

Deambulando entre los *vagoneros* del Metro de la Ciudad de México



IZTAPALAPA

Agua sobre lajas

Sandra Rosalia Ruiz de los Santos*

Resumen

La emergencia, el incremento y el traslape de los *otros trabajos* en México conllevan actualizar los presupuestos teóricos de la sociología del trabajo, pues esto se relaciona con determinados modos de controlar, regular, realizar, construir y significar el trabajo de manera radicalmente distinta de como lo han venido haciendo los trabajadores en el sector industrial tradicional. Con relación al trabajo de *vagonero* en el Metro, se observa que éste obtiene altas ganancias económicas, pero también se encuentra cotidiana e intensamente expuesto a varios riesgos. El presente escrito da cuenta de la importancia del estudio de la ocupación de *vagonero* pues ésta incluye una compleja red de relaciones sociales en donde prácticas y significados se reconfiguran, y además colabora con elementos para reformular, subvertir y replantear los presupuestos teóricos de tres conceptos tradicionales en la sociología del trabajo.

Palabras clave: transporte público, trabajo informal, comercio ambulante, *otros trabajos*

Abstract

The emergence, increase and overlapping of *other jobs* in Mexico entails bringing the theoretical assumptions of sociology of work up to date because this is linked to certain means of controlling, regularizing, constructing, fulfilling and signifying work that are radically different from how workers in the traditional industrial sectors have done so. The work performed by *vagoneros* (people who work on subway cars) on the subway yields high monetary earnings while, at the same time, regularly and intensely exposing those who perform it to various risks. This article stresses the importance of studying the work performed by *vagoneros* as it includes a complex social meshwork in which practices and meanings are reconfigured, while contributing to the subversion and restating of the theoretical assumptions of three traditional concepts of the sociology of work.

Key words: public transport, informal jobs, peddling, *other jobs*

* Maestra en Estudios Sociales, Línea de Estudios Laborales, por la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, xandunga20@hotmail.com

A manera de introducción

Las siguientes páginas resumen los resultados de una investigación realizada con objeto de explorar y analizar el trabajo del *vagonero* del Metro,¹ para indagar sobre el (los) sentido(s) del trabajo que los vendedores ambulantes del tren subterráneo tienen o pueden tener respecto a su actividad laboral (Ruiz de los Santos, 2008). Desde el punto de vista teórico-metodológico, la reconstrucción articulada (de la Garza, 1988; y Zemelman, 1997) y el concepto de configuración subjetiva (de la Garza, 2003) fueron utilizados como propuesta de análisis, en los cuales se asume que las dimensiones subjetiva y objetiva de los vagoneros están entremezcladas para generar tanto el sentido como las acciones. Como técnicas de producción y recolección de datos se efectuaron entrevistas semiestructuradas y a profundidad a los actores involucrados,² además de grupos de discusión, análisis de documentos secundarios (periódicos, datos oficiales, etcétera), observaciones etnográficas y observación participante. El propósito del presente estudio es mostrar por medio de tres conceptos ampliados de la sociología del trabajo la especificidad de la ocupación de vagonero, que será vista como una modalidad de los *otros trabajos*. Para ello, el texto se ha dividido en tres apartados. El primero corresponde a las herramientas teóricas para transparentar la ocupación de vagonero del Metro, el segundo muestra la delimitación y caracterización general del vendedor ambulante del Metro, el tercero expone la especificidad de los vagoneros del Metro en el comercio ambulante. Por último, se presentan algunas conclusiones.

¹ Metro es un apócope de Metropolitano, perteneciente a la Metrópolis, que a su vez se deriva del griego *Meter* (madre) y *Polis* (ciudad). Los franceses bautizaron con el anglicismo *Metro* a su tren subterráneo, en tanto que los ingleses optaron por llamar *underground* al suyo, familiarmente conocido como *the tube* (el tubo), mientras los estadounidenses han escogido la variante *subway*, cuando no usan el giro *hole* (Augé, 1998), en el caso mexicano, la palabra común sería Metro.

² Del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro se entrevistó a un inspector de estación, un trabajador de vías, un vigilante y dos policías. También se consultó a siete vagoneros (uno de ellos ya no lo es), dos coordinadores de la organización de vendedores y dos usuarios. La investigación se realizó de junio de 2006 a agosto de 2008.

Ampliación de conceptos de la sociología del trabajo ante los otros trabajos

A medida que cobra importancia el dinámico fenómeno y la emergencia de los otros trabajos, los términos se han multiplicado volviendo confuso y controversial su uso. Una de las polémicas actuales en la sociología del trabajo es el significado de las “nuevas y antiguas” actividades laborales, que han recibido entre otras denominaciones, las de informales, vulnerables, riesgosas, no estructuradas, *a-típicas*,³ no estándares, no decentes, precarias, etcétera (Cornfield, 2006; Álvarez Galván y Tilly, 2006; García, 2006; Moore, 1995; Maza Díaz Cortés, 2000; Jürgens, 1995; de la Garza, 2007). Pese a tal diversidad conceptual para tratar nuevos y, en América Latina, antiguos trabajos distinguibles de los trabajos “típicos” (Perrons, 1994), mi posición difiere de los conceptos presentados y prefiero hablar de los otros trabajos,⁴ en donde se considera un tercer actor⁵ dentro del proceso de producción, sin importar que sea de bienes materiales o de servicios generados en el momento de la circulación y el consumo. Así, los otros trabajos pueden ser industriales o de servicios, protegidos o no, es decir, se entenderán como aquellas actividades ocupacionales realizadas en una enredada trama de actividades económicas, que sin duda son una ramificación del mercado, el cual se está expandiendo sin que desaparezcan los empleos que tradicionalmente han sido estudiados. La posición asumida permite introducir una nueva dimensión para comprender diversas ocupaciones desde su proceso productivo, en donde se incorporan elementos estructurales y subjetivos, que a su vez incluyen actores y contingencias bajo una interconexión entre unidades de trabajo y relaciones sociales mayores

³ El concepto de trabajo atípico surge en Europa, en donde lo típico es considerado como lo mayoritario, como el trabajo protegido y principalmente industrial. Por trabajos típicos no habría que entender necesariamente los que fueron o son mayoritarios en la población ocupada (situación que nunca fue cierta para los países subdesarrollados) sino aquellos que fueron considerados en la teorización e investigación empírica como la línea principal de evolución del trabajo (industrial, fordista, estable, regulado).

⁴ En México, de ninguna manera son nuevos, siempre han existido a la par del sector industrial y muchos de ellos han formado parte de la vida cotidiana, por ejemplo *a*) servicios personales (sexual; religioso; cuidado de enfermos, ancianos y niños, etcétera), *b*) servicios (venta en medios de transporte, comedor, atención al cliente, *call center*, limpia parabrisas, aboneros, voceadores de periódico y vendedores de tarjetas telefónicas en cruceros, franeleros, *valet parking*, despachadoras de gasolina, etcétera), *c*) la creación de símbolos (diseñador de *software*, actores, productores, lanza fuego y payasos de crucero, entre otros).

