniformes corren a cargo de los propios choferes.

En cuanto a sus ingresos, la mayoría de los choferes no cuenta con prestaciones de ley, seguridad social ni un salario fijo. Sus ganancias dependen de lo que queda después de cubrir una cuota diaria obligatoria. Este trabajo resulta agotador tanto física como mentalmente, ya que los choferes deben laborar más de 13 horas diarias, en su mayoría sentados. Además, enfrentan problemas con los pasajeros, quienes a veces responden de manera grosera, insultan o ensucian las unidades. El tráfico y el clima también afectan, ya que pueden reducir o aumentar la cantidad de pasajeros y el tiempo necesario para completar el recorrido. A pesar de estos inconvenientes, a muchos choferes les gusta su trabajo porque disfrutan de conducir, aunque enfrentan ciertos disgustos.

El trabajo de chofer de transporte público, particularmente en las combis, carece de las condiciones adecuadas, resultando en un empleo altamente desgastante. Es esencial regular este tipo de trabajo para asegurar beneficios que favorezcan a los choferes, como seguro social, salario fijo y prestaciones. Estos aspectos a menudo pasan desapercibidos y son aceptados por los trabajadores, quienes consideran que es lo único que conocen y que el trabajo es parte de su vida familiar.

De acuerdo con las entrevistas realizadas a los conductores si existe una coincidencia en distintos aspectos del empleo y la forma en que ellos lo perciben, uno de los más visibles es la antigüedad que se lleva laborando, dado que para algunos conductores de más antigüedad el trabajo de calidad para los clientes lo es todo, el buen trato y el dar una buen imagen en cualquier circunstancia, mientras que para otros choferes aquellos que llevan menos tiempo como conductores el trato de calidad solo es aplicable para aquellas personas que de igual manera los valoran y respetan, puesto que en sus propias palabras se dieron por vencidos con las personas y simplemente hacen su trabajo. Esto se logró con las entrevistas aplicadas, asistiendo a la base donde radican los choferes y pidiendo los permisos pertinentes para poder aplicar los cuestionarios y el grabar sus respuestas únicamente para fines de investigación.

ANEXOS

Instrumento de investigación (Entrevista)

Datos Sociodemográficos

1. ¿Cuál es tu edad?
2. Escolaridad:
3. Sexo:
4. Estado Civil:
5. ¿Dónde vives?

Condiciones de Trabajo

6. ¿Cuentas con un ingreso fijo?
7. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más?
8. ¿De cuánto es tu ingreso (ganancia) en un día de trabajo?
9. ¿Cómo se maneja el ingreso que recibes (que cosas pagas o cuánto pagas de cuenta)?
10. ¿Cuentas con algunas de estas prestaciones, señala cuáles?
 - Aguinaldo
 - Vacaciones
 - Días de descanso
 - Seguro Social
 - Salario Fijo
 - Contrato escrito
11. Al entrar a este trabajo firmas algún reglamento
12. ¿Cuál es tu horario de trabajo?
13. ¿Cuántos días a la semana trabajas?
14. ¿Cuántas horas diarias trabajas?
15. ¿Cuál es tu horario promedio?
16. ¿Pagan algún tipo de impuesto al gobierno?
17. ¿Qué actividades tienes que desarrollar en tu trabajo aparte de manejar?

18. ¿Puedes hacer otras actividades en tu tiempo de trabajo (cómo cuáles)?
19. ¿Piensas seguir creciendo en el medio en el que laboras?
20. ¿Me puedes describir un día normal de trabajo?
21. ¿Cómo entraste a este trabajo?
22. ¿Existe algún rango de edad y/o escolaridad para poder trabajar de chofer?
23. ¿Qué se les pide para poder entrar en este trabajo (papeles, experiencia)?
24. A tu parecer ¿quién es la persona encargada de mantener todo controlado y en orden en su trabajo (quien da las órdenes, les da sus números, les da salida, les monitorea el tiempo)?

Estrategia de Supervivencia

25. ¿Cuántas personas dependen de ti económicamente?
26. ¿Qué opina tu familia de tu trabajo, está de acuerdo con la actividad que realizas?
27. *Si eres estudiante o te dedicas a otra cosa. ¿Qué obstáculos se te presentan al tener un trabajo o una segunda ocupación?:
28. ¿Cuántos años llevas laborando en este trabajo?
29. ¿Trabajar como chofer de transporte público es cansado física y emocionalmente?
30. ¿Antes de este trabajo en qué trabajabas?
31. ¿Por qué te cambiaste de trabajo?
32. ¿Te gusta tu trabajo (que te gusta de él)?
33. ¿Cuentas con otro trabajo además de este?
34. Además de ti, ¿Cuántas personas aportan al ingreso familiar?
35. ¿Cuándo decides trabajar tu familia influye en tu decisión?
36. ¿Cómo influyen (intervienen) los pasajeros en tu trabajo?
37. ¿Qué opinas sobre los horarios de trabajo (crees que son buenos, malos o muy pesados)?
38. A tu parecer ¿qué tan insegura es la ruta?
39. ¿En la ruta han sido víctimas de alguna extorsión o has escuchado de algún caso?
40. ¿En caso de un accidente quien cubre los gastos?

Trabajo en espacio público

41. ¿Cuentan con base de sitio para su recorrido? (Menciona cuáles son)
42. ¿Existe competencia con otras rutas que no pertenezcan a su base o empresa?
43. ¿Qué relación llevas con tus compañeros de trabajo? en días no laborales?
45. ¿Existe algo que te disguste de tu trabajo, en relación con la ruta que trabajas (qué cosas)?
46. ¿Crees que exista competencia con otros choferes (si la respuesta es sí, como se da está)?

Entrevista 1

"CONDICIONES LABORALES DE LOS CHOFERES DE TRANSPORTE PÚBLICO: UN ENFOQUE EN EL TRABAJO NO CLÁSICO"

Instrumento de investigación (Entrevista)

Datos Sociodemográficos

1. ¿Cuál es tu edad? 42 años
2. Escolaridad: Secundaria trunca
3. Sexo: Masculino
4. Estado Civil: Soltero
5. ¿Dónde vives? En La colonia Emiliano zapata

Condiciones de Trabajo

6. ¿Cuentas con un ingreso fijo? No depende de lo que saques en un día de trabajo
7. ¿De cuánto es tu ingreso en un día de trabajo? 300 a 400
8. ¿Cuentas con algunas de estas prestaciones?
 - Aguinaldo (Solo si el patrón te lo da a fin de año y este sería un día de trabajo)
 - Vacaciones (No)
 - Días de descanso (sólo cuando no circulas y ahorita en vacaciones te descansan un sábado o un domingo aparte del día que no circulas)
 - Seguro Social (No)
 - Salario Fijo (No)
 - Contrato escrito (No el contrato es de palabra)
9. ¿Cuál es tu horario de trabajo? De 5 de mañana a 8 de la noche aproximadamente con un día de descanso entre semana
10. ¿Cuántas horas diarias trabajas? Son 15 a 16 horas aproximadamente
11. ¿Tienes hora de comida? No, pero me doy tiempo de ir a mi casa a comer cuando disminuye la fluencia de pasaje.
12. ¿Cuál es tu horario promedio?
13. ¿Cuál es tu forma de pago? De lo que hago saco en el día yo que soy chofer pago mi cuenta al dueño que son \$700 pesos diarios y más los gastos que se

generen en la jornada de trabajo como por ejemplo \$500 pesos y lo que me queda es mi ingreso que serían más o menos entre 300 a 400 pesos al día esa sería mi forma de pago.

