

LA MECÁNICA DE CALLE: CONFIGURACIONES SOCIALES Y ESPACIALES DE UN EMPLEO INFORMAL¹

¿Cómo vivir y satisfacer las necesidades cuando el trabajo obrero asalariado ha desaparecido del territorio desde hace mucho tiempo? Entre 2011 y 2015 hemos realizado una investigación etnográfica en Roubaix, en el norte de Francia, para estudiar la recomposición de las clases populares, tomando como objeto de estudio sus formas de organización cotidiana². La desindustrialización y el colapso de la industria textil marcan la historia de esta ciudad que fue a principios del siglo xx la capital mundial de la industria de la lana. Hoy, los descendientes de la burguesía industrial siguen presentes en los barrios del sur de la ciudad (o justo del otro lado de la frontera belga), mientras las clases populares se reparten por el resto del municipio, haciendo de Roubaix una de las ciudades más desiguales de Francia³. A nivel demográfico, Roubaix perdió 20.000 habitantes entre 1968 (114.567 hab.) y 2012 (94.536 hab.)⁴ pero aún con todo sigue siendo una ciudad habitada fundamentalmente por clases populares (63,9 por 100 de la población activa eran empleada u obrera en 2013). Sin embargo, el empleo obrero representa solamente el 15,8 por 100 del total de empleos disponibles en la ciu-

Recibido: 21-VI-2017.

Versión final: 24-XI-2017.

* Anne Bory, Jose-Angel Calderón, Blandine Mortain, Juliette Verdière y Cécile Vignal. También formaron parte del colectivo, hasta septiembre de 2015, Valérie Cohen y Séverin Muller. Université de Lille1 – CLERSE CNRS. Correo electrónico: collectifrosabonheur@univ-lille1.fr

¹ El colectivo agradece a Pablo López Calle la lectura y comentarios a las últimas versiones de este artículo y a Ethel Odriozola Monzón su trabajo de traducción sobre la primera versión en francés de este texto.

² Collectif Rosa Bonheur, «Comment étudier les classes populaires aujourd'hui? Une démarche d'ethnographie comparée», *Espaces et sociétés*, núm. 156-157, pp. 125-141.

³ Según el INSEE (2011) [Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos], la ciudad de Roubaix es la tercera más alta de Francia en el coeficiente Gini, después de Neuilly-sur-Seine y París, entre las 100 ciudades más grandes de Francia. Los ingresos del 10% más rico de la población son 400 veces más elevados que los del 10% más pobre. Esto se une a un ingreso medio bajo (13.050€ frente a 20.000€ de la media de Francia).

⁴ LDH/EHESS/Cassini de 1968, INSEE de 2012.

dad –lo que da cuenta de la terciarización de la economía local y que los obreros, hombres en su mayoría, trabajan en fábricas que están fuera de la ciudad–. La tasa de paro es muy alta (30,9 por 100 de la población activa) así como la población inactiva en edad de trabajar (31,8 por 100 de los mayores de 15 años, sin contar a los jubilados). En definitiva, Roubaix es una de las ciudades más humildes de Francia, con una tasa de pobreza del 42 por 100 en 2012⁵.

Estos indicadores dan cuenta de la magnitud de los efectos de la desindustrialización sufridos por unas clases populares cuyos ingresos salariales se han desplomado, que se encuentran en una situación de dependencia de las prestaciones y ayudas sociales, y que son por esto mismo estigmatizadas en la prensa regional y nacional, donde Roubaix aparece a menudo como paradigma de la ciudad tutelada y marginal⁶. La fuerte presencia de trabajadores de origen africano⁷ orienta los relatos mediáticos y permite explicar la marginalidad desde el ángulo de la delincuencia, el «comunitarismo étnico» o aún la «islamización rampante de la sociedad», como señalan Rafaël Cos y Julien Talpin (2014). Esta racialización de la cuestión social distrae la atención de lo que realmente viven las clases populares (Fassin y Fassin, 2006) de este territorio y permite construirlas como alteridad, naturalizando las desigualdades e ignorando los procesos socioeconómicos que las han reducido a la ilegitimidad. Para nosotros es este cotidiano invisible, ilegítimo, que constituye el objeto mismo de nuestra investigación y que pretende en este caso sumarse a la apuesta teórica y metodológica compartida por *Sociología del Trabajo*⁸.

Expulsados de los mercados del trabajo asalariado, los habitantes de Roubaix no se han quedado sin embargo inactivos: no solo trabajan sino que se han organizado para poder garantizar colectivamente su subsistencia. Caminando por los barrios de la ciudad fuimos descubriendo que el

⁵ Fuente: INSEE, Censo General de la Población. A modo de comparación, en 2012-2013 en toda Francia había un 51,7% de activos asalariada u obreros, un 20,9% de empleo obrero; la tasa de paro era del 10,2%, la tasa de inactivos, sin contar a los jubilados un 16% y la tasa de pobreza, por debajo del 60% de los ingresos medios, del 14%.

⁶ «Roubaix, portrait d'une France sous assistance» es el título de un reportaje de Envoyé Spécial, un programa semanal de France Télévision, que conmocionó a la ciudad. Véase también el artículo que le dedica La Voix du Nord el 7 de enero de 2014.

⁷ Originalmente fueron de Bélgica en el siglo XIX, luego de Europa y de Magreb a partir de la década de 1950. Más recientemente de Asia y África subsahariana - estas últimas olas ya estaban desconectadas del empleo industrial. En 2011, el 19,2% de la población es inmigrante en Roubaix, en su mayoría nacidos en un país del Magreb.

⁸ Precisamente nuestra propuesta se suma -y entra en debate con ellas- a algunas contribuciones que a lo largo de la historia de *Sociología del Trabajo* han reivindicado también el estudio de «todas las formas de trabajo», para utilizar la clásica definición que da Pahl en *Divisions of Labour* (1.^a ed. 1984), como objeto de análisis de la Sociología del Trabajo. Véanse, por ejemplo, los monográficos: «El Trabajo Invisible», *Sociología del Trabajo*, 45, 2002; «Cuidar es Trabajar», *ST*, 71, 2011; o «Inmigrantes y Voluntarios: Invisibles o Precarios», *ST* 69, 2010, una propuesta teórica y metodológica sistematizada en Castillo, J.-J.: «Del Trabajo otra vez a la Sociedad. Sobre el estudio de todas las formas de trabajo», *ST*, 68, 2010, pp. 81-103. Una propuesta teórica y metodológica abierta por Ray Pahl, entre otros, que además ha sido recientemente reivindicada en el libro sobre su obra editado por Crow, G. y Ellis, J.: *Revisiting Divisions of Labour*, Manchester University Press, 2017.