⁵ Actores no necesariamente laborales, que inciden directa e indirectamente en el proceso productivo y en donde se establece una relación productiva que no sólo contempla las características del objeto producido, sino también las relaciones sociales de poder, cultura, subjetividad, etcétera (Applebaum, 1987).

no consideradas en las teorizaciones ancladas en el modelo fabril. De tal manera, en el estudio de caso, la herramienta analítica para transparentar los rasgos de la labor de vagonero será utilizar una perspectiva *amplia*⁶ de tres conceptos clásicos en la disciplina: control sobre el proceso de trabajo, regulación del trabajo y mercado de trabajo.

Propuesta de ampliación de conceptos clásicos desde la ocupación de vagonero

Es conocido que a partir de la reestructuración productiva en América Latina se estudió el proceso, el mercado y la regulación del trabajo siempre en vinculación con el trabajo asalariado o industrial, el cual es realizado en el interior de una colectividad confinada en espacios (fábrica o taller) y tiempos específicos, donde los movimientos o tareas pueden ser rutinarios, prefijados, y con supervisión especializada, además de que hay estabilidad tanto en el empleo como en los salarios y existen vías para ascender en categorías laborales. Así, las teorizaciones giraron en torno a un imaginario de trabajo deseable, que en su momento se pensó ordenado, vigilado y protegido.⁷ Por ende, los conceptos acuñados para explicar tal contexto aludirían a contenidos específicos, a saber:

- a) *Control sobre el proceso de trabajo*, entendido como la capacidad de imponer la voluntad a otro, que para el trabajo industrial se puede ver reflejado en la intervención del proceso productivo que contempla insumos, equipo, espacio físico, tiempo de trabajo, operaciones, entrada y salida del trabajo, salarios, prestaciones, ascensos, afiliación o no a los sindicatos, capacitación, etcétera.
- b) *Regulación del trabajo*, se refiere a las relaciones laborales regidas por leyes o reglamentos de trabajo, ya sean elaborados por las propias empresas o por el Estado. Modula las sanciones, la movilidad interna, la polivalencia, etcétera. Desde un punto de vista amplio, incluye sindicatos, Estado y organizaciones obrero-patronales.

⁶ Por ampliación no tendría que entenderse un *aumento* para incluir categorías no contenidas en los conceptos, sino una *extensión* de los conceptos, desdoblarlos, llevarlos más lejos, desarrollar conceptos "propios" para los otros trabajos.

⁷ Sin desconocer que junto a la primera figura obrera exista otro tipo de trabajadores que se desempeñan en los servicios, la agricultura e incluso en formas productivas no capitalistas. Simplemente, se le dio mucha importancia a teorizar alrededor de una clase de trabajo que se realiza con máquinas, concentrando a trabajadores en las fábricas.

- c) *Mercado de trabajo*, el cual centra su atención predominantemente en la compraventa de fuerza de trabajo por un salario,⁸ limitando con ello la posibilidad de contar con una fuente de ingresos a partir del contrato en una empresa o lugar de trabajo.

Sin duda tales conceptos han resultado fructíferos para la disciplina, sin embargo, ante los otros trabajos quedan rebasados y sus presupuestos son insuficientes para tomarlos como objeto de estudio y analizarlos a profundidad, por lo que deberían ser revisados y actualizados para reseñar la emergencia y expansión de formas de trabajo no teorizadas aún por la sociología del trabajo.

De cara a estos retos, Enrique de la Garza (2007) ha propuesto ampliar tres perspectivas que usualmente han estado presentes en la sociología del trabajo, con miras a hacerlas más inclusivas en aspectos que la realidad está manifestando y requiriendo.⁹ En cuanto al primer concepto, se prefiere hablar de control ampliado de trabajo que, visto en toda su extensión, resulta ser bastante fructífero, puesto que propone como eje de estudio todo lo concerniente al control no sólo del trabajo, sino también de las diversas interacciones que se establecen con actores o situaciones fuera y dentro de la ocupación. Por lo tanto, en una perspectiva ampliada para el análisis de los otros trabajos, se podrían incluir: *a*) otros actores involucrados en el proceso de producción, *b*) la producción de símbolos y *c*) los trabajos desterritorializados.

La segunda perspectiva ampliada es la de regulación del trabajo, la cual tendría que ver con el ajuste de la norma formal e informal que puede provenir de todos los actores que intervienen en la ocupación, donde la relación laboral no sería sino la o las relaciones que se establecen en el trabajo entre los diversos actores que participan interesada o circunstancialmente en él y que influyen en el desempeño laboral, exista o no un contrato laboral.

Por último, la propuesta del concepto de construcción social de la ocupación abarca tanto las ocupaciones asalariadas como las que no lo son, así como la posibilidad de las personas de hacer algo que se juzga productivo, útil o benéfico, independientemente de que haya o no un contrato. Aquí, la presencia de otros actores influye y a veces posibilita la existencia misma de la ocupación. La

⁸ Las dos perspectivas más desarrolladas son la teoría neoclásica, que indica el libre encuentro entre oferentes y demandantes individuales, y el enfoque sociodemográfico, cuyo supuesto principal es que las variables género, edad, tamaño de la unidad doméstica, etcétera, determinan la oferta de los trabajadores.

⁹ Aunque, de acuerdo con el autor, esta ampliación debería estar en primera instancia en reformular el concepto de trabajo, en donde éste se considere una forma de interacción entre hombres con objetos materiales y simbólicos e implique construcción e intercambio de significados (de la Garza, 2005).

propuesta es congruente con el trabajo de los vagoneros del Metro, pues los límites conceptuales mencionados en párrafos anteriores no contemplan, entre otras cosas, las ocupaciones¹⁰ que se realizan en espacios públicos, físicamente localizados, en los cuales interviene una multiplicidad de actores y contingencias de varios tipos. De tal forma, la perspectiva ampliada ofrece una base sólida para explorar este trabajo y permite proponer e incluir conceptos de otras disciplinas, así como elementos propios de la ocupación, en este caso de la venta ambulante en el interior del subterráneo, por lo que serán el poste o sostén estructural. Antes de mostrar la especificidad de la ocupación de vagonero ésta se delimitará y se expondrá la transición del comercio ambulante tradicional a esta clase de comercio.