14. ¿Puedes hacer otras actividades en tu tiempo de trabajo? Solo puedes limpiar la unidad, ya que tenemos que esperar entre 1:30 hora para salir hacer tu recorrido.
15. ¿Qué papel o actividades tienes que desarrollar en tu trabajo? Manejar, cobrar estar atento a las bajadas y subidas de los pasajeros y estar alerta en mi recorrido para que no tenga algún percance vial.
16. ¿Qué herramienta de trabajo utilizas? Camioneta (Combi), tarjetón, licencia, uniforme.
17. ¿Qué tecnología utilizas? Cámaras de seguridad. GPS ya que es obligatorio por la secretaría de movilidad (en el caso de no contar con alguno de estos tenemos que pagar un seguro para que cuando haya un operativo de la secretaría de movilidad no nos sancione por no cumplir con este requisito), teléfono móvil ya que tenemos grupo de Whatsapp entre los mismos choferes nos vamos comunicando por si hay algo en el camino.
18. ¿Trabajar como chofer de transporte público es cansado física y emocionalmente? Es muy cansado físicamente que son muchas horas las que te la pasas sentado y es muy estresante cuando llega a ver tráfico en horas pico.
19. ¿Existe algún rango de edad y/o escolaridad para poder trabajar de chofer? Tienes que tener 21 de edad y puedes trabajar hasta los 65 años, ya que solo te renuevan tu licencia hasta esa edad y escolaridad no te piden como tal con que sepas manejar es más que suficiente.
20. ¿Piensas seguir creciendo en el medio en el que laboras? Si, ya que estoy ahorrado dinero para poder comprarme mi propia combi.
21. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más? Para alguien más, ya que soy chofer.
22. ¿Pagan algún tipo de impuesto al gobierno? El patrón paga impuestos al SAT (secretaria de hacienda y crédito público) y a la Secretaría de movilidad para que les den la concesión de la ruta.
23. ¿Qué te disgusta de tu trabajo, en relación con la actividad que realizas? Nada a mi si me gusta manejar.

24. ¿Qué te disgusta de tu trabajo, en relación con la ruta que trabajas? No me gusta que los compañeros de trabajo a veces quieren cerrarle el paso con tal de ganarte el pasaje y la ruta no tenga alguna sanción para ellos.
25. ¿Qué relación llevas con tus compañeros de trabajo? Es buena con algunos compañeros.
26. ¿Te relacionas con tus compañeros de trabajo en días no laborales? A veces cuando llegamos hacer la talacha a la combi y nos llegamos a encontrar nada más es el saludo y ya.
27. ¿Cada cuánto tiempo tienes que limpiar tu combi? Diario y varias veces al día, ya que la ruta no lo exige que deben estar limpias las unidades.

Estrategia de Supervivencia

28. ¿Cuántas personas dependen de ti económicamente? 1 persona
29. ¿Cuántos años llevas laborando en este trabajo? 21 años, aunque desde los 16 años empecé de cobrador (checador) en el microbús de mi papa.
30. Además de ti, ¿Cuántas personas aportan al ingreso familiar? 1 persona, el gasto lo llevamos entre mi papa y yo.
31. ¿Cuándo decides trabajar tu familia influye en tu decisión? No, fue mi propia decisión, ya que lo hice porque me apasiona manejar.
32. ¿Cómo influyen los pasajeros en tu trabajo? En que si voy muy rápido me dicen que no son animales y si voy muy lento me dicen que parezco tortuga o incluso me dicen que maneje con precaución, pero trato de ser amable y no contestarles feo.
33. ¿Qué opinas sobre los horarios de trabajo establecidos? Se podría decir que es flexible, porque tú decides a qué hora empiezas o terminas tu jornada laboral, aunque tienes que cumplir con tu guardia para que el checador te deje trabajar

Trabajo en espacio público

34. ¿Cuentan con base de sitio para su recorrido? (Menciona cuáles son) Sí, son 7 bases

La primera es Monumento de los Reyes a Loma Encantada

Monumento de los Reyes a Olimpia

Monumento de los Reyes a Zapata Montada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cañada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Palmillas

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cruces

Metro Los Reyes a Chimalpa

35. ¿Al entrar a este trabajo firman un reglamento? No, pero la ruta te exige que tienes que ir presentable para trabajar.
36. ¿Existe competencia con otras rutas que no pertenezcan a su base o empresa? Si, aunque si es pesado por que como hacemos casi el mismo recorrido está la cuestión de que nos ganen el pasaje y ganemos menos.
37. ¿En caso de un accidente quien cubre los gastos? La unidad tiene que tener seguro de amplia cobertura ellos nos respaldan en caso de accidente además que la ruta también nos llega a respaldar.
38. ¿Qué tan insegura es la ruta? Ya no es insegura ya que hoy en día hay más seguridad en las avenidas y seguido hacen operativo los policías bajan al pasaje para revisarlos.
39. ¿En la ruta han sido víctimas de alguna extorsión? Antes si nos cobraban derecho de piso, y ellos decían la cantidad al presidente de la ruta y ya nada más lo dividían entre el número de unidades que eran, hasta eso no era mucho llegamos a pagar de \$200 pesos a \$500 como máximo. Actualmente ya no.
40. ¿Quién tiene el control de la ruta? La secretaría de movilidad (cuando hace operativos para revisar documentación en regla). La mesa directiva de la ruta (ella nos pone las reglas que debemos seguir para poder trabajar con ellos). otra manera de controlarlos es por medio del GPS y así ven si la unidad cumple su recorrido y si no es así les llaman y verifican que todo esté bien esto lo hacen porque se robaban mucho las unidades. Los policías de tránsito (por a veces quieren extorsionarnos en cuestión que te inventan faltas para

poder sacarte dinero). Los mismos usuarios porque si no eres rápido o vas lento prefieren irse con la competencia.

41. ¿Qué pasa si llegan a faltar sin avisar? ¿Reciben algún tipo de sanción? No hay sanción como tal con que cumplas con tu guardia y pagues la cuenta al patrón no hay problema.

42. ¿Pueden personalizar tu unidad? En mi caso no porque no es mía la unidad.