trabajo no había desaparecido del territorio, sino que se desplegaba de nuevo de manera más o menos formal, contenido en otros tipos de relaciones sociales, en las casas, las calles, los espacios desocupados tras el cierre de los talleres y las fábricas. Un trabajo multiforme desparramado por toda la ciudad, al margen de la norma salarial y de la legalidad, a veces, un trabajo que puede incluso no ser considerado como tal por las personas que lo ejercen. Durante las primeras semanas de nuestra investigación, fuimos constatando la presencia de modestos comercios que abrían en los bajos de las casas según la existencia de género –en general productos baratos de fabricación extranjera–; de pequeños economatos de productos alimentarios vendidos al por mayor; de talleres de mecánica instalados en pequeñas naves, patios, plazas, parkings; de pequeñas empresas familiares anunciados al vecindario en carteles pegados en ventanas y que ofrecen servicios de limpieza, cuidado de niños, reformas de casas, costura, peluquería, cuidado de animales, etc.; y otras aún que anuncian bienes auto-producidos a precios reducidos.

Entre todas estas actividades, hemos tomado la mecánica de calle como analizador del papel que juega el espacio local en la cualificación de las clases populares. Huyendo de las categorías habituales de las administraciones públicas, que categorizan estas actividades como trabajo sumergido, y de los análisis que explican la informalidad como resultado de la imposible reconversión laboral de una población incapaz de adaptarse a las exigencias de la nueva economía, en este artículo interrogamos la dimensión espacial de los procesos de informalización del trabajo (Lautier, 2006; Calderón y al., 2016; Collectif Inverses, 2016): para descifrar los mecanismos sociales por los cuales los puestos de trabajo del empleo informal, los talleres de mecánica en la calle en este caso, están destinados a fracciones específicas de las clases populares.

Sabemos que la segmentación de los mercados de trabajo, tan marcada en el seno de las grandes aglomeraciones como es el caso de Lille, relega los mercados secundarios de empleo a los espacios periféricos (Clerval, 2011) y reserva la producción de la mayor parte del valor añadido a los espacios centrales que están conectados a la división internacional del trabajo (Collectif Degeyter, 2017). Partiendo de la tesis que las clases populares de los territorios periféricos como Roubaix padecen los efectos de un «desarrollo geográfico desigual» (Harvey, 2010) que genera formas de empleo atípicas o informales como modo de desarrollo local, ¿qué configuraciones sociales específicas pueden sostener la informalidad como norma de empleo? Si la centralidad económica de las ciudades de tradición industrial se ha puesto ampliamente en cuestión por estos procesos, ¿cómo puede el ámbito local ofrecer los recursos específicos para la población que vive en él? Por último, si nos situamos en el punto de vista de la informalidad, ¿hasta qué punto podemos caracterizar estos territorios como centrales para las clases populares que los habitan?

La informalidad puede comprenderse según Pierre Desmarez (2016) como descentramiento respecto a las formas institucionales de empleo. En primer lugar, en relación al empleo asalariado, entendido como puesto de trabajo protegido por un contrato y los derechos sociales correspondientes.

Hoy día los asalariados disfrutan de ese empleo protegido de manera mucho más aleatoria: en Roubaix, en 2015, los contratos temporales de corta duración representan el 84 por 100 del total de las contrataciones –sin contar los trabajadores por ETT–, y los contratos indefinidos solo representan el 7 por 100 de las contrataciones declaradas⁹. La empresa es hoy menos central en la regulación de la relación salarial. En estas nuevas configuraciones, el Estado asume un rol esencial al garantizar la continuidad de los ingresos del trabajador, por medio de distintas prestaciones, subsidios, ayudas a la reconversión, ampliación de la seguridad social a los parados y a los trabajadores por cuenta propia, etc. En Roubaix, la proporción de los ingresos provenientes de la actividad económica respecto del ingreso total de los hogares es considerablemente más baja que la media nacional (65,3 por 100 frente a 73,4 por 100) y la proporción proveniente de prestaciones sociales es significativamente más alta (19,8 por 100 frente a 5 por 100)¹⁰.

Pero si el empleo formal disminuye en Roubaix, se crean otras formas de trabajo al margen del sistema salarial, del trabajo por cuenta propia y del subsidio por desempleo (Demazière, 2006; Célérier, 2014). Por ello es frecuente que los ingresos informales producidos en la economía local de subsistencia se combinen con la percepción de otras formas de ingresos provenientes de la seguridad social y los servicios asistenciales sostenidos por los sistemas estatales. A su vez, el análisis de las trayectorias profesionales de las personas que han participado en nuestra investigación desvela una alternancia de situaciones laborales diferentes y a veces hasta acumulativas: del empleo formal a la informalidad, de la legalidad a la ilegalidad, del trabajo por cuenta propia al trabajo asalariado. La aleatoriedad de las ganancias producidas por este tipo de actividades, combinada a una acción estatal mucho menos redistributiva, han propiciado una nueva centralidad de las sociabilidades fundadas sobre la reciprocidad, lo que entre otros elementos significativos del punto de vista de las reconfiguraciones sociales conduce a la especialización de una fracción de las clases populares, ampliamente feminizada, en un trabajo que no está directamente remunerado y que está dirigido a la obtención de recursos no monetarizados. Desde ese punto de vista, es algo que defenderemos en este texto, no podemos entender el auge de la informalidad sin conectarla a estrategias de subsistencia de las familias, que se basan en gran medida en una división sexual del trabajo que se refuerza muy significativamente¹¹.

Estos procesos de informalización del trabajo tienen a su vez una dimensión espacial por cuanto los recursos movilizables están socialmente situados en redes de sociabilidad y circuitos locales (Retière, 1994; Fol, 2010) y por cuanto el trabajo se despliega de manera difusa en el espacio urbano. La ciudad ya no se articula desde un espacio productivo organizado que clasifica los espacios y normaliza los usos, sino que es desde su función residencial que se generan dinámicas de producción y circulación

⁹ Fuente: Maison de l'Insertion et de l'Emploi, 2015.

¹⁰ Fuente: Maison de l'Insertion et de l'Emploi, 2015.

¹¹ Ver Colectivo Rosa Bonheur, 2017, «Des inactives très productives. Le travail de subsistance des femmes des classes populaires», *Tracés*, ENS de Lyon, n. 32 pp : 91-110

de bienes, servicios, pero también de culturas, cualificaciones, fundamentales en términos de subsistencia para las clases populares que la habitan.