Delimitación y caracterización general del vendedor ambulante del Metro

De entre la gran diversidad de actividades que tienen lugar en todos los sectores que integran la economía nacional (industrial, agropecuario y de servicios) se puede destacar el comercio informal que ocupa el espacio público, en donde se lleva a cabo un “conjunto de actividades a través de las cuales se realizan diversas transacciones de bienes o servicios que no se registran en las estadísticas e indicadores nacionales” (Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1993: 1), aunque las derramas económicas se distribuyen de manera extraoficial a varias instancias. En términos generales, la venta ya sea de algún bien o servicio hace referencia al comercio. En nuestro país, el comercio puede ubicarse desde la época prehispánica Garibay K. (1961) como un espacio de gran importancia para el intercambio comercial y el abastecimiento. El fenómeno de los vendedores semifijos y ambulantes podría ser rastreado a partir de las crisis económicas de 1980 y 1995, así como de la aplicación de políticas neoliberales de los gobiernos presididos por Miguel de la Madrid y Carlos Salinas, cuando el gran desempleo arrojó a miles de trabajadores que en la actualidad son los principales actores del llamado “comercio informal” (Palacios, 1990; Flores Ramírez, 2002). Desde entonces se han venido ejerciendo una multiplicidad de ocupaciones¹¹ que ahora se revisten de interesantes contenidos, pero que al mismo tiempo tienen un problema de

¹⁰ En esta investigación se prefiere hablar de ocupación, ya que esta noción puede dar cuenta de las características de su labor, y comprende la posibilidad de las personas de hacer algo considerado productivo, útil o benéfico, sin importar que exista o no un contrato (de la Garza, 2007).

¹¹ Nadie sabe con certeza cuántos vendedores hay en la Ciudad de México, lo cierto es que algunas de las manifestaciones de la actividad son los tianguis; los puestos de alimentos fijos y semifijos en

fondo para su análisis, y es que, al tratar de definir lo que implica e involucra el comercio en lugares de uso público¹² (Silva Londoño, 2007), no existe consenso sobre qué elementos y sujetos comprende. Habitualmente se buscan los mejores indicadores para medirlo, olvidando y hasta obviando la experiencia subjetiva e intersubjetiva de quienes se dedican e intervienen en las ocupaciones, elementos que, en suma, ayudarían a entenderlas, interpretarlas y explicarlas. Así que para la actividad laboral del llamado vagonero se excluirán los determinantes económicos como únicos elementos de explicación, dando preferencia a la particularidad de la jornada sobre rieles: aquella desarrollada entre convoyes, andenes y estaciones del Metro, que aunque reproduce patrones de los comerciantes callejeros fijos y semifijos,¹³ contiene otros tipos de integración social, diversos motivos para *ser y mantenerse*, así como múltiples significados sociales por descubrir.

El comercio ambulante en los vagones del Metro

El comercio ambulante en los vagones del Metro como hoy lo conocemos surge a partir de las crisis de 1980, de 1995, e incluso de la de 2006, aunque desde que se inauguró el servicio se presentó el fenómeno, y en la actualidad se ha convertido en uno de los problemas más preocupantes de la Ciudad de México. En el Distrito Federal y las zonas conurbanas puede observarse la expansión¹⁴ de una ocupación que se ha convertido en un negocio controlado por al menos 13 líderes en las 11 líneas y 175 estaciones del Sistema del Transporte Colectivo (STC) Metro,

la vía pública; los que están afuera de los mercados, en los parajes, estadios, paraderos, parques, en las salidas de escuelas, paradas de camión, dependencias públicas y privadas, en el transporte (microbús, camión, Metro, trolebús), etcétera.

¹² Con este enfoque, el comercio en vía pública puede analizarse desde dos perspectivas: 1) La del derecho a trabajar: a partir de las recurrentes crisis económicas este sector ha generado numerosas fuentes de empleo contribuyendo a absorber una parte de la oferta de mano de obra. 2) Como posibilidad de convertirse en dueño del negocio, con mayor autonomía y control del tiempo (Silva Londoño, 2007).

¹³ Debido al poco conocimiento público de la ocupación, ésta ha sido encasillada dentro de la categoría de ambulante semifijo o establecido en la vía pública y se le han asignado las mismas connotaciones negativas: la inseguridad pública, los trastornos a la vialidad, la evasión fiscal, la afectación a la imagen turística de la ciudad, el contrabando, la piratería, etcétera (Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1993), y también la misma forma de solucionar la situación: el reordenamiento.

¹⁴ Uno de los resultados del desalojo y reubicación de los comerciantes callejeros del Centro Histórico de la Ciudad de México es que quienes ejercían la ocupación están buscando nichos de trabajo donde ubicarse y, al parecer, el tren metropolitano parece ser su mejor opción "Hasta noviembre del año pasado las autoridades del sistema tenían ubicadas a 800 personas que laboraban en la informalidad; a partir de diciembre la cifra comenzó a subir y ahora se tienen identificadas más de mil 300 personas, en el año 2006 había cerca de 40 mil vendedores" (*ElUniversal.com.mx*, 6 de marzo de 2008; y *La Jornada*, sección "Capital", 15 de marzo de 2006).

los cuales organizan, delimitan y reparten las “fuentes” de trabajo a más de 1 300 personas que ejercen la actividad y se agrupan en siete organizaciones.¹⁵ No obstante, esta cifra tendría que manejarse con cautela, pues en el Metro existen tres grupos de vendedores dedicados al llamado comercio informal: el primero es el de los *pasilleros*, los cuales venden en los pasajes de las distintas líneas del Metro, y aunque no tienen un puesto fijo extienden mantas o bolsas de plástico en el piso para exhibir su mercancía, por lo general compuesta por dulces y otros artículos. Esto les permite *torear* a las autoridades del STC, no tener un horario “establecido” de trabajo y filtrarse en las instalaciones en el momento en que se pueda o cuando ya no haya tanta vigilancia, como ocurre habitualmente en todas las líneas después de las ocho o nueve de la noche. El segundo grupo es el de los *accosotes*, quienes se encuentran en puestos semifijos en las entradas del tren metropolitano, venden desde dulces hasta algún tipo de alimento (gelatinas, tortas, fruta, esquites, etcétera), y es común encontrarlos después de las cuatro de la tarde. Por último, están los vagoneros, el grupo que estudiaré, quienes venden en el interior de los vagones del tren subterráneo discos y videos pirata, dulces y demás productos de ocasión o de temporada. Sus instrumentos de trabajo son la voz, el cuerpo, un reproductor de video o audio, bocinas y micrófonos. Estos vendedores han integrado un mercado y un tipo de fuerza de trabajo específicos. El ingreso, la permanencia y la estructura organizativa de cada línea se encuentran regulados por líderes, de tal forma que el vagonero puede llegar a ser *casi* cualquiera que esté dispuesto a vencer todos los avatares fuera y dentro del vagón. Aunque no se conoce la cifra exacta de cuántos son, la investigación realizada muestra indicios de haber más hombres que mujeres, en una población mayoritariamente joven (18 y 35 años), en donde hay niños que ayudan a sus familiares en la venta, ancianos, personas con capacidades diferentes, madres solteras y una proporción considerable de ex convictos.

Por lo regular, su presencia en la red del STC Metro se encuentra de las seis de la mañana a las diez de la noche, aunque algunos pueden estar desde el inicio del servicio (5:00) hasta que finaliza (24:00), lo cual es poco usual, ya que por la mañana, debido a la saturación en todas las líneas, es casi imposible poder introducirse y vender en los vagones, mientras que en la noche hay pocos usuarios y eso desanima su estancia.