Entrevista 2

Instrumento de investigación (Entrevista)

Datos Sociodemográficos

1. ¿Cuál es tu edad? 65 años
2. Escolaridad: Primaria trunca
3. Sexo: Masculino
4. Estado Civil: Viudo
5. ¿Dónde vives? En La colonia Emiliano zapata

Condiciones de Trabajo

6. ¿Cuentas con un ingreso fijo? No todo dependerá de lo que saque en el día
7. ¿De cuánto es tu ingreso en un día de trabajo? \$800
8. ¿Cuentas con algunas de estas prestaciones?

Aguinaldo (Solo si el patrón te lo da a fin de año, pero como yo soy el dueño ps no)

Vacaciones (No)

Días de descanso (solo cuando no circulas)

Seguro Social (No)

Salario Fijo (No)

Contrato escrito (No)

9. ¿Cuál es tu horario de trabajo? De 5 de mañana a 10 de la noche aproximadamente
10. ¿Cuántas horas diarias trabajas? Son 15 horas aproximadamente
11. ¿Tienes hora de comida? No, pero me doy tiempo de ir a mi casa a comer y a descansar
12. ¿Cuál es tu horario promedio?
13. ¿Cuál es tu forma de pago? Depende de las horas que trabaja al día, descuenta la gasolina y gastos que le generen en su jornada y le quedan libres aproximadamente \$800 pesos.

14. ¿Puedes hacer otras actividades en tu tiempo de trabajo? Solo puedes limpiar la unidad e incluso revisar mi combi si tiene alguna falla.
15. ¿Qué papel o actividades tienes que desarrollar en tu trabajo? Manejar es estar atento al camino y a las subidas y bajadas de los pasajeros.
16. ¿Qué herramienta de trabajo utilizas? Camioneta (Combi), tarjetón, licencia, uniforme.
17. ¿Qué tecnología utilizas? La camioneta (combi), uniforme, licencia y tarjetón. La tecnología que utiliza es las cámaras de seguridad (aunque menciona que no las ha puesto por que su unidad ya va de salida pero paga un seguro para que no tenga problemas cuando hay operativos), GPS y el teléfono por este se van avisando si hay algún percance en el camino.
18. ¿Trabajar como chofer de transporte público es cansado física y emocionalmente? es muy agotador, estresante y físicamente les perjudica en su salud ya que empiezan a tener problemas.
19. ¿Existe algún rango de edad y/o escolaridad para poder trabajar de chofer? Tienes que tener 21 años en adelante, pero si hay un límite que es a los 65 años ya que después de esa edad ya no te renuevan licencia, la escolaridad no te piden con que tengas la habilidad de manejar es más que suficiente.
20. ¿Piensas seguir creciendo en el medio en el que laboras? Si pienso seguir creciendo en este medio ya que en algunos meses voy a comprar otra combi y como ya no puedo renovar la licencia la voy a dar a trabajar.
21. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más? Por mi cuenta propia.
22. ¿Pagan algún tipo de impuesto al gobierno? Pago impuestos al SAT ya que yo soy dueño de la unidad.
23. ¿Qué te disgusta de tu trabajo, en relación con la actividad que realizas? es el tráfico, el clima en algunas ocasiones, los baches en las vialidades y en algunas ocasiones los usuarios que llegan a ser groseros.
24. ¿Qué te disgusta de tu trabajo, en relación con la ruta que trabajas? Sin comentarios
25. ¿Qué relación llevas con tus compañeros de trabajo? Es cordial.
26. ¿Te relacionas con tus compañeros de trabajo en días no laborales? No.
27. ¿Cada cuánto tiempo tienes que limpiar tu combi? Diario tiene que estar limpia para los usuarios.

Estrategia de Supervivencia

28. ¿Cuántas personas dependen de ti económicamente? 1 persona
29. ¿Cuántos años llevas laborando en este trabajo? Tengo 40 años de experiencia como chofer en diferentes rutas de transporte público.
30. Además de ti, ¿Cuántas personas aportan al ingreso familiar? 1 persona mi hijo.
31. ¿Cuándo decides trabajar tu familia influye en tu decisión? Nadie fue por decisión propia influyó la necesidad de trabajar.
32. ¿Cómo influyen los pasajeros en tu trabajo? El pasaje siempre influyendo de manera que siempre opinan y se disgustan con la forma que manejas.

¿Qué opinas sobre los horarios de trabajo establecidos? es flexible ya que yo decido a qué hora empiezo y a qué hora termino.

Trabajo en espacio público

33. ¿Cuentan con base de sitio para su recorrido? (Menciona cuáles son) Sí, y son estas

La primera es Monumento de los Reyes a Loma Encantada

Monumento de los Reyes a Olimpia

Monumento de los Reyes a Zapata Montada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cañada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Palmillas

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cruces

Metro Los Reyes a Chimalpa

34. ¿Al entrar a este trabajo firman un reglamento? No se firma ningún reglamento solo tienes que cumplir con lo que la ruta te pide.
35. ¿Existe competencia con otras rutas que no pertenezcan a su base o empresa? Si, pero cada usuario tiene su preferencia.

36. ¿En caso de un accidente quien cubre los gastos? En caso de accidente la unidad cuenta con un seguro de cobertura ampliada el cual los respalda en caso de algún accidente.
37. ¿Qué tan insegura es la ruta? La ruta es muy segura ya que hay policías en el camino y ya no es como antes que las avenidas estaban muy solas.
38. ¿En la ruta han sido víctimas de alguna extorsión? Antes si nos cobraban derecho de piso, pero en la actualidad ya no se escucha nada.
39. ¿Quién tiene el control de la ruta? La mesa directiva de la ruta, los pasajeros, el gobierno y los policías.
40. ¿Qué pasa si llegan a faltar sin avisar? ¿Reciben algún tipo de sanción? No, como es flexible tú decides cuándo trabajar nada más con cumplir la guardia es más que suficiente.
41. ¿Pueden personalizar tu unidad? En mi caso sí puedo porque es mi unidad.

Entrevista 3

Instrumento de investigación (Entrevista)

Datos Sociodemográficos

1. ¿Cuál es tu edad? 45 años
2. Escolaridad: Secundaria
3. Sexo: Masculino
4. Estado Civil: Casado
5. ¿Dónde vives? CDMX

Condiciones de Trabajo

6. ¿Cuentas con un ingreso fijo? No
7. ¿De cuánto es tu ingreso en un día de trabajo? 300 a 400
8. ¿Cuentas con algunas de estas prestaciones?