Dividimos este artículo en dos partes. En la primera sección, describiremos las condiciones sociales necesarias de la mecánica de calle en la ciudad de Roubaix. Mostraremos cómo todas estas actividades, aún inscritas en circuitos informales, mantienen conexiones con la economía formal, de la que son a la vez margen y recurso. Analizaremos sus formas específicas de estructuración, entre las que se encuentran los procesos de etnización de las relaciones de trabajo. En la segunda parte, analizaremos como a través de la actividad productiva se transmite y actualiza una cultura obrera masculina y como se genera un cierto tipo de ciudad compartida, a partir de la afirmación de principios morales de reputación y de solidaridad.

La mecánica de calle es una expresión entre otras de una orientación hacia la subsistencia de las familias de las clases populares (Pahl, 1984; Mingione, 1998; Colectivo Rosa Bonheur, 2013)). El principio de realidad gobierna las estrategias familiares y replica una división de las tareas y una repartición sexuada de los roles sociales en distintas. Este «trabajo de subsistencia» se despliega específicamente en el espacio de Roubaix.

Metodología de la investigación

El trabajo de campo se desarrolló entre 2011 y 2015, a partir de encuestas, observaciones y relaciones tejidas sobre el terreno en varios barrios populares de la ciudad. Hemos participado en reuniones de colectivos de mujeres que se reúnen en el marco de talleres organizados por trabajadores asalariados de los centros sociales del barrio para discutir sobre su vida cotidiana; llevamos a cabo una investigación con propietarios que realizaron obras de autoconstrucción y de reforma de su vivienda para entender hasta qué punto la propiedad de la vivienda puede ser el sostén de actividades de trabajo informales y formales. Hemos realizado una investigación sobre la actividad social y económica alrededor del automóvil de la que damos cuenta aquí. Estos distintos campos muestran prácticas de orden banal y cotidiano a partir de las que se organizan las clases populares.

En la investigación sobre los talleres a cielo abierto, la recogida de datos fue realizada por dos hombres (uno de ellos «español») y una mujer del colectivo, sociólogos todos en la Universidad de Lille 1 y cercanos en edad a los cuarenta. Desde 2011, hemos entrevistado a treinta y cuatro hombres que trabajan en mecánica del automóvil: son mecánicos de calle, carroceros, gerentes o asalariados de empresas de compra y reventa de automóviles de segunda mano, de piezas de repuesto o de desguaces. Son mayoritariamente de origen magrebí. Aquellos a los que los encuestados llaman los «franceses» constituyen la fracción más integrada de los comercios del sector. Debido a que la etnización constituye aquí una dimensión significativa de las relaciones sociales, hemos decidido utilizar, siguiendo a Nicolas Jounin (2008), las categorías autóctonas que utilizan los actores de la investigación para nombrar y designar y que también a nosotros nos clasifican como «francés/a» y «español». Los nombres de los participantes han sido modificados, pero los que hemos tomado prestados en este artículo evocan sistemáticamente sus orígenes culturales y étnicos. De edades comprendidas entre 20 y 70 años, prácticamente todos vienen de contextos obreros o populares y ellos mismos han sido obreros o empleados (comercio, sector social). Los ingresos adquiridos en esas actividades pueden variar, desde ingresos muy bajos no declarados a remuneraciones equivalentes al SMI [salario mínimo interprofesional] o mucho mayores en el caso de los comercios más grandes. Con algunos de ellos solo nos reunimos una o dos veces, con otros sin embargo establecimos una relación que duró varios años. Nuestra

carta de presentación en el territorio fue que estábamos escribiendo un libro sobre la vida en Roubaix.

El material de la investigación que se ha utilizado para este artículo está compuesto de notas de campo en las que transcribíamos el verbatim memorizado de nuestras interacciones, conversaciones lo más cercanas posibles a una interacción natural con los encuestados o entre personas encuestadas y elementos biográficos significativos que iban apareciendo con el paso del tiempo. En general hemos adoptado la orientación de «escuchar» más que «preguntar».

Un capitalismo de trabajadores sin empresa

Trayectorias y prácticas populares de la informalidad

La importancia para la población local del trabajo en la economía del automóvil se nos impuso como una evidencia ya desde las primeras semanas de nuestra inmersión etnográfica en Roubaix. Manchas de aceite, bidones vacíos, neumáticos desgastados a la vuelta de la esquina, viejas piezas de recambio tiradas en las aceras, trapos de tela ennegrecidos de grasa botados en el espacio urbano. Esas evidencias se fueron volviendo cuerpo: acá un tipo tirado debajo de un chasis, allá otro más con la nariz en el motor de otro coche, este que viene vestido de mono azul con un gato en la mano. Así día tras día. Un vistazo rápido a los censos empresariales nos confirmó nuestras primeras impresiones: una tercera parte de las empresas creadas en Roubaix en el 2014 estaban dedicadas al mundo del automóvil (reparación y comercio), frente a un 19 por 100 de la media francesa. Y esto sin contar con todos aquellos instalados al aire libre y que no declaran su actividad.

En los barrios populares, la mecánica es un recurso bastante valorado por cuanto permite reparar su propio coche como el de vecinos, amigos o conocidos y, según las oportunidades, ganar un poco de dinero. Los bajos ingresos obligan a buena parte de los habitantes a aprender a reparar por sí mismos o en su defecto a hacerlo a bajo coste. La deficiencia de la red pública de transportes, que solo funciona adecuadamente para unir los nodos centrales de la ciudad –estación central, ayuntamiento, centros comerciales– con los barrios donde vive la burguesía, explican en parte la importancia de disponer de un vehículo propio. No solo que los autobuses están repletos o son lentos en los barrios pobres, sino que para acceder a sus empleos, cuando los tienen –y a menudo, si los tienen, con horarios atípicos– los obreros y empleados necesitan desplazarse en coche, porque estos se encuentran ubicados fuera de la ciudad.

Además, el coste de reparación de coches es la parte del presupuesto doméstico que más ha aumentado en Francia desde el 2004¹². No resulta por tanto sorprendente que el sector informal de la reparación encuentre las condiciones apropiadas para su desarrollo: a 40 euros el cambio de las

¹² Según el INSEE, los precios del mantenimiento de automóviles han aumentado un 42,5% entre 2004 y 2014. Es la partida presupuestaria de los hogares que más ha aumentado, por encima de la vivienda, el agua y la energía (38,8%). Véase. Léchenet, Alexandre, «En dix ans, quels prix ont le plus augmenté?», Le Monde.fr | 03.05.2014 |

pastillas de frenos, repuestos incluidos, o 20 euros un cambio de aceite (frente a los 29 euros que costaba un cambio de aceite simple en Norauto en junio de 2015), es imposible encontrar una tarifa mejor en el mercado.