Lo descrito anteriormente hace relevante el análisis de la ocupación, ya que dentro de las múltiples labores ubicadas en los otros trabajos en México, y de las modalidades de venta en el Metro, se seleccionó la problemática del vagonero

¹⁵ *ElUniversal.com.mx*, 6 de marzo de 2008.

por contar con las siguientes características: *a)* No está en una fábrica en donde la cadena de montaje impone ritmos y movimientos. Su lugar de trabajo es un espacio público,¹⁶ abierto y móvil, por lo que está inevitablemente en interacción con una multiplicidad de actores e implica *imprevistos* de diversa índole, que son muy diferentes de los sucesos inesperados de las fábricas. *b)* Es un trabajo de riesgo, que raya no sólo en la criminalidad,¹⁷ sino en el peligro de que el cuerpo sea física o deliberadamente agredido. *c)* Además, o por lo anterior, las ganancias económicas que se obtienen son excepcionalmente altas si se considera que estos trabajos son realizados por personas pertenecientes a las clases urbano-populares. *d)* Su acceso es demasiado controlado y restringido en comparación con otros trabajos ajenos a la criminalidad, el riesgo y las altas ganancias.

En síntesis, de entre los múltiples aspectos que distinguen esta ocupación de otras, se pueden destacar las agresiones en el espacio de trabajo; la enorme competencia debido a la forma de vender, de presentar el producto, de gritar, etcétera; las grandes ganancias económicas; y, sobre todo, la peculiaridad de ser un trabajo propiamente ambulante, pues se transita por diversos carros del tren y la venta es efectuada en movimiento. Todos estos rasgos no son frecuentes en los trabajos pero, sin lugar a dudas, traen implicaciones que de una u otra forma influyen en sus mundos de vida.

La especificidad de los vagoneros en el comercio ambulante

Estructuras, contingencias y espacios de interacción en la ocupación de vagonero

En lo superficial y durante la mayor parte de los recorridos como usuario, pareciera que esta actividad está desordenada, sin embargo existen indicios para sustentar regularidades, normas y principios preexistentes, pero, sobre todo, disposiciones en la organización del trabajo. Los llamados vagoneros se distribuyen en toda la

¹⁶ Se trata de un espacio abierto considerado público, porque es visible o accesible a todos los miembros de la sociedad, lo cual no implica carencia de reglas; antes bien, tiene sus propias normas.

¹⁷ Criminalidad en el sentido de ser una actividad laboral prohibida por las autoridades capitalinas. Sin embargo, desde 1993, cuando el Diario Oficial de la Federación en la Asamblea de Representantes del Distrito Federal emitió la prohibición del "comercio informal" en las instalaciones del Metro, los vagoneros han venido mostrando el uso que han hecho de ese espacio: la creación de un lugar de trabajo. Efectuar el comercio en el Metro es una actividad prohibida por la Asamblea Legislativa, que causa remisión al juez cívico, y se debe pagar una multa de 50 pesos para quedar libre.

red del STC Metro. Los líderes les indican las estaciones para trabajar, y determinan horarios (tres turnos cuando son muchos vendedores), el número de trabajadores por vagón, el “puesto” de trabajo (vendedor de dulces o de discos compactos) y a veces el tipo de artículos. A los vagoneros de recién ingreso se les asignan los dulces, pues los productos más redituables (artículos, discos y videos), son para los que tienen más antigüedad y son más duchos para la labor: “El jefe me preguntó varias cosas ‘¿qué haces?, ¿dónde vives?, ¿por qué quieres trabajar aquí?’, yo le respondí que ya había trabajado vendiendo cosas en el tianguis, que no me iba a dar pena, y el jefe me dijo: ‘vas a empezar a vender chicles y pastillas, velo a comprar a La Merced’” (el *Fabuloso*, 22 años de edad, cinco de vagonero). A pesar de que este liderazgo no es legitimado por medio de votaciones, generalmente llega por los años de ejercer la actividad, saber negociar de manera rápida y eficaz con las autoridades, la facilidad de palabra o herencia familiar: “Para llegar a ser eso tienes que ser de los primeros que se avientan a las broncas... A cualquier cosa que pida el mandamás...” (Anita, 20 años, 14 de vagonera).

Entre las funciones del líder están marcar las horas de trabajo, asignar los vagones según sus preferencias, imponer castigos y las formas de probar la lealtad a la “organización”, establecer acuerdos con las autoridades del Metro, cobrar y fijar el monto de las cuotas, “acarrear” a sus agremiados para actos políticos, imputar los requisitos para laborar, tener la información necesaria sobre la ejecución de operativos, “despedir” con y sin ninguna justificación a los vagoneros, en pocas palabras, son quienes controlan el “mercado laboral” del subterráneo: “Lo que pasa es que las reglas las respetas por miedo, por el simple hecho de que los castigos pues sí son duros. Los castigos así de fácil te los puedo decir: cuando se hacen juntas, o compras los refrescos para todos o fácilmente te descansan de un mes a 15 días o le entras con una cuota de 500 pesos...” (Toño, 36 años, cuatro de vendedor). Aunque pareciera un trabajo de fácil acceso, resulta más complicado que cualquier otro, ya que a los vendedores ambulantes del tren metropolitano se les “deja” trabajar siempre y cuando paguen para permanecer en la “organización” y realizar su labor. El depósito puede ser pagado en un tiempo determinado y su monto no asciende a más de 1 500 pesos, que no es suficiente, ya que además se tiene que pagar una cuota semanal de 50 pesos. Si se cubren estos requisitos es posible trabajar en alguna línea del Metro: “Yo me metí por necesidad, por mis hijos... No soy independiente, pago la finanza y antes pagué para entrar 1 500 pesos, claro, poco a poco, como todo...” (Carmen, 25 años, uno de vendedora).

Al ingresar se proporciona cierta “capacitación”, consistente en que una persona con más antigüedad enseñe a “vender”, a caminar cuando el vagón está en movimiento, a exclamar sobre su producto, a llamar la atención del usuario, a

conocer los horarios de venta, a saber esconderse o a pasar como usuario, entre otras cosas. “O sea, cuando tú recién entras por lo regular puedes aprender a quitarte el miedo y a andar en los vagones, ya sobre de eso depende la mercancía que tú quieras, ahí lo que pasa que es muy celosa, es muy celosa la chamba ésta... Debes de ser amable porque si no te corren...” (Toño). Durante el periodo de enseñanza, el vendedor aprende a sortear las posibles situaciones a las que se enfrentará, por ejemplo operativos, retiro temporal de la línea, remisiones, agresiones, etcétera. También se instruye para tratar a la mayoría de los actores involucrados en su ocupación, como son el jefe de estación, ubicado en los andenes; el policía de estación, situado en los torniquetes y accesos; el policía de choque, que se encuentra en los andenes; el usuario, el ladrón o carterista dentro del vagón; el conductor de tren; el personal de limpieza en los andenes; los compañeros (hombres, mujeres, niños, ancianos, discapacitados); incluso otros que pueden estar apareciendo en su escena laboral, como actualmente los policías de la Agencia Federal de Investigaciones (AFI): “Nosotros remitimos a los vendedores, debemos tener al margen a los vendedores y son peleas típicas, se pone bastante interesante... Ellos ya se están organizando, tienen asociaciones, son grupos, pero pues nosotros estamos aquí para eso, para darles batalla” (policía Garret).