Aguinaldo No

Vacaciones No

Días de descanso No

Seguro Social No

Salario Fijo No

Contrato escrito No

9. ¿Cuál es tu horario de trabajo? De 5 de la mañana a 10 de la noche
10. ¿Cuántas horas diarias trabajas? Son 15 horas
11. ¿Tienes hora de comida?
12. ¿Cuál es tu horario promedio?
13. ¿Cuál es tu forma de pago? Efectivo y diario
14. ¿Puedes hacer otras actividades en tu tiempo de trabajo? No

¿Qué papel o actividades tienes que desarrollar en tu trabajo? : Manejar cobrar y estar atento a las subidas y bajadas de los pasajeros

15. ¿Qué herramienta de trabajo utilizas? Camioneta de transporte publico
16. ¿Qué tecnología utilizas? ninguna
17. ¿Trabajar como chofer de transporte público es cansado física y emocionalmente? Sí, mucho
18. ¿Existe algún rango de edad y/o escolaridad para poder trabajar de chofer?
No
19. ¿Piensas seguir creciendo en el medio en el que laboras? Si
20. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más? Cuenta propia
21. ¿Pagan algún tipo de impuesto al gobierno? Derechos de ruta y pago de impuestos fiscales
22. ¿Qué te disgusta de tu trabajo, en relación con la actividad que realizas? El pasaje que se baja sin pagar y dañan la unidad dejan basura
23. ¿Qué te disgusta de tu trabajo, en relación con la ruta que trabajas? Nada todo bien
24. ¿Qué relación llevas con tus compañeros de trabajo? Es buena mucho compañerismo
25. ¿Te relacionas con tus compañeros de trabajo en días no laborales? En ocasiones
26. ¿Cada cuánto tiempo tienes que limpiar tu combi? A diario

Estrategia de Supervivencia

27. ¿Cuántas personas dependen de ti económicamente? 4 personas
28. ¿Cuántos años llevas laborando en este trabajo? 17 años
29. Además de ti, ¿Cuántas personas aportan al ingreso familiar? Mi esposa
30. ¿Cuándo decides trabajar tu familia influye en tu decisión? No
31. ¿Cómo influyen los pasajeros en tu trabajo? Muchos son especiales
32. ¿Qué opinas sobre los horarios de trabajo establecidos? Son muchas horas

Trabajo en espacio público

33. ¿Cuentan con base de sitio para su recorrido? (Menciona cuáles son)

Monumento de los Reyes a Olimpia

Monumento de los Reyes a Zapata Montada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cañada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Palmillas

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cruces

Metro Los Reyes a Chimalpa

34. ¿Al entrar a este trabajo firman un reglamento? Si

35. ¿Existe competencia con otras rutas que no pertenezcan a su base o empresa? si

36. ¿En caso de un accidente quien cubre los gastos? El seguro de la unidad

37. ¿Qué tan insegura es la ruta? Es segura

38. ¿En la ruta han sido víctimas de alguna extorsión? No

39. ¿Quién tiene el control de la ruta? La mesa directiva

40. ¿Qué pasa si llegan a faltar sin avisar? ¿Reciben algún tipo de sanción? No solo se tiene que pagar cuenta al patrón

41. ¿Pueden personalizar tu unidad? si

Entrevista 4

Instrumento de investigación (Entrevista)

Datos Sociodemográficos

1. ¿Cuál es tu edad? 44 años
2. Escolaridad: Secundaria
3. Sexo: Masculino
4. Estado Civil: Divorciado
5. ¿Dónde vives?: En Ampliación Emiliano Zapata

Condiciones de Trabajo

6. ¿Cuentas con un ingreso fijo? Si, todo depende de si eres dueño de la combi o solo trabajador, ya que al dueño se le da una cuenta fija y el chofer se lleva el resto y esa varea.
7. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más? No
8. ¿De cuánto es tu ingreso (ganancia) en un día de trabajo? Es de \$600 o más si eres el dueño y trabajas tu propia combi, si eres trabajador ronda los \$300 o \$400
9. ¿Cuentas con algunas de estas prestaciones?

-Aguinaldo

-Vacaciones (días de descanso)

-Seguro Social

-Salario Fijo

-Contrato escrito

10. ¿Cuál es tu horario de trabajo? No se cuenta con horario de trabajo fijo ya que cualquiera puede entrar a la hora que así lo dese, pero cuando toca guardia se cumple con un horario, ya que son guardias que se cumplen a las 5:30am y si no se hace te descansan.

11. ¿Cuántas horas diarias trabajas? 15 horas

12. ¿Cuál es tu horario promedio? Sin guardia es de 7 o 8am a 10 o 11pm y Con guardia de 5:30 a 10pm

13. ¿Cuál es tu forma de pago? Se paga diario, al concluir el día se le entrega la cuenta al dueño si se tiene.

14. ¿Puedes hacer otras actividades en tu tiempo de trabajo? Sí, jugar futbol, baraja, ir a comer, etc., ya que hay de 4 a 5 descansos diarios, de aproximadamente 1 hora y media en lo que toca volver a hacer recorrido a base.

15. ¿Qué papel o actividades tienes que desarrollar en tu trabajo? Manejar correctamente, atender a los pasajeros y llevar a todos a su destino

16. ¿Qué herramienta de trabajo utilizas? Vestimenta formal

17. ¿Qué tecnología utilizas? Combi, GPS, Cámaras de seguridad, celular.

18. ¿Trabajar como chofer de transporte público es cansado físicamente y emocionalmente? Pues si en ocasiones por el tráfico que está muy pesado sobre todo en las mañanas o en las noches que es la hora donde toda la gente va y viene de sus trabajos. También a veces el calor y estar varias horas manejando pues si llegas a sentir cansancio de estar sentado tanto tiempo, pero bueno al final pues es algo que me gusta hacer, siempre me ha gustado mucho manejar y pues solo por ocasiones uno se llega a fastidiar.

19. ¿Existe algún rango de edad y/o escolaridad para poder trabajar de chofer? Sí, ser mayor de 21 años, contar con todos los papeles en regla, que son licencia y tarjetón y si se tiene familia o conocidos que también trabajen ahí, se da más preferencia para entrar.

20. ¿Piensas seguir creciendo en el medio en el que laboras? Puedo hacerlo comprando más unidades y lugares, pero es muy peligroso tener más de dos combis.

21. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más? Por cuenta propia, el lugar, placas y combi es propio, aunque en algunos casos solo cuentan con la combi y placas y solo se paga el lugar para poder trabajar.

22. ¿Pagan algún tipo de impuesto al gobierno Sí, el que es dueño del lugar y placas es el que hace todo el procedimiento con el contador y el SAT.

23. ¿Qué te disgusta de tu trabajo, en relación con la actividad que realizas? Que las personas, el pasaje es grosero cuando se suben a la unidad y el tráfico.

24. ¿Qué te disgusta de tu trabajo, en relación con la ruta que trabajas? Que a veces es muy tardado la salida a cada parada

25. ¿Qué relación llevas con tus compañeros de trabajo? Pues se podría decir que es bueno entre la mayoría de los compañeros, como en todos lados, no. Algunos se llevan mejor con otros algunos llegan salir fuera del trabajo y así, pero pues entre nosotros pues siempre ha habido respeto.

26. ¿Te relacionas con tus compañeros de trabajo en días no laborales? Si

27. ¿Cada cuanto tiempo tienes que limpiar tu combi? Diario

Estrategia de Supervivencia

28. ¿Cuántas personas dependen de ti económicamente? 4 personas

29. ¿Cuántos años llevas laborando en este trabajo? Más de 10 años

30. Además de ti, ¿Cuántas personas aportan al ingreso familiar? 1 persona

31. ¿Cuándo decides trabajar tu familia influye en tu decisión? Sí, puesto que si no se trabaja no se da un gasto estable.