La ubicación de Roubaix en una metrópolis de más de un millón de habitantes, permite también entender el papel que juega la división espacial del trabajo en la especialización de los territorios. Además de las actividades de reparación, en Roubaix existen una gran cantidad de empresas ligadas al sector (desguaces, chatarreros, revendedores de piezas, chapistas, vendedores de vehículos de segunda mano, estaciones de lavado de coches y renovación interior, centros de control técnico, etc.). Su posición, cerca de una importante concentración de concesionarios –más de cincuenta en Villeneuve d'Ascq y Marcq-en-Barœul–, al pie también de la frontera belga –donde se pueden conseguir piezas y vehículos para la reventa a bajo costo– ha favorecido el desarrollo de una actividad que ha ido reemplazando progresivamente la centralidad de la industria textil. Como veremos más abajo, la clientela de los mecánicos de calle no es solo local; además, Roubaix se ha convertido en un polo importante en la compra-venta de vehículos de segunda mano. Las sucesivas innovaciones comerciales –como el desarrollo de centros de reparación *express* a partir de la década de 1980¹³– y tecnológicas –como la introducción masiva de la electrónica en la década de 1990–, no condujeron a la desaparición de los mecánicos por cuenta propia –aunque quiebras y adquisiciones de empresas sean frecuentes– sino más bien a una creciente especialización. Toda una economía informal de la reparación se ha venido así desarrollando de forma paralela en los barrios pobres, y para una clientela específica.

En general, las actividades de mecánica y reparación están al cargo de hombres que las practican asiduamente desde la adolescencia, bien sea con parientes o como pasatiempo con los amigos. Es habitual ver a chicos jóvenes desmontando motores de motos de pequeña cilindrada, dándose al *tuning*, intercambiando diagnósticos y conocimientos.... La mecánica es un deporte local que François, treinta años, gerente de un taller de reparación, describe con estas palabras: «Aquí siempre encuentras alguien de la familia que sabe cómo hacerlo. La verdad es que la relación con los coches es increíble aquí. Compruébelo usted mismo: abra el capó en cualquier calle y estoy seguro que en cinco minutos, aparecerá alguien a mirar el motor con usted, y le echará una mano. Aquí, a la gente le fascina meter mano en el motor». Crecer en este ambiente predispone a los jóvenes a seguir currículos de mecánica en el instituto y aún en caso de abandono escolar prematuro, a considerar la mecánica como horizonte profesional mucho más prometedor que los pocos empleos existentes, poco cualificados y mal pagados, en sectores como la logística o la seguridad.

Conocimos a Slimane en 2013. Este hombre de origen argelino trabajó como preparador de pedidos en una empresa de logística durante quince

¹³ Norauto, líder francés del sector, fue fundada en 1970 en el aparcamiento del primer centro comercial del grupo Auchan, en un municipio limítrofe a Roubaix. La empresa forma parte del grupo Auchan, propiedad de la familia Mulliez, antiguos grandes empresarios del sector textil de Roubaix.

años hasta que acumuló un poco de dinero para abrir su propio taller de reparación. «Estaba bloqueado, sin perspectivas de mejora. En mecánica tengo formación, he hecho todo lo posible por tenerla. Luego fui poco a poco, haciendo las cosas con cuidado, no de cualquier manera. Empecé comprando material, aquí y allá, en páginas de internet, en Leboncoin.fr. Luego me puse a hacer *brocantes*¹⁴, no hay porqué negarlo. Pero en ese momento tenía un contrato indefinido, aún estaba trabajando. Yo lo tuve mejor que otros que trabajan en la calle porque tenía un local para almacenar las piezas y las herramientas. Es el local de un amigo, éramos socios, me subalquilaba una parte. Del alquiler, me tocan 325 euros. También hice otros trabajos extras para pagar el alquiler por un tiempo. Cuando lo tuve todo listo, negocié un acuerdo amistoso con mi jefe. Me costó convencerlo pero aceptó un despido convencional y me fui con mi indemnización. Pasé a ser mi propio jefe. No tengo a nadie que me vigile, ahora tengo un motivo para venir a trabajar».

Como vemos, Slimane practicó la mecánica de calle en paralelo a una actividad remunerada y estable para ahorrar un poco de dinero y darse a conocer en el vecindario, hasta que pudo ponerse por cuenta propia. Es también el caso de Patrick, 45 años, mecánico de formación, trabajaba «frente a la casa de su madre» desde hacía diez años, al principio, de forma estrictamente informal, y luego «declarada» en su domicilio. Tras la muerte de su madre, decidió abrir un taller de reparación e invertir los 10.000 euros de la herencia en la compra de material, herramientas y un ordenador. Actualmente trabaja con su pareja, que se encarga de la recepción y la administración.

Patrick trabajó largo tiempo en la calle, algo que no es frecuente. En general, la mecánica de calle es un recurso del que se echa mano para hacer frente a algún imprevisto o suceso grave que genera una ruptura en una trayectoria: un despido, un divorcio, una enfermedad... Es el caso de Laurent, que tenía 44 años cuando lo conocimos. Mecánico de formación, al terminar el instituto trabajó como operador en la fábrica de la cervecería Terken, en Roubaix, que cerró en 2004. Tras algunos años difíciles consiguió otro empleo en una fábrica de parquet industrial en Bélgica. Pasó siete años haciendo desplazamientos agotadores, de lunes a sábado, y su relación de pareja se vio afectada. Un divorcio «mortífero» lo sumió en una depresión. Decidió entonces cambiar de vida y se instaló por cuenta propia en la parte baja de su hogar, en Wattrelos, municipio limítrofe: «ofrecía mis servicios aprovechando la red de la fábrica». Al mismo tiempo inició una formación en carrocería: «sabía que no aguantaría mucho tiempo así». Ahora tiene un contrato indefinido en el taller de un «viejo amigo de la familia», por un salario neto de 1250 euros. «Nos entendemos bien, él es especialista en todo lo relacionado con el sistema eléctrico y yo me ocupo de la reparación mecánica».

¹⁴ En el norte de Francia hacer *brocantes* que se suele entender como «ir al mercadillo» hace menos referencia a las compras en los mercados de segunda mano o «rastrillos» y más a los trabajos «en negro» realizados en paralelo a otras actividades declaradas y más lucrativas, que se hacen por la tarde o los fines de semana, en la mecánica, en la construcción y en otros sectores.