La inversión para adquirir la mercancía es por lo general mínima, debido a que existen proveedores específicos y laboratorios clandestinos para discos compactos y videos. Respecto a los dulces y otras mercancías, hay bodegas que concentran productos robados, aunque esta información sólo es compartida cuando los vagoneros se vuelven de confianza: “ese ambiente es muy celoso, pues no dicen dónde comprar la mercancía más barata, pero cuando te dicen ‘vamos a comprar mercá’, era porque ya te tenían confianza, ya que la mercancía la iban a comprar a lugares clandestinos, donde había mercancía barata, debido a que era robada, razón por la que te vas adentrando más en este trabajo...” (Juan, ex vagonero de 34 años, cinco de vendedor). En cuanto a la distribución de la mercancía, si ésta se les acaba a los vagoneros en el momento de estar dentro de la llamada “cadena”,¹⁸ se salen de ella y aguardan en el andén a que el distribuidor llegue a surtirlos. En otras ocasiones, antes de comenzar a trabajar esperan a que se les entreguen los

¹⁸ Durante mis primeros contactos con los vendedores, ellos hablaban de “la cadena” y, al preguntarles directamente a que se referían, la respuesta constante fue “pues a como trabajamos... así le llamamos aquí” (Toño). La cadena alude al orden en que suben a vender, al mecanismo que sigue un recorrido de venta. El *ritmo* de la cadena concierne básicamente a la regularidad que existe durante un recorrido, a entrar y salir del vagón sin contratiempos que rompan la cadencia, y puede ser asimilado con el ritmo de trabajo de las viejas cadenas de montaje.

respectivos productos, esto puede ser en los torniquetes o en los andenes, y sólo excepcionalmente dentro de los vagones.¹⁹

La jornada laboral depende en gran medida de los horarios del transporte, las necesidades del vendedor y las contingencias previsibles, como el cierre de la línea por alguna situación ajena a los vagoneros. Se puede *estar* vendiendo casi todo el día en el Metro, pero hay momentos en los que es imposible, por ejemplo en las conocidas “horas pico”. En estos *atrasos*,²⁰ se presenta el momento para el “descanso” y el ocio, algunos aprovechan para comer y tomar algo, o se llevan a cabo reuniones o juntas: “la verdad ahí no hay amistad, sales con ellos que al billar o a comer o tomarte una cerveza, porque ahí no tenemos una hora de comer, te vas cuando se puede, pero nada más, todo se queda ahí...” (Edgar, 17 años, ocho de vagonero). Aunque dicen no tener un horario fijo de labores, deben cumplir con ciertos “requerimientos” para mantener su empleo, como cubrir ciertas horas al día o ir a marchas o a algún tipo de manifestaciones que el líder requiera; si no lo hacen son reportados y castigados y, en casos extremos, pueden perder su trabajo:

Lo que pasa en sí aquí en el trabajo, o sea yo he tenido que llegar a las cuatro y media, cinco de la mañana y no tengo hora de salida, por el simple hecho de que es impredecible, porque hay momentos, este... cuando están pesados, o sea por nuestro dirigente... A como podemos llegar tarde a la casa, a como podemos llegar temprano, por el simple hecho de que se atraviesa una manifestación o tenemos que ir a otras zonas fuera o a otra línea... no se sabe a qué horas puedes llegar (coordinador de vendedores).

El líder es una figura muy importante en la actividad de vagonero, pues además de ordenar la ocupación, puede provocar temor e incertidumbre, ya sea por la pérdida total del trabajo, o por la violencia que esto genera, la cual puede provenir del abuso de cualquier forma de fuerza dirigida a sujetos con el fin de someterlos. Para las mujeres existe una norma conocida: pagar con favores sexuales al líder, pues con ello se les condona el pago de cuotas, o no asistir a las marchas y se les otorgan algunas preferencias:

En todos lados se ve y se da, aquí en el sistema también se presenta, o sea que hay algunos líderes que te piden algo a cambio de un puesto, eso se da más en las chavas (Fercho, 27 años, 11 de vendedor).

¹⁹ Es común verlos en las terminales “llenando” las pequeñas bolsas de sus discos, aunque también lo hacen en los vagones mientras realizan la venta.

²⁰ Un atraso, como ellos lo denominan, puede ser la saturación de usuarios o el retardo en la salida de un tren debido a la lluvia, un suicidio e incluso algún desperfecto del material rodante.

Las propuestas siempre están como en todo ¿no?, o sea, qué te puedo decir, te preguntan y a cambio hay algo que... pues bueno ¿lo tomas o lo dejas? Eso es cuestión de cada uno ¿no? Eso siempre va a haber y no nomás aquí, en todos lados, no lo puedes cambiar y menos aquí... pero pues tú tienes la última palabra... ahí como tú veas (Carmen).

En el caso de los hombres, la regla a seguir es convertirse en un *golpeador* que esté dispuesto a defender en cualquier momento y ante cualquier contingencia a la organización o al líder, a cambio de lo cual se puede llegar a tener cierto poder o a convertirse en un mandamás:

hubo dos señoritas que me quisieron entrevistar, yo les dije que sí, que no había problemas, pero cuando me empezaron a tomar fotos y a filmar yo lógicamente que ahí reaccioné... reaccioné, en el simple hecho de que... ya se había corrido la voz, y luego estaban a un lado mío, y yo para evitar problemas lo único que hice fue agarrarlas de los pelos, las subí para arriba y las mandé a chingar a su madre, les quité su cámara y les dije que por favor se fueran porque si no les iba a pasar algo, las empecé a amenazar y ya con eso me lavé las manos... (Juan, ex vagonero).

Las descripciones y narraciones anteriores muestran los rasgos generales de la ocupación y permiten profundizar en sus características, las cuales rescato a continuación con el auxilio de los tres conceptos ampliados.