32. ¿Cómo influyen los pasajeros en tu trabajo? Influyen en todo, ya que ellos hacen si el recorrido es rápido o lento y a pesar de no tener contacto directo con cada uno de ellos, influye en si es fastidioso y cansado para mí.

33. ¿Qué opinas sobre los horarios de trabajo establecidos? Están bien, ya que es flexible en cierta manera y solo se tienen las guardias, pero no son diarias y eso hace que no sea tedioso, aunque muchos si entramos a trabajar desde las 7 de la mañana aunque no se tenga guardia.

Trabajo en espacio público

34. ¿Cuentan con base de sitio para su recorrido? (Menciona cuáles son) Sí, son 7 bases

La primera es Monumento de los Reyes a Loma Encantada

Monumento de los Reyes a Olimpia

Monumento de los Reyes a Zapata Montada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cañada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Palmillas

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cruces

Metro Los Reyes a Chimalpa

35. ¿Al entrar a este trabajo firman un reglamento? No.

36. ¿Existe competencia con otras rutas que no pertenezcan a su base o empresa? Sí, ya que hay otra base que hace los mismos recorridos solo que van desde Metro Acatitla y Santa Martha hasta Potrero y otra empresa que lo hace desde Eje 6 a Zapata Montada.

37. ¿En caso de un accidente quien cubre los gastos? El dueño de la combi o si tienen seguro, ellos lo cubren.

38. ¿Qué tan insegura es la ruta? Es bastante insegura en algunos tramos, ya que al ser guardias tan temprano y terminar tan noche nos arriesgamos a ser asaltados, pero también incluye la inseguridad de la pavimentación, cuando llueve se hace imposible pasar en algunos tramos y corremos el riesgo de hundirnos.

39. ¿En la ruta han sido víctimas de alguna extorsión? Sí, eso fue hace algunos años, actualmente no se ha escuchado sobre extorsiones.

40. ¿Quién tiene el control de la ruta?

41. ¿Qué pasa si llegan a faltar sin avisar? ¿Reciben algún tipo de sanción? No, con que cumpla con la guardia es más que suficiente.

42. ¿Pueden personalizar tu unidad? No

Entrevista 5

Datos Sociodemográficos

1. ¿Cuál es tu edad? 25, se me había olvidado, iba a decir 24...
2. Escolaridad:
3. Sexo: Masculino
4. Estado Civil: Soltero
5. ¿Dónde vives? Por la delegación de los reyes en la colonia

Condiciones de Trabajo

6. ¿Cuentas con un ingreso fijo? no
7. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más? Cuenta propia
8. ¿De cuánto es tu ingreso (ganancia) en un día de trabajo? \$1000
9. ¿Cómo se maneja el ingreso que recibes (que cosas pagas o cuánto pagas de cuenta)? Son para gastos personales
10. ¿Cuentas con algunas de estas prestaciones, señala cuáles?
 - Aguinaldo (lamentablemente soy yo el que tiene que dar aguinaldo, normalmente si ya llevan más del medio año conmigo los choferes es cuando les doy, cuando llevan menos del medio año les doy lo que yo llegué a juntar después del medio año, por ejemplo a mi chofer que ya hizo el año conmigo le di \$1800 este este fin de año que pasó y el siguiente año pienso darle \$2000, no le pienso a lo mejor subir mucho, pero sí es un poquito más darle 2000 si es que dura conmigo todavía el resto del año)
 - Vacaciones
 - Días de descanso (en el día que la misma camioneta no circula nada más ese día)

- Seguro Social
- Salario Fijo
- Contrato escrito

11. Al entrar a este trabajo firmas algún reglamento: No

12. ¿Cuál es tu horario de trabajo? - yo hoy salí a las 9:30 y voy a terminar a las 10:30 de la noche

13. ¿Cuántos días a la semana trabajas? no, no trabajo diario, trabajo de sábado a domingo esos dos días nada más hago el domingo, pero digamos días que necesita mejor estudiar que tenga un examen del lunes, el martes ya no los ocupo para estudiar realmente me ocupo ya no más para trabajar estos dos días.

14. ¿Cuántas horas diarias trabajas? más de 12 más o menos son las 13

15. ¿Cuál es tu horario promedio?

16. ¿Pagan algún tipo de impuesto al gobierno? aquí el propietario de ese lugar es el que está dado de alta en el sat, entonces él es el que se encarga de pagar este los impuestos y el contador.

17. ¿Qué actividades tienes que desarrollar en tu trabajo aparte de manejar? puede ser el trato a las personas. -Realmente el trato de las personas ya lo dejé atrás y es como que se pelean y me dicen de cosas ya no los toma en cuenta, la gente es muy difícil de tener contenta, entonces ya no más les doy el avión, darles el mejor servicio sin ofenderle porque podría decir que de ellos como

18. ¿Puedes hacer otras actividades en tu tiempo de trabajo (cómo cuáles)? he hecho mi tarea aquí, he estado haciendo aquí mi tarea, estudiando, he estado aquí en conferencias

19. ¿Piensas seguir creciendo en el medio en el que laboras? Podría ser pero con el tiempo con mucho tiempo, porque ahorita que estoy joven podría

decirse que si yo me decidiera dedicarme al 100% a la ruta, podría ir escalando en no sé, en las oficinas de la misma, llegar a ser este subdirector o el director de la ruta, tendría que ganarme la confianza de todos los compañeros, etcétera cosas así.

20. ¿Me puedes describir un día normal de trabajo? Me despierto, me meto a bañar salgo, me arreglo, desayuno, voy por la camioneta porque no la guardo en mi casa la guardo en otra casa, desde las 8 que fui por ella la saco me regreso a mi casa, subo mis cosas y este de ahí sí, tengo algo que hacer con mi mamá o mi hermana lo hago y ahí me voy a trabajar normalmente. Me levanto a las 6:30 a 7 y ya voy terminando de trabajar a las 9:30 o 10
21. ¿Cómo entraste a este trabajo?
22. ¿Existe algún rango de edad y/o escolaridad para poder trabajar de chofer?
23. ¿Qué se les pide para poder entrar en este trabajo (papeles, experiencia)?
24. A tu parecer ¿quién es la persona encargada de mantener todo controlado y en orden en su trabajo (quien da las órdenes, les da sus números, les da salida, les monitorea el tiempo)? ?, o sea, la que hace que todo esto pueda funcionar. -Es que la ruta en sí se divide por varios ramales que estamos divididos en varias colonias zonas y realmente el director por así decirlo de la empresa no está al tanto al 100% de cada uno de ellos, por eso cada ramal tiene su jefe de servicio, que es el que se encarga de ver si se hacen o no los cambios en la ruta, por ejemplo, conocen tiempos cada cuánto salen las camionetas, cuántas camionetas se van a mandar todo ese tipo de cosas ¿y eso quién lo hace, el checador? -Sigue las órdenes que ya te recibe las de cuántas semanas, ¿pero él es el que tiene el contacto directo con ustedes, no?, -ajá él es el que nos manda a nosotros, pero todas esas órdenes vienen arriba de él está el jefe de servicio, que es el que autoriza por así decirse hacia nosotros y de arriba el jefe de servicio está el director de la empresa que realmente no hace mucho él nada más nos deja como a nuestro parecer lo que sea mejor para la ruta para nuestro ramal en el

que estemos trabajando, los choferes hacen propuestas, los checadores hacen propuestas, los dueños, los socios hacen propuestas y de todas esas propuestas se eligen