Instalarse por cuenta propia o encontrar un empleo más o menos protegido es el horizonte al que aspiran los mecánicos de calle como Laurent o Patrick. Para ampliar sus mercados, muchos mecánicos ofertan sus servicios en páginas de internet especializadas como Leboncoin.fr o Jemepropose.com¹⁵. Desde sus casas, ofrecen servicios de reparación o venden piezas y vehículos de segunda mano. Estas páginas se han convertido en verdaderos mercados de trabajo virtuales (García-Bardidia, 2014) que se sostienen gracias a la morfología específica de los barrios obreros. Las casas y barrios obreros disponen de espacios privados (garajes, patios) e intersticios públicos (plazas, aparcamientos, espacios abandonados, aceras, calles poco transitadas), propicios para el desarrollo de actividades de mecánica y el estacionamiento de vehículos a la espera de ser reparados o revendidos.

En estos mercados virtuales, los mecánicos ofertan sus servicios y es imposible descifrar cuál es su estatus legal. Volvamos al caso de Patrick. Diez años en la puerta de casa de su madre reparando coches, pero solo cuando el negocio empezó a funcionar, al cabo de cinco, decidió inscribirse en el registro de autónomos.

Su trayectoria es interesante porque demuestra hasta qué punto las fronteras entre formalidad e informalidad son difusas. El estatus de los trabajadores de calle ha sido a menudo un misterio para nosotros, pero también el de los trabajadores que operan en un taller en apariencia «formal». Djamel abrió una tienda especializada en el recambio de neumáticos y otras operaciones de mecánica básica. Dos años después su actividad aún no había sido declarada en el registro de empresas. Djamel es «árabe» pero no ha nacido en Roubaix. Su estrategia comercial se construyó en dos pilares bastante básicos: el precio y el perímetro de su clientela: «sabía que no podía aspirar a que llegara la clientela de Roubaix inmediatamente. Aquí la gente funciona de otra manera, tienen sus propios códigos, hay tres desguaces, negocios más o menos legales porque no estamos lejos de la frontera y Bélgica es un gran mercado para el automóvil... En fin, sabía que tenía que inventarme algo nuevo, con precios de locura. Encontré un proveedor muy bueno en Holanda que me daba el mejor precio e hice muchísima publicidad en internet. Tengo clientes importantes que vienen de Valenciennes, de la región de París, de Champagne¹⁶».

Cuando el negocio funciona bien, los mecánicos pueden contratar a parientes y amigos de manera permanente o temporal, a jóvenes que, a su vez, adquieren un conocimiento con valor en el mercado de trabajo. Se van así creando relaciones de subordinación y subcontratación en un mercado

¹⁵ Según un comunicado de prensa del sitio web «Jemepropose.com», y si confiamos en los datos de su barómetro establecido en toda Francia a través de 25000 anuncios presentes en esta web, los servicios postventa se ofrecen de media a 28,33 euros la hora en la sección «mecánico» de la web. Esto se explica debido a que en el sitio web se mezclan anuncios de empresas, de autónomos y de particulares que trabajan a cielo abierto. Hay que decir que el precio por hora de la mano de obra en un taller formal en Roubaix nunca está por debajo de los 60 euros. http://apres-vente-auto.com/wp-content/uploads/2013/01/JANVIER_2013_01-14-2013-cp-jemepropose-barometre-des-services.pdf

¹⁶ Valenciennes se encuentra a 60 km de Roubaix. Reims, capital de la región de Champagne, a 260 km, como la región de París.

parcialmente autónomo que reproducen las lógicas del sector formal. Es el caso de Mohamed, de 60 años, revendedor de coches instalado en una gran nave con cabida para 10 vehículos. Recientemente decidió subcontratar la prospección de mercado: «Ahora trabajo con chicos que me cobran una comisión, pero revisan los coches mejor que yo. Me señalan todos los defectos, las ralladuras. Como compro los coches por teléfono, y estoy solo, no puedo abandonar la nave. Los chicos son jóvenes que conocen bien los automóviles y se organizan como quieren».

La mecánica de calle produce personas cualificadas que pueden, según las circunstancias, ser contratadas o abrir un negocio declarado. Surge de una necesidad, pero se integra en un circuito económico que potencia un mercado oficial de coches que obtiene una parte de sus beneficios de la reparación y la reventa. Por decirlo de otra manera, el mercado de leasing¹⁷, en plena expansión comercial, monopolizado por las grandes marcas fabricantes de vehículos, mejor se porta cuanto mejor funcionan los circuitos de reparación y reventa informales. Los mecánicos y comerciales especializados en la reventa de coches, con y sin estatus legal, se abastecen de vehículos –enteros o desmontados en piezas– de particulares pero también de concesionarios, con quienes negocian la adquisición de lotes enteros. Algunos coches se pueden vender más fácilmente que otros que, por su kilometraje elevado o por estar particularmente deteriorados, son desmontados en talleres clandestinos y sus piezas pasan a alimentar el mercado paralelo de la reparación. François, por ejemplo, es un pequeño comerciante que compra vehículos de gran cilindrada a una sociedad de leasing que logra así deshacerse de vehículos que no tienen salida de otra manera. François provee piezas a mecánicos de calle que de esta manera adquieren una ventaja comparativa ante los mismos concesionarios y talleres de reparación «formales» que, por ley deben adquirir las piezas de recambio directamente del fabricante, que son mucho más caros. Y esta es la razón por la que el mercado secundario se sostiene: puesto que la clientela local, pobre, no podría pagar la reparación de sus coches si no fuera de esta forma.

Una regulación del sector que se apoya principalmente en una etnización de las relaciones de trabajo

La división social del trabajo de reparación y venta de automóviles es en parte tributaria de un proceso de incorporación progresiva de mano de obra obrera, particularmente de origen inmigrante. Esta mano de obra, dependiendo de su capacidad de inversión financiera, se instala en los escalones más bajo de la jerarquía de los talleres, pero es difícil saber hasta qué punto el cúmulo de estigmas (ligados a la clase y al origen migratorio) les encierra en una posición de subalternidad, pues a algunos les va bastante bien. El grado de tecnificación adquirida y el arraigo local han permitido que muchos de ellos se instalen de manera permanente en un universo

¹⁷ Se trata de contratos de alquiler de larga duración de coches para empresas.

fuertemente competitivo. Sin embargo, los puestos más seguros del sector siguen vetados a los hombres de origen inmigrante.