Situaciones significativas

Con una mirada cuidadosa al descender al subterráneo capitalino y en convivencia con los vagoneros se puede relatar todo un entramado de relaciones, estructuras, juegos y mundos de vida que pueden irse develando mediante especificidades más finas. La principal diferencia con otros empleos es que en esta ocupación se obtienen ganancias por encima de las percibidas en una quincena de salario de nivel medio: “¡sí! me va re bien... jodido, jodido, me llego a traer 500 pesos al día” (Toño). Así, la importancia que tienen los incentivos monetarios para “emplearse” de vagonero desencadena y conecta una serie de circunstancias asociadas a los tres conceptos ampliados. Una de las primeras implicaciones que tiene el hecho de que existan altos ingresos monetarios en la ocupación es que se origina una lucha constante por el control del lugar de trabajo y por el trabajo mismo y, en consecuencia, se fortalece la estructuración de reglas formales-informales, volviéndolas efectivas, porque es raro que no se les respete. Empero, este control es muy

particular, ya que hay otras intervenciones relacionadas de manera significativa con la venta, donde intervienen la experiencia y la sensibilidad que afectan directamente las ganancias y hasta la existencia de la ocupación:

Con las chavas se dice que cartera mata verbo ¿no?, pues con el artículo o dulce, el verbo mata disco, ¿qué quiere decir esto?, que si tú eres un verdadero vendedor, aunque a la gente le vendas una piedra toda fea ellos te la compran, ¿por qué? porque el verbo es lo más importante, aunque claro hay de verbos a verbos y también depende del tipo de artículo que vendas, por ejemplo, cuando yo traigo el libro de los pensamientos y la poesía, lo que sucede es que casi siempre me gana el tren, porque debo explicar todo lo que contiene el libro, si no, no te lo compran, y ya debes de hacerlo rápido y muy claro, pues si no cuando acabaste pues ya apenas la gente tiene tiempo para comprártelo... (*Fabuloso*).

Asimismo, para la venta ambulante, cada momento y cada fecha son importantes debido a que se desarrollan en un lugar de elevada sensibilidad económica, que se manifiesta en las quincenas, los días festivos y periodos vacacionales. Así pues, el Metro mexicano se ha convertido en un lugar tradicional como medio de transporte y de consumo para al menos un sector de la población, que aunque sea una vez ha comprado algún producto ofrecido por los ambulantes de trenes: “yo les compro porque dan barato y venden artículos que no podría comprar en una tienda de autoservicio a ese precio... ya los conozco y si no me salen bien me los cambian...” (Joaquín, usuario de 34 años, ha viajado por más de cinco años en una sola línea del Metro).

Desde el punto de vista de los vagoneros, la presencia de un actor tan relevante como es el cliente-usuario trae consecuencias que vale la pena indicar. Una primera anotación es cuidar al usuario, así como la imagen que tienen ante ellos, y, aunque no sean aceptados, se conforman con que los toleren y respeten: “Nosotros somos conscientes de que molestamos, sé que el usuario está harto de nosotros, si estar sentado en una oficina firmando papeles cansa, imagínate a nosotros todo el día aquí, hay vendedores muy conscientes de eso y le bajan a la música, no los molestamos ni nada, pero hay otros que sí...” (Salo, 29 años, seis de vagonero).

Esta percepción es crucial, pues además de tener que batallar con el líder, que los presiona por múltiples motivos, los vagoneros tienen que estar en constantes negociaciones con el consumidor y, en casos severos, defenderse hasta del propio usuario: “un día que no se quiso quitar [el usuario] yo sí quería que se saliera del vagón pa’ darnos en la madre, yo sabía que no lo iba a hacer porque ahí na’ más con un chiflido y sale la banda, no estás solo...” (Toño).

Los párrafos anteriores muestran que la incorporación del usuario en el proceso de trabajo tiene consecuencias laborales, en la competencia y en el logro de la venta. Si bien es cierto que las cuantiosas ganancias en esta ocupación son uno de los puntales de referencia para el acceso y la permanencia, lo que hay detrás de ellas son largas e intensas jornadas laborales, así como, peculiares formas de trabajar clandestinamente y *hacerse invisibles*: “ahí es todo el día, y más que nada en sí ahí tienes que estar gritando, o sea que es pesado por el simple hecho de que trabajabas en la mañana o te regresan a tu casa y regrésate en la tarde, ¿por qué? Porque ellos pueden hacer eso...” (Salo).

La idea de hacerse invisibles en el Metro tiene que ver con la destreza para esconderse y no ser detectado como invasor de un lugar prohibido para trabajar. De tal manera, hacerse invisibles implica convertirse en clandestinos, en aquellos que rompen la ley y desafían a las autoridades utilizando las habilidades propias:

yo sí me cuido, ya con el tiempo vas aprendiendo; por ejemplo, yo no sabía que cuando te pregunten a qué te dedicas no debes de decir que eres comerciante porque si no ya te cuelgan que eres pirata, que comercias, y no es lo mismo que decir vendedor... son cosas distintas ante la ley el comerciante y el vendedor, si dices que eres comerciante te suben la multa y piensan que tú eres el que quema y distribuye, o sea que haces la piratería y eso es un delito grave, por eso es mejor decir que vendedor porque así el trabajo sucio ya lo hicieron otros y no tú, tú sólo vendes, nada más (*Fabuloso*).

Otro aspecto significativo en la ocupación es controlar la venta en el vagón, es saber *dar el cambio*,²¹ ya que si por alguna razón el vendedor se atrasa o no logra salir del vagón a tiempo, además de perder la mercancía y sus posibilidades de ganancia, lo que más arriesga es su integridad física, incluso puede llegar a perder la vida si llegara a caerse a las vías: “se expone la vida más que nada, porque en un cambio, cuando tú das el cambio lógicamente de que te puedes resbalar o te puedes ir para afuera, o lógicamente cuando está bien lleno te pueden aventar porque tú eres el primero que entras, expones mucho, o se te puede quedar atorada tu mercancía, cuando uno trata de salir se cierran las puertas y se queda la mercancía” (Juan, ex vagonero).

Por ello es cardinal considerar el tiempo; ser consciente de los tres minutos que se tienen para vender, exhibir el producto, caminar por el vagón y abrirse paso entre los usuarios; conocer las horas y días en que la venta es más o menos peligrosa,

²¹ *Dar el cambio* significa cambiar de vagón en los tiempos establecidos y de acuerdo con el orden de la “cadena”, la cual es respetada conforme fueron llegando.

lo cual requiere una destreza para andar en un lugar de trabajo que es móvil, así como todo un conjunto de habilidades que se van adquiriendo en la práctica: “Sí, lo que pasa es que ya no alcancé a salir y te atorras y lo único que haces es sacarte tu mochila y se te va la mercancía, pérdida total pero yo prefiero... o sea que debes actuar en segundos, porque ahí de antemano ya en la mente ya traes que estás exponiendo tu vida... me llegó a pasar varias veces” (Carmen).

En este sentido, la venta en el interior de los vagones del transporte más usado en la Ciudad de México se convierte en una querrela diaria, continua y muy usual para los habitantes de esta urbe. Respecto a los vendedores, éstos luchan cotidiana y constantemente por un reconocimiento social, por la desestigmatización de su ocupación, por el sentido de dignidad y el respeto que se van construyendo debido a, o a pesar de, las condiciones adversas que viven: “En la televisión nos han quemado mucho, estamos siendo hostigados por mucha gente y ya estamos hartos, aunque también es parte de nuestra chamba...” (Salo).