Estrategia de Supervivencia

25. ¿Cuántas personas dependen de ti económicamente? Nadie
26. ¿Qué opina tu familia de tu trabajo, está de acuerdo con la actividad que realizas? pues realmente yo empecé a trabajar aquí por mi familia, porque yo estaba trabajando en una empresa en el centro por ahí en la cruz y la verdad no me estaba yendo bien y fue cuando mi papá fue el que me dijo vente a trabajar acá de checador primero, ya fue que me viene para acá, entonces de ahí es como que lo ven que sí está aquí, pero con el afán de no quedarme sin nada más para salir adelante y con cosas que esté simples no sé cómo explicarlo, no lo ven mal, lo ven como lo más para apoyarme en esto un rato.
27. *Si eres estudiante o te dedicas a otra cosa. ¿Qué obstáculos se te presentan al tener un trabajo o una segunda ocupación? me come mucho el tiempo porque yo por ejemplo no es que me afecte tanto, pero las tareas yo realmente la tarea en fin de semana no hago tampoco es como que me dejen, verdad?, de ahí en fuera estudiar, sí, porque hay veces que sí necesito estar estudiando
28. ¿Cuántos años llevas laborando en este trabajo? Empecé a los 18 de checador después de ahí cuando ya cumplí los 21 que era la edad necesaria para sacar la licencia de servicio público y hasta la fecha
29. ¿Trabajar como chofer de transporte público es cansado física y emocionalmente? sí, sí, la verdad sí, porque a lo mejor yo no lo veo tanto en mí, porque de cierta forma como sobrellevarlo, pero lo he visto en otros compañeros, que sí se cansan emocionalmente porque es fastidioso estar aquí todo el día sentado estar aguantando a veces a las personas porque no son tantito amables o este está soportando el tráfico de ahí un fuera física, sí, no es fácil estar sentado todo el día, lastima también.

30. ¿Antes de este trabajo en qué trabajabas?
31. ¿Por qué te cambiaste de trabajo?
32. ¿Te gusta tu trabajo (que te gusta de él)?
33. ¿Cuentas con otro trabajo además de este?
34. Además de ti, ¿Cuántas personas aportan al ingreso familiar?
35. ¿Cuándo decides trabajar tu familia influye en tu decisión?
36. ¿Cómo influyen (intervienen) los pasajeros en tu trabajo?
37. ¿Qué opinas sobre los horarios de trabajo (crees que son buenos, malos o muy pesados)? Más de 14 horas es un trabajo muy exigente, es muy estés, cómo se diría es muy, es que ya tenía la palabra... no es muy estés alegre o no sé es mucho tiempo para a veces lo poco que se llega a hacer, no digo que no sea que no salga algo de dinero, si si sale dinero, pero para el bastante tiempo, si es
38. A tu parecer ¿qué tan insegura es la ruta? Insegura hasta eso no, no lo creo que sea mucho aquí en el ramal en el que estamos porque este es una ruta pequeña y es local, por decir si son puras calles, entonces hasta eso los rateros la piensan un poquito antes de hacerlo, pero como son calles chicas y la ruta es pequeña, nos encontramos constantemente, es uno con otro la piensan como en plan de que los puedan ver o los puedan agarrar
39. ¿En la ruta han sido víctimas de alguna extorsión o has escuchado de algún caso? no, la verdad no
40. ¿Al entrar en su trabajo firman algún reglamento? No, no firmamos algún reglamento, nos dan un reglamento de reglas que sí tenemos todos, pero de ahí en fuera firmar algo como tal no, nada más nos piden nuestra documentación y ya ok.
41. ¿En caso de un accidente quien cubre los gastos?

Trabajo en espacio público

42. ¿Cuentan con base de sitio para su recorrido? (Menciona cuáles son)

¿Existe competencia con otras rutas que no pertenezcan a su base o empresa? - sí, está la ruta que pasa por el eje 6 que llega hasta la ermita de ermita a montada, pero como tal no está que yo sepa no está este establecida como ruta oficialmente todavía y está la 62, que va del metro Acatitla también para potrero, que esa tiene más este... puede ser competencia directa con la de nosotros ya que va igual a potrero. ¿Porque creen que existe esa competencia, por cuánto cobran? -No, porque cobran lo mismo, es algo que en sí salió por qué un día decidieron llegar e instalarse y hacer la ruta también y no los quitaron realmente fue eso los dejaron de hacer la ruta.

43. ¿Qué relación llevas con tus compañeros de trabajo en días no laborales?
Siento que me llevo bien con todos, no hay alguien a quien no le hable realmente, me llevo bien con todos.

44. ¿Te relacionas con ellos en días que no trabajes? - si los llevo a encontrar nada más, porque por ejemplo yo ocupo la ruta para irme al metro igual, entonces me llevo a encontrar a alguien, vengo a ver con ellos en días que no trabajo, de ahí en fuera de sábado a domingo los veo a todos.

45. ¿Existe algo que te disgusta de tu trabajo, en relación con la ruta que trabajas (qué cosas)?

algo que me guste, me gusta manejar, eso sí disfruto mucho manejar y venir escuchando música mientras lo hago a lo mejor no está muy bien porque hay veces que si no se escucha normalmente traigo el volumen bajo por lo mismo de que la gente no habla duro traigo normalmente el volumen bajo, pero si vengo yo solo vengo manejando y escuchando música muy tranquilamente y algo que no me gusta son los tiempos de calor aquí arriba porque vamos sentados sobre el motor entonces se calienta demasiado aquí

46. ¿Crees que exista competencia con otros choferes (si la respuesta es sí, como se da está)?

Pues no sé qué cuando van para trabajar los dos o qué como que se córrete, no algo así, pero que escale a grados donde se peleen o algo -Bueno, yo por lo menos lo que he visto, no, pero sí se llegan a molestar si son personas que se llevan porque no, no todo se llevan bien, si se llega a la corretear y uno le ganó al otro y le molestó si los he visto que se hacen de palabras nada más, de ahí en fuera golpes no llega.