En el sector de la reparación de automóviles, un proceso de etnización entre individuos y grupos sociales separados jerárquicamente articula a nivel local la antigüedad de la incorporación a la clase obrera, un arraigo local más o menos antiguo y orígenes diversos. En este esquema, los recién llegados ocupan en cada etapa una posición subordinada en la jerarquía del trabajo. En las relaciones locales, esta etnización se distingue de los procesos globales de racialización¹⁸ pues puede convertirse en recurso (sumado a otros como la capacidad técnica o la confianza) utilizado por los actores ante un sistema que les es objetivamente desfavorable. La etnización puede así entenderse como un proceso mediante el cual se activan (en el sentido de que los individuos no tienen la posibilidad de identificarse con lo que quieren) pero también se desactivan (la diferencia puede convertirse en recurso), según las circunstancias, procesos de racialización y de estigmatización presentes a escala global, rediseñando así una configuración local históricamente producida por un sistema industrial que ya no existe.

En la cúspide de la pirámide jerárquica se sitúan los viejos talleres de mecánicos independientes administrados por familias que llevan dedicándose al oficio desde hace por lo menos tres generaciones. Esas familias «francesas» muy arraigadas a nivel local, se conocen entre ellas y algunos de sus miembros siguen viviendo en Roubaix. Su cartera de clientes es sólida, al cabo del tiempo se han convertido principalmente en los mecánicos de las familias de clase media y de la burguesía local. En sus talleres se pueden ver coches nuevos, a veces de lujo. Les siguen los concesionarios cuyos gerentes y asalariados son generalmente «franceses» y no siempre viven en Roubaix. Son mecánicos de formación (han seguido currículos profesionales de alto nivel en mecánica o electrónica) que incluso a veces han trabajado en las fábricas de las grandes marcas de coches. Les sigue toda una gradación de talleres de trabajadores autónomos, que van desde los talleres «autorizados» —o sea que tienen algún tipo de asignación monopolística— hasta los talleres que no se ocupan más que las pequeñas reparaciones rutinarias —en ausencia de capital técnico—, pasando por los talleres especializados en tal o cual campo técnico. En lo más bajo de esta clasificación se encuentran los mecánicos de calle.

La división étnica del trabajo no funciona al modo de fronteras de color sino como una gradación de más blanco a más oscuro —lo que el sociólogo colombiano Fernando Urrea-Giraldo y otros denominan pigmentocracia (2014). La mayoría de mecánicos que trabajan en la calle es «árabe», aunque

¹⁸ La racialización de las relaciones sociales puede entenderse como el proceso a través del cual una sociedad se representa, de manera más o menos decisiva, como constituida por grupos «raciales», de «razas» en competencia o en oposición. En Francia, la penetración del discurso de la extrema derecha es la expresión político-ideológica de un racismo y una xenofobia crecientes. La etnización alude al modo como los actores utilizan un referente étnico cualquiera en sus discursos o se movilizan sobre una base étnica, en sus relaciones con otros actores. Ver por ejemplo Poiret Ch, 2011, «Les processus d'ethnicisation et de raci(al)isation dans la France contemporaine: Africains, Ultramarins et «Noirs»», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 21 n. 1.

no es raro ver a «franceses». La mezcla étnica en los espacios intermedios de la jerarquía es aún más marcada. Estos espacios son heterogéneos aunque comparten una fuerte dependencia de los ciclos de consumo y sufren una fuerte presión competitiva. A menudo, sus propietarios han tenido que endeudarse para impulsar su negocio. Trabajan muchas horas y los salarios que reciben no son muy elevados.

En este universo tan flexible y competitivo, los trabajadores buscan obtener un mayor control sobre los mercados internos de trabajo. Una opción recurrente para los mecánicos «franceses» consiste en la etnización de los mecánicos de calle. En su trabajo sobre el sector de la construcción, N. Jounin (2008) ha mostrado que en los sectores donde la precariedad es elevada se ponen en marcha mecanismos informales de compensación: fidelización de personal temporal, amalgamas laborales-familiares-amicales y sobretodo, producción de protecciones selectivas sobre la base del origen étnico que conducen a una especialización étnica más o menos sistematizada de las distintas tareas y oficios que componen el sector.

En el mundo del trabajo autónomo, la eficacia de dichos mecanismos compensatorios es menor. La etnización pasa por el supuesto que las personas que trabajan en la calle son todas de origen magrebí, lo que a su vez sobreentiende que los trabajadores de calle no son en realidad buenos profesionales. Los «magrebís» se ven así estigmatizados en su conjunto, ocupen la posición que ocupen, y en particular los trabajadores de calle. Si esto puede funcionar para que un patrón de un concesionario «francés» prefiera contratar a un mecánico «francés» en su taller, es imposible impedir que un «magrebí» abra su propio taller. Se trata entonces de articular un discurso según el cual los «magrebís» no hacen un trabajo de calidad, y que además no son de fiar.

Así se comprende la postura de Christophe, empleado en un taller de carrocería de un concesionario. Ultimamente el negocio no va bien, y Christophe tiene miedo de perder su puesto de trabajo. «¿Por qué hay menos faena? Fácil: no somos de Roubaix, los de Roubaix dan trabajo a los de Roubaix». De esta forma Christophe nombra a los «magrebís». Y más adelante se suelta con lo que él considera un racismo anti-blancos popularizado los últimos años por el Frente Nacional: los «árabes» trabajan para los árabes, y trabajan mal. Ellos montan sus cosas. Mira, aquí en la calle tal (dice el nombre de la calle): si vamos nosotros y abrimos un taller, el fin de semana siguiente ¡arde! Ellos defienden a los suyos y nosotros no. Pero de todas maneras no importa, con esa clientela [magrebí] no ganamos dinero, prestamos servicios, que es muy diferente». Según él, los mecánicos árabes son cada vez ms numerosos y hacen «chapuzas». A veces, dice, los clientes vienen a talleres como el suyo con historias increíbles (o sea que los «magrebís» trabajan mal y roban al cliente), pero en su taller no aceptan todos los trabajos porque «uno no sabe lo que se puede llegar a encontrar», a veces hay que dedicar muchas más horas de trabajo de lo previsto cuando han «enredado» antes con los coches.