Los vagoneros trabajan en un espacio muy disputado, que defienden contra muchos actores y situaciones, pero para ellos es la manera de ganarse la vida de manera honrada y digna: “a nosotros no nos va a pasar lo que les pasó a los de allá arriba... es nuestro derecho al trabajo y aunque a mucha gente le disguste aquí seguiremos pues somos más y nos hemos ganado el espacio de estar aquí” (Toño). Mientras que los usuarios experimentan un desgaste diario y permanente al subir a los trenes, aunque se tolera y pocas veces se cuestiona: “Mira, yo no me quejo, sólo que respeten que uno viene harto, del jefe, los compañeros, el trabajo... todo... Una vez le dije que no le daba permiso porque llevaba a mi niño y él traía su bocina ¿y me crearás que se molestó y se me puso al brinco?, Entonces yo digo, ¡es mi derecho!, por eso pago mi boleto ¿no?...” (Patricia, usuaria de 45 años, aborda dos líneas del Metro).

Con estas particularidades, descritas a grandes rasgos, se descarta la idea de que no hay regulación, control y construcción de la ocupación, pues, como se ha podido observar, existen, se crean-recrean, y el hecho de que no estén avaladas oficialmente por alguna institución no significa que no se respeten, pues, como se sustenta en las páginas anteriores, se debe saber vender, respetar y aprender a negociar. Así, sostengo que los múltiples poros que tiene la organización del trabajo, el constante estado de tensión derivado de ser perseguidos, así como las circunstancias y formas concretas en que se despliegan las interacciones sociales entre colegas y otros actores involucrados en el ambiente, son los tres elementos más importantes que se mezclan de peculiares formas para constituir el mundo de vida de los vagoneros.

Conclusiones

De acuerdo con los argumentos expresados en este artículo se ha podido ver claramente la gran audacia y las habilidades que se requieren para sobrevivir en el Metro, donde la totalidad de la organización del trabajo de los vagoneros está diseñada para proteger a la actividad de venta y, con ello, a toda la eficacia que han logrado acumular en ella en el transcurso de los años. A su vez, las acciones de estos trabajadores se hallan permeadas por los tres ejes orientadores de la investigación: control, regulación y construcción social de la ocupación. En cuanto al primero, existe un control que puede provenir del cliente mediante cierta presión simbólica para realizar su venta en el espacio, tiempo y con cierto trato, con una atención habitual ya consentida por los usuarios, que, cuando no se da, puede traducirse en interacciones con muchos reclamos, incluso con demandas ante las autoridades correspondientes. Pero no todo es negativo, pues en otras ocasiones los vendedores son tolerados y la interacción se hace más amable, con respeto y a veces con peticiones de algún producto, lo que a la larga puede consolidarse en amistad.

Pero hay otros actores presentes en el control del trabajo que, aunque no establecen interacciones propiamente laborales con los vagoneros, repercuten en su desempeño, pues las relaciones sociales establecidas con estos agentes pueden ser de conflicto, negociación o, muchas veces, de cooperación. Por lo tanto, se trata de un control completo pues, además del anterior, interviene un tipo de control proveniente del ámbito de la vida privada, como las demandas de la esposa e hijos, donde las fases de tiempos productivos y reproductivos son en algunas ocasiones poco visibles.

Respecto al segundo eje orientador, se puede concluir que al menos para el trabajo de vagonero, la regulación alude a la presencia del cliente, advirtiendo una frontera poco nítida entre la regulación formal e informal que puede haber. La regulación informal se refiere a una idea del buen trato del trabajador hacia el cliente-usuario, con lo cual las interacciones que lleguen a tenerse siempre deberán estar acompañadas de cortesía, amabilidad y muchas veces convenciones sociales, por ejemplo dar el paso si es una usuaria o dar muestras de las "buenas costumbres".

Empero, este tipo de regularidad se torna formal cuando el líder hace uso de la presencia del cliente e impone al vagonero castigos si sus comportamientos, interacciones y modales no se apegan a la regularidad informal; también es utilizada para determinar horas de salida y de entrada, el producto a vender y hasta el número de vacantes en su línea. Esto evidencia una compleja imbricación de regulación formal e informal, aunque también se puede decir que la relación

entre la regulación del trabajo y la agresividad se suele pensar como un requisito necesario para poder sobrevivir y destacar en el medio social de los vagoneros, pero hay límites, pues al menos en el caso de los líderes no sólo necesitan saber desplegar la habilidad social del castigo, sino también la de saber exhibir la compasión, la ayuda o la solidaridad, ya que éstos son valores que el vagonero también tiene y despliega.

En cuanto al tercer eje, la construcción de la ocupación de vagonero, depende directamente del sistema de complicidades, en el cual intervienen autoridades, sindicatos, partidos políticos, líderes de organizaciones de ambulantes, pero también el cliente-usuario; de hecho, algunos vagoneros responsabilizan a sus clientes de desarrollar esta labor: “el usuario es el culpable de nuestro trabajo, ya que si no compraran lo que vendemos, ya no seguiríamos ahí...” (Carmen); “en parte el usuario tiene la culpa de comprar...” (Toño). Así que para comprender adecuadamente las posibles “soluciones” a esta realidad se deberá: considerar el medio familiar como detonante y trinchera para mantenerse en la ocupación; las legislaciones pertinentes y pendientes para ordenar el comercio ambulante; las políticas activas de combate al ambulante reflejadas en inusuales operativos con policía especializada; los acuerdos parciales entre los actores mencionados; entre otras cosas. Pero, sobre todo, se debe tener en cuenta que, para una parte de la población, el fenómeno es visto como una respuesta positiva a las carencias del modelo económico y que les permite a las personas que desempeñan esta actividad tener una ocupación e ingresos, mientras que para la gente que consume sus productos implica cierto ahorro en las compras. En la medida en que la ocupación sea permitida, y esté subordinada a poderosos líderes coludidos con autoridades del Metro y partidos políticos, seguirá observándose el ingreso al comercio ambulante en este medio de transporte, porque las redes sociales establecidas entre estos personajes y la fuerza de trabajo poseen los recursos necesarios en cuanto a contactos imprescindibles para acceder a la actividad. Este recurso agrupa un tipo de conocimiento que se distribuye e involucra el intercambio de la información sobre proveedores, experiencia, reglas y hasta mañas para ingresar y permanecer en la ocupación, lo cual es fundamental para los hombres y las mujeres que buscan, además de un trabajo, seguridad y estabilidad en él. Es decir, se registra un tipo de intercambio para trabajar.