Entrevista 6

Instrumento de investigación (Entrevista)

Datos Sociodemográficos

1. ¿Cuál es tu edad? 21
2. Escolaridad: preparatoria
3. Sexo: masculino
4. Estado Civil: unión libre
5. ¿Dónde vives?: Enfrente de la plan de Ayala

Condiciones de Trabajo

6. ¿Cuentas con un ingreso fijo? No
7. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más? Ajá
8. ¿De cuánto es tu ingreso (ganancia) en un día de trabajo? Es que puede varezar entre 300, 400, 200, dependiendo. A la semana como unos 2000 o 1800
9. ¿Cómo se maneja el ingreso que recibes (que cosas pagas o cuánto pagas de cuenta)?

10. ¿Cuentas con algunas de estas prestaciones

-Aguinaldo

-Vacaciones (días de descanso)

-Seguro Social

-Salario Fijo

-Contrato escrito

11. ¿Cuál es tu horario de trabajo? De 7am a 10pm

12. . ¿Cuántas horas diarias trabajas? Nada más 12 hrs
13. ¿Cuál es tu horario promedio?
14. ¿Pagan algún tipo de impuesto al gobierno?
15. ¿Qué actividades tienes que desarrollar en tu trabajo? Yo en lo personal en cada vuelta la trapeo o la lavo, mas que nada para que tenga buena apariencia
16. ¿Puedes hacer otras actividades en tu tiempo de trabajo (cómo cuáles)? Si por lo regular si te permite el tiempo para hacer otras cosas
17. ¿Piensas seguir creciendo en el medio en el que laboras?
18. ¿Me puedes describir un día normal de trabajo? Empiezas en cualquier base así hasta las 10 de la mañana subes, bajas, vas, vienes, as hasta las 10 de la mañana que pides número entras la lavas, la trapeas, ya ahora si cobras tu vuelta y es lo mismo ahora si una rutina
19. A tu parecer ¿quién es la persona encargada de mantener todo controlado y en ordenen su trabajo (quien da las órdenes, les da sus números, les da salida, les monitorea el tiempo)?

Estrategia de Supervivencia

20. ¿Cuántas personas dependen de ti económicamente? Mi esposa y mi hijo
21. ¿Qué opina tu familia del trabajo que realizas? Les gusta
22. *Si eres estudiante o te dedicas a otra cosa. ¿Qué obstáculos se te presentan al tener un trabajo o una segunda ocupación?:
23. ¿Cuántos años llevas laborando en este trabajo? Llevo dos años
24. ¿Trabajar como chofer de transporte público es cansado física y emocionalmente? Más físicamente, porque hay ocasiones que casi no duermes o luego el estrés

25. ¿Antes de este trabajo en qué trabajabas? Si he trabajado de muchas cosas, de carnicero de repartidor, de chofer personal

26. ¿Por qué te cambiaste de trabajo? Básicamente toda mi vida he estado aquí, mi papá es de aquí

27. ¿Te gusta tu trabajo (que te gusta de el)? Si, me gusta mucho la cuestión de estar manejando del trato con las personas

28. ¿Cuentas con otro trabajo además de este?

29. Además de ti, ¿Cuántas personas aportan al ingreso familiar? Mi suegro

30. ¿Cuándo decides trabajar tu familia influye en tu decisión? No

31. ¿Cómo influyen (intervienen) los pasajeros en tu trabajo? Hay de todo pero la mayoría son amables y se ponen en los zapatos de uno en cuestión del estrés

32. ¿Qué opinas sobre los horarios de trabajo (crees que son buenos, malos o muy pesados)?

33. A tu parecer ¿qué tan insegura es la ruta? Hay lugares donde si por ejemplo donde asaltan pero por lo regular no, solo lugares por donde casi no pasa la gente

34. ¿En la ruta han sido víctimas de alguna extorsión o has escuchado de algún caso ? No

35. ¿En caso de un accidente quien cubre los gastos? El seguro

Trabajo en espacio público

36. ¿Cuentan con base de sitio para su recorrido? (Menciona cuáles son)

La primera es Monumento de los Reyes a Loma Encantada

Monumento de los Reyes a Olimpia

Monumento de los Reyes a Zapata Montada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cañada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería

Palmillas Monumento de los Reyes a Potrero

Herrería Cruces Metro Los Reyes a Chimalpa

37. ¿Cómo entraste a este trabajo?

38. ¿Al entrar a este trabajo firman un reglamento?

39. ¿Existe algún rango de edad y/o escolaridad para poder trabajar de chofer?

40. ¿Qué se les pide para poder entrar en este trabajo (papeles, experiencia)?

41. ¿Existe competencia con otras rutas que no pertenezcan a su base o empresa?

Si, en este caso la 62 en potrero y en montada lo que son las verdes

42. ¿Qué relación llevas con tus compañeros de trabajo? Buena relación , con la mayoría tengo buen trato

43. ¿Te relacionas con tus compañeros en días no laborales? Si

44. ¿Existe algo te disgusta de tu trabajo, en relación con la ruta que trabajas (qué cosas)? No, yo amo mi trabajo

45. ¿Crees que exista competencia con otros choferes (si la respuesta es sí, como se da está)?

Entrevista 7

Instrumento de Investigación (Entrevista)

Datos Sociodemográficos

1. ¿Cuál es tu edad? 72
2. Escolaridad: tercero de primaria
3. Sexo: masculino
4. Estado Civil: casado
5. ¿Dónde vives?: en la zapata, municipio de los reyes la paz

Condiciones de Trabajo

6. ¿Cuentas con un ingreso fijo? no pues aquí ya no es fijo, aquí como puede ganar 500 pesos o cómo puede ganar 100 o 50 o a veces nada solo para la cuenta
7. ¿Trabajas por cuenta propia o para alguien más? Para alguien más (un hermano)
8. ¿De cuánto es tu ingreso (ganancia) en un día de trabajo?
9. ¿Cómo se maneja el ingreso que recibes (que cosas pagas o cuánto pagas de cuenta)? Yo entrego cuenta y es de 500 pesos
10. ¿Cuentas con algunas de estas prestaciones?
 - Aguinaldo: pero aguinaldo si para que vas a decir que no si nos dan
 - Vacaciones (días de descanso)
 - Seguro Social: Aquí no hay nada de seguro social
 - Salario Fijo: no
 - Contrato escrito: no
11. ¿Cuál es tu horario de trabajo? No tenemos horario fijo, cuando tenemos guardia andamos desde las 4 de la mañana a las 10 de la noche, pero cuando no tengo yo por ejemplo me hago tonto y voy saliendo a las 9 de la mañana o 10, depende de

cómo vayamos a cargar si yo atrás de él (compañero de trabajo) y el carga a las 8:30 de la mañana o alas 9, ps yo salgo un promedio de cada 10 min

12. ¿Cuántas horas diarias trabajas? Más de 11 horas

13. ¿Cuál es tu horario promedio?

14. ¿Pagan algún tipo de impuesto al gobierno? Aquí lo que se le paga al gobierno es por medio de la cartulina de la ruta, se pagan impuestos sobre facturas todo eso hay que entrarle al gobierno

15. ¿Qué actividades tienes que desarrollar en tu trabajo?