No todos los mecánicos «franceses» que conocimos expresan ese tipo de discurso racista pero la estigmatización funciona como una forma de descalificar el trabajo de los mecánicos de calle echando mano de características

étnicas que «contaminan» al profesional. O sea, que el racismo es una forma de descualificar el trabajo de los mecánicos magrebí. Presenciamos una discusión entre Bernard, jefe de una taller de reparación de coches, hijo de un mecánico «de Roubaix» y Loïc, su empleado. Bernard se enfada cuando le mencionan los talleres de «árabes» en Roubaix. Según él, no hay verdaderos mecánicos en Roubaix, la prueba de ello es que no perduran, «son manitas, más o menos hábiles, pero raramente lo suficiente buenos como para mantener sus negocios». Preguntamos entonces qué significa ser un «mecánico de verdad». Para él era «cuando sabes desmontar y volver a montar un motor». Y «los chicos de la esquina son bastante estúpidos si piensan que son mecánicos por el hecho de que saben cambiar un limpiaparabrisas». Trabajan para ellos y sus amigos. Loïc no está de acuerdo. Él no tiene una formación formal, sino que aprendió en la «escuela de calle». Trabajó en un concesionario en Villeneuve d'Ascq pero también con «los chicos de la esquina» y sobre todo aprendió ahí. Bernard le responde: «sí, pero tú no eres un mecánico de verdad». Loïc opina que las formaciones de ciertos «mecánicos» con diploma no son mejores. Como prueba, dice que ha trabajado con «mecánicos» (oficiales) de concesionarios que «son unos estafadores». Hacían diagnósticos contradictorios e vio como algunos «que se equivocaban completamente».

La etnización está centralmente vinculada con la producción de reputaciones locales, como veremos en la segunda parte de este artículo. Aun así, cabe señalar que hay mecánicos «franceses» que creen que es posible sacar partido de la «raza»: por ejemplo, contratando «árabes» para atraer una clientela local «árabe». Este es el caso de Patrick y su cónyuge, que cuando les conocimos en 2013, acababan de abrir un taller independiente. Hijos de familias obreras del norte, cuando abrieron su taller contrataron a un mecánico de origen magrebí. Se trataba de un antiguo mecánico en paro «que un día metió la nariz en el motor de un coche que estaba arreglando Patrick. Se dio cuenta de cuál era el problema, hablaron y se cayeron bien», cuenta su mujer. Al final de la entrevista, ella se refirió de nuevo a *su* mecánico y a la clientela de Roubaix: le contratamos para «demostrar que aquí no somos racistas». Muchos clientes («franceses») les reprocharon haber contratado un mecánico «magrebí», pero ella persiste: «estoy muy contenta, [...], confiamos en él, [...] a veces le dejamos las llaves para que cierre el taller».

Configuraciones sociales y espaciales de la mecánica de calle

De cómo el trabajo periférico (hazlo-tú-mismo) deviene central: formas y dinámicas de producción de un saber-hacer y una cultura

Una de las especificidades del modelo de producción del peinado y cardado de la lana que dominó Roubaix durante casi dos siglos, y que explica en parte su éxito, fue el desarrollo paralelo de toda una industria mecánica de apoyo (Fohlen, 1951) desparramada por todo el territorio metropolitano y que tomó formas muy plurales: desde pequeños talleres de maquinado rudimentario de piezas a domicilio, hasta las grandes empresas de fabricación

y ensamblaje de complejos conjuntos mecánicos (Eck, 2011). La historia de Roubaix, de sus fábricas, de sus obreras y obreros, puede también entonces entenderse como historia de un saber-hacer y de unas cualificaciones obreras que seguramente replicaron algunas formas culturales no muy alejadas de la descripción que hace Harley Shaiken (1992) de las de los obreros que tienen un oficio que defender: el orgullo del trabajo bien hecho, la búsqueda de autonomía en el trabajo, el respeto de las jerarquías del saber técnico y la capacidad de organización colectiva.

Con la desaparición progresiva de la industria textil, en crisis desde el final de la década de 1950, todas estas actividades mecánicas decayeron a pesar de que algunas lograron reconvertirse en subcontratas para sectores de mecanizado tecnológicamente muy punteros. Pero si bien las fábricas empezaron a cerrar progresivamente a partir de la década de 1970, ese tipo de relación con el mundo social que se establece desde la actividad de trabajo, una actividad a través de la cual el trabajo encuentra en sí mismo su propia finalidad (Crawford, 2009), perdura y se transforma en otras formas distintas, dando cuenta de la existencia de cualificaciones obreras arraigadas localmente.

Es el caso de la cultura obrera materializada en lo que se hace con las manos, en el hazlo-tú-mismo, en el bricolaje, en el reciclaje, incluso en el trucaje (Verret, 1988). Cuando las fábricas estaban abiertas, esta relación material y hasta cierto punto también estética con el mundo se expresaba con mucha mayor libertad en el espacio de los mundos privados de los obreros (Schwartz, 2012). Ya hace tiempo que la sociología del trabajo ha denunciado los efectos nefastos de la degradación del trabajo sometido a la lógica capitalista (Friedman, 1962; Braverman, 1974) y estas críticas han podido ser matizadas en parte por etnografías que se han interesado a la cuestión del valor trabajo en los mundos privados de los obreros. Incapaces de expresar su propia individualidad en el empleo, de encontrar un sentido a su existencia a través de un trabajo devenido cada vez más abstracto, los obreros y obreras han producido en sus espacios privados actividades en las que podían recuperar un pensamiento crítico sobre el «hacer» desde el que reconstituir sus propias subjetividades y generar vínculos y sociabilidades (Weber, 1989). Así Bilal, ex-mecánico en una fábrica de peinado, 55 años, nos contaba cómo desde su puesto de trabajo veía a su padre trabajando en una huerta obrera contigua a los muros de la fábrica. Bilal nunca había querido trabajar en la fábrica, su sueño era, cuando joven, partir al extranjero, «a Australia», pero su padre, trabajador rural kabil emigrado a Roubaix en los años 1950, lo hizo entrar en la fábrica en la que él estaba empleado. Desde la fábrica Bilal veía pues a su padre jubilado trabajar. El cenador de la huerta había sido construido con material reciclado recuperado de la fábrica y un bidón remataba el pozo que la familia había cavado un fin de semana festivo en compañía de antiguos colegas de su padre. Las huertas obreras han formado parte de la idiosincrasia local durante generaciones en Roubaix; muchas familias se encontraban los fines de semana y festivos y compartían actividades. A día de hoy, todavía llama la atención pasear por el canal de Roubaix y ver cómo estas huertas, viejas de más de un siglo, apiladas las unas con las otras, siguen ofreciendo al observador

una sucesión de expresiones de respetabilidad e ingenio obreros, a través de una combinación de saberes hortícolas y conocimientos prácticos de albañilería, fontanería en las instalaciones realizadas a menudo con material reciclado¹⁹.