De tal modo, la ocupación de vagonero es un fenómeno que articula un interés general y al mismo tiempo la búsqueda de intereses particulares que son perseguidos desde una posición estratégica por los actores involucrados, quienes la mayor parte del tiempo se disputan su uso y control. En este sentido, no habría que pensar que los vendedores del subterráneo son actores sujetados, sino todo lo

contrario: se trata de actores que aunque tienen grandes ataduras pueden actuar de formas casi inimaginables. Por ejemplo, ellos tratan de dar salida a la nula respuesta de las políticas neoliberales, las cuales legitiman implícitamente su trabajo, pues al no tener otras opciones de empleo recurren a éste, donde prácticamente no hay futuro para ellos. Entonces, me preguntaría: ¿los trabajos informales son el único camino? Esta cuestión no tiene por ahora una respuesta concreta, aunque tal vez el conjunto de imágenes laborales que exhibe el Metro ayude a clarificarla, pues lo que en él sucede como fenómeno laboral puede ser cuestionado o rechazado, pero nunca ignorado ni escondido, puesto que la ocupación de vagonero muestra la precariedad como una condición reiterada en los trabajos en México y permite ir más allá, indicando la vulnerabilidad de ciertos grupos sociales.

Bibliografía

Álvarez Galván, José Luis y Chris Tilly

- 2006 “Trabajadores en el comercio y los servicios en México: trabajo marginal”, en Enrique de la Garza y Carlos Salas (coords.), *La situación del trabajo en México*, Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)/Instituto de Estudios del Trabajo (IET)/Federación Americana del Trabajo-Congreso de Organizaciones Industriales (AFL-CIO)/Plaza y Valdés, México, pp. 355-373.

Applebaum, Herbert

- 1987 “The Universal Aspects of Work”, en *Perspectives in Cultural Anthropology*, State University of New York Press, Nueva York, pp. 386-399.

Augé, Marc

- 1998 *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Gedisa, Barcelona.

Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México

- 1993 “La economía informal en la Ciudad de México”, en *El Cotidiano*, núm. 54, mayo.

Cornfield, Daniel

- 2006 “Tendencias mundiales recientes en la sociología del trabajo”, en Enrique de la Garza (coord.), *Tratado latinoamericano de sociología*, Anthropos/UAM, México, pp. 122-132.

Cortés, Fernando

- 2000 “La metamorfosis de los marginados: la polémica sobre el sector informal en América Latina”, en Enrique de la Garza (coord.), *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*, Fondo de Cultura Económica (FCE)/Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa (UAM-I)/El Colegio de México

- (Colmex)/ Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso), México, pp. 592-618.
- Escobar, Agustín y Guillermo de la Peña
1990 "Introducción", en Guillermo de la Peña *et al.* (comps.), *Crisis, conflicto y sobrevivencia. Estudios sobre la sociedad urbana en México*, Universidad de Guadalajara/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), México, pp. 9-22.
- Flores Ramírez, Misael
2002 "Construcción de la identidad en los jóvenes comerciantes ambulantes en el Centro Histórico de la Ciudad de México", tesis de licenciatura en Psicología Social, UAM-I, México.
- García, Brígida
2006 "La situación laboral precaria: marcos conceptuales y ejes analíticos pertinentes", en *Trabajo*, núm. 3, julio-diciembre, tercera época, pp. 23-51.
- Garibay K., Ángel María
1961 *Vida económica de Tenochtitlan. Los pochtecas*, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Seminario de cultura náhuatl, México.
- Garza, Enrique de la
1998 *Hacia una metodología de la reconstrucción*, UAM/Porrúa, México.
2000 "El papel del concepto de trabajo en la teoría social", en *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*, FCE/UAM-I/Colmex/Flacso, México, pp. 15-38.
2003 "La configuración como alternativa del concepto standard de la teoría", en Hugo Zemelman, *Epistemología y sujetos*, UNAM/Plaza y Valdés, México, disponible en <<http://docencia.izt.uam.mx/egt>>.
2005 "Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto laboral ampliado", en Enrique de la Garza (comp.), *Sindicatos y nuevos movimientos sociales en América Latina*, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso), Buenos Aires, pp. 9-17.
2006 "Introducción. Del concepto ampliado de trabajo al de sujeto laboral ampliado", en *Teorías sociales y estudios del trabajo: nuevos enfoques*, Anthropos/UAM-I, México, pp. 7-22.
2007 "Los estudios laborales en América Latina al inicio del siglo XXI", en *Sociología del Trabajo*, núm. 61, Madrid, pp. 125-152.
- Garza, Enrique de la, *et al.*
2006 "Hacia un concepto ampliado de trabajo, de control, de regulación y de construcción social de la ocupación: los 'otros trabajos'", ponencia presentada en el Seminario México-Brasil, Universidad de Campiñas, 14 de noviembre.
2008 "Crítica de la razón para-postmoderna (Sennett, Bauman, Beck)", en *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, año 13, núm. 19, pp. 9-38.

s.f. "Trabajo atípico, ¿identidad o fragmentación?: alternativas de análisis", México, en prensa.

Jürgens, Ulrich

1995 "Shaping the Future of Work", en *British Journal of Industrial Relations*, vol. 33, núm. 4, diciembre, pp. 685-687.

Maza Díaz Cortés, Octavio Martín

2000 "Análisis de formas de trabajo no asalariado y su relación con otros espacios de la vida. Un estudio de caso: las vendedoras de Jafra Cosmetic's en Morelia, Michoacán", tesis de doctorado en Estudios Sociales, Línea Estudios Laborales, UAM-I, México.

Moore, H.L.

1995 "The Future of Work", en *British Journal of Industrial Relations*, vol. 33, núm. 4, diciembre, pp. 657-678.

Palacios, Juan José

1990 "La economía subterránea de América Latina: ¿alternativa obligada de supervivencia o mecanismo ilegal de producción", en Guillermo de la Peña et al. (comps.), *Crisis, conflicto y sobrevivencia. Estudios sobre la sociedad urbana en México*, Universidad de Guadalajara/CIESAS, México, pp. 119-138.

Perrons, Diane

1994 "Measuring Equal Opportunities in European Employment", en *Environment and Planning A*, vol. 26, núm. 8, pp. 1195-1220.

Ruiz de los Santos, Sandra R.

2008 "La jornada sobre rieles: Deambulando entre los vagoneros del Metro de la Ciudad de México", tesis de maestría en Estudios Sociales, UAM-I, México.

Salas, Carlos

2006 "El sector informal: auxilio u obstáculo para el conocimiento de la realidad social en América Latina", en Enrique de la Garza (coord.), *Teorías sociales y estudios del trabajo: nuevos enfoques*, Anthropos/UAM-I, pp. 130-148.

Silva Londoño, Diana A.

2007 "Conflictos por el espacio público urbano y el comercio en vía pública: percepciones acerca de la legitimidad de su uso", en *El Cotidiano*, año 22, núm. 143, mayo-junio, pp. 48-56.

Zemelman, Hugo

1997 "Sujetos y subjetividad en la construcción metodológica", en Emma León y Hugo Zemelman (coords.), en *Subjetividad: umbrales del pensamiento social*, Anthropos/Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias (CRIM)-UNAM, México, pp. 21-35.