16. ¿Puedes hacer otras actividades en tu tiempo de trabajo (cómo cuáles)?

17. ¿Piensas seguir creciendo en el medio en el que laboras?

18. ¿Me puedes describir un día normal de trabajo? Nada más nos levantamos nos arreglamos y cuando se nos hace tarde nada mas echamos andar la camioneta y ya

19. A tu parecer ¿quién es la persona encargada de mantener todo controlado y en ordenen su trabajo (quien da las órdenes, les da sus números, les da salida, les monitorea el tiempo)?

Estrategia de Supervivencia

20. ¿Cuántas personas dependen de ti económicamente? 1

21. ¿Qué opina tu familia del trabajo que realizas?

22. *Si eres estudiante o te dedicas a otra cosa. ¿Qué obstáculos se te presentan al tener un trabajo o una segunda ocupación?:

23. ¿Cuántos años llevas laborando en este trabajo? Aproximadamente 15 años

24. ¿Trabajar como chofer de transporte público es cansado físicamente y emocionalmente? Sí, porque hay que batallar aquí con todo, se batalla con los pasajeros que las señoritas no se quieren subir, que ya les ganaron la ventana porque me mareo, batallar un poco con el tráfico tenemos que hacer paradas y los otros

conductores ya se las están refrescando porque están parados pero pues se tiene que bajar el pasaje, hay que preocuparse por cuenta por gas ps si es estresante se puede decir.

25. ¿Antes de este trabajo en qué trabajabas?

26. ¿Por qué te cambiaste de trabajo?

27. ¿Te gusta tu trabajo (que te gusta de él)?

28. ¿Cuentas con otro trabajo además de este?

29. Además de ti, ¿Cuántas personas aportan al ingreso familiar?

30. ¿Cuándo decides trabajar tu familia influye en tu decisión?

31. ¿Cómo influyen (intervienen) los pasajeros en tu trabajo?

32. ¿Qué opinas sobre los horarios de trabajo (crees que son buenos, malos o muy pesados)? Aquí no podemos recortar horarios de trabajo en este trabajo, es así ósea tenemos que dar un servicio, si estamos como servicio público y los horario de trabajo no los podemos modificar porque se trabaja de acuerdo a las necesidades de los usuario porque para eso nos alquilamos para dar un servicio.

33. A tu parecer ¿qué tan insegura es la ruta? Yo no le diría insegura, más bien yo la veo segura porque si no fuera segura no nos abordarían en la noche, por ejemplo hay personas que toman la combi porque se sienten más seguros en la unidad que irse caminando.

34. ¿En la ruta han sido víctimas de alguna extorsión o has escuchado de algún caso? Sobre de eso nosotros como choferes no podemos opinar porque no lo hemos visto para decir algo de eso necesitaríamos estarlo viviendo.

35. ¿En caso de un accidente quien cubre los gastos? Hay un seguro por cobertura amplia o daños a terceros

Trabajo en espacio público

36. ¿Cuentan con base de sitio para su recorrido? (Menciona cuáles son)

La primera es Monumento de los Reyes a Loma Encantada

Monumento de los Reyes a Olimpia

Monumento de los Reyes a Zapata Montada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cañada

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Palmillas

Monumento de los Reyes a Potrero Herrería Cruces

Metro Los Reyes a Chimalpa

37. ¿Cómo entraste a este trabajo?

38. ¿Al entrar a este trabajo firman un reglamento?

39. ¿Existe algún rango de edad y/o escolaridad para poder trabajar de chofer?

40. ¿Qué se les pide para poder entrar en este trabajo (papeles, experiencia)?

41. ¿Existe competencia con otras rutas que no pertenezcan a su base o empresa?
Si tenemos competencia, muchas veces dicen que es lo mejor porque ya entre varias rutas se va compitiendo por el costo

42. ¿Qué relación llevas con tus compañeros de trabajo? Pues la relación es buena, en este trabajo mientras uno no se meta con los compañeros no tenemos ningún problema

43. ¿Te relacionas con tus compañeros en días no laborales? No porque tenemos cosas en la casa

44. ¿Qué relación tienes con el cliente? Se puede decir que regular, porque hay gente que presta muy bien cuando se le da su cambio agradecen cuando suben son amables, pero hay gente que si son muy groseros

45. ¿Existe algo te disgusta de tu trabajo, en relación con la ruta que trabajas (qué cosas)? No porque ya sabemos lo que tenemos que hacer y adonde tenemos que llegar.

46. ¿Crees que exista competencia con otros choferes (si la respuesta es sí, como se da está)?

BIBLIOGRAFÍA

Braverman, H. (1975). *Trabajo y capital monopolista. La degradación del trabajo en el siglo XX* (Primera edición en español). Editorial Nuestro Tiempo, S.A.

De la Garza, E. (2017). Qué es el trabajo no clásico. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, 22*(32), 5-44.

De la Garza, E. (2020). Enfoque del trabajo no clásico. Apuntes sobre el futuro del trabajo, 1, Seminario sobre el trabajo y desigualdades, Colegio de México, 1-5.

De la Garza, E., Garabito Hernández, R., & Rodríguez Olivo, J. (2009). Hacia un concepto ampliado de control y relación laboral. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades, 66*(enero-junio), 17-52. Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Distrito Federal, México.

De la Garza Toledo, E. Neffa, Julio Cesar. (2010) "Trabajo, identidad y acción colectiva". Clacso. Plaza y Valdés Editores.

De la Garza Toledo, E. (2009). *Hacia un concepto ampliado de trabajo. Trabajo, empleo, calificaciones profesionales, relaciones de trabajo e identidades laborales* (Vol. I). CAICYT. CLACSO.

De la Garza Toledo, E. (2011). La revitalización del debate del proceso de trabajo. *Revista Latinoamericana de Estudios de Trabajo*.

De la Garza Toledo, E. (2013). Trabajo no clásico y flexibilidad. *Caderno CRH, 26*(68), 315-330. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347632191007>

Feregrino, A. (n.d.). *Trabajo no clásico en los trabajadores performáticos botargas y "estatuas" humanas de la calle de Madero de la Ciudad de México*. Universidad Autónoma Metropolitana.

Frias, J. (2019). *Trabajo no clásico. Trabajo y condiciones laborales de vendedores de Vive 100 en los cruceros de la CDMX*. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.

García, B. (2011). *Las carencias laborales en México. Conceptos e indicadores en trabajos atípicos: precarización del empleo* (Coord.).

Hernández Romo, M. (2010). *Estudios laborales en México*. Plaza y Valdes Editores. Universidad Autónoma Metropolitana.

Neffa, J. C. (2015). *Condiciones y medio ambiente del trabajo (CyMAT) y salud. Orientación y sociedad*. Facultad de Psicología, Universidad Nacional de La Plata.

Touraine, A. (1971). La organización profesional de la empresa. En *Tratado de Sociología del Trabajo* (Coord. G. Friedmann & P. Naville). Fondo de Cultura Económica.