La mecánica del automóvil forma parte también de esos espacios donde un universo masculino, liberado de los constreñimientos y la deshumanización del trabajo obrero en fábrica, se ha podido organizar, donde las capacidades negadas en otros espacios pueden manifestarse en torno a principios fundamentales como el placer por la actividad misma y el elogio de la inventividad, que se expresa por ejemplo a través de la reutilización de materiales reciclados. Durante toda nuestra investigación con los mecánicos de calle, hemos tenido acceso a relatos que evocan el aprendizaje de un «oficio de verdad» desde una edad muy temprana, con familiares cercanos o con los amigos del barrio, en las calles de la ciudad. A menudo, los adjetivos que puntúan esas historias remiten a una forma de placer conquistado progresivamente como parte de la apropiación de un conocimiento práctico compartido por los miembros de la comunidad.

En junio de 2013 fuimos a ver a Sofiane, de unos 50 años, que estaba en aquel momento acompañado de uno de sus clientes en su taller, una pequeña nave un tanto estrecha en la que caben tres coches, uno detrás del otro. En el exterior, un anuncio en la fachada pintado recientemente indica el nombre y el número de teléfono móvil. Dentro, el taller es bastante rudimentario: herramientas y piezas de recambios tiradas por el suelo, neumáticos en un altillo, y en lugar de una plataforma, un foso. Sofiane nos cuenta que lleva ejerciendo la mecánica toda la vida, luego agrega: aprendió de pequeño en Argelia observando cómo trabajaban los mayores, con la nariz metida siempre en el capó. El cliente interviene «en el pueblo aprendemos sin diploma. Nuestro diploma son nuestras manos. Todo el mundo sabe algo de mecánica, luego hay a quienes les gusta más que a otros, es lo que marca la diferencia». Sofiane cuenta que cuando trabajaba de noche en empresas de seguridad, hacía de mecánico durante el día, al «negro». Pero de un día para otro le despidieron, dos veces, en 2003 y en 2008: en las empresas de seguridad la tasa de rotación es muy elevada y los despidos son frecuentes. Trabajar día y noche era muy duro, por eso, junto con su esposa, decidieron cambiar de vida, dejar su trabajo y abrir su propio taller. Para él es un verdadero oficio, y le gusta. No tiene nada que ver con ser agente de seguridad: «hay quienes aman su trabajo, y quienes lo hacen para ganar dinero. Estos no han entendido nada a la vida. Te tiene que gustar tu trabajo. Que te dé para vivir, pero te tiene que gustar, es lo más importante».

Los conocimientos y saberes en mecánica se producen en la calle, los vecinos y clientes participan de la construcción colectiva de una cualificación que está localmente arraigada. La calle deviene así una suerte de escuela de mecánica a cielo abierto en la que quien está interesado solo tiene que parar atención y aprender. Hakim, mecánico de calle de unos cincuenta años, discute con un vecino, ex-obrero jubilado de una fábrica de carda-

¹⁹ Leyris, Jean-Charles et Pigaglio, Pierre, 2017, «Mémoire de terre, mémoire d'usine» (film documentaire), La Fabrique.

do. Estamos en una pequeña plaza de una de las calles más transitadas del barrio. Hakim tiene un problema y es que no encuentra la solución a un problema de embrague. «Antes de revisar la caja, revisa el cable», le dice el vecino, «ya tendrás tiempo de revisar la caja después». El problema, claro, es que para revisar la caja hay que elevar el coche, y eso quiere decir de Hakim tendría que ir al taller de un mecánico amigo equipado con foso o elevador y perder toda la tarde. «No merece la pena», le dice el vecino, «tienta el cable». Al cabo de unos minutos, Hakim dice sonriendo: «ya sé qué pasa. He solucionado el enigma». Resulta que un «mecánico chapucero» había colocado un cable un poco más largo –dos milímetros– que luego tuvo que trucar para adaptarlo a las medidas del modelo. A Hakim no le queda sino retirar el cable desde el interior del coche e instalar uno adaptado. «Cuando uno está cansado, no ve los problemas (...) ver los problemas, resolverlos, es el verdadero trabajo, y es un trabajo colectivo» nos dirá después Hakim.

Produce algo de vértigo pararse a discutir con los mecánicos que trabajan de forma rudimentaria en las calles de Roubaix –trabajan con lo que tienen y en las condiciones que son las suyas: precarias– y pensar cuán alejada se encuentra su realidad, esa misma que nos dan a conocer a través de la actividad que ejercen y piensan, el modo como a través de ella construyen sus propias subjetividades y se generan vínculos y sociabilidades localizadas en el barrio y más allá; y la retórica de todas esas visiones optimistas que conciben el futuro del trabajo bajo la radiante forma de la «sociedad del conocimiento» y de su ejército de manipuladores de símbolos y de trabajadores intelectuales. Porque la trampa es que los mismos que han extirpado todo pensamiento sobre el «hacer» y que han intelectualizado y han vuelto totalmente abstracto el acto de trabajo –hasta el punto que nuestras sociedades están condenadas a no saber qué es un buen trabajo, como nos advierte la sociología clínica–, nos dicen que esa gente que trabaja con sus manos no piensa del modo correcto y no está preparada para esa misma nueva economía que ellos proclaman.

La mecánica de calle funciona como un sistema social organizado por prácticas y normas que unen a los actores implicados y facilitan la producción de una cualificación técnica colectiva. La mecánica juega un papel importante en la reproducción de una cultura obrera masculina del hazlo-tú-mismo. Los grupos de jóvenes que se divierten tuneando las motos se están incorporando, a través de estas prácticas activas de ocio, a esta misma cultura, mediante la apropiación colectiva de un conocimiento técnico. Estos saberes situados en un contexto precarizado les permite, entre otros efectos positivos, revertir el estigma del fracaso escolar. En Roubaix, el 50 por 100 de la población de menos de 30 años (INSEE, RP 2007) y el 71/ de la población no escolarizada mayor de 15 años no tiene titulación o esta es inferior al grado de bachiller (INSEE, RP 2008). Abdel tiene treinta años. Hace poco le ofrecieron un empleo en una fábrica de Dunkerque, ciudad portuaria a unos cien kilómetros de Roubaix, pero declinó: prefiere quedarse en Roubaix y trabajar con Hakim, en la calle. Hakim le está enseñando el oficio. Este interrumpe su trabajo para supervisar el del joven: «¿Qué haces? ¡Sin ruido! Hay que trabajar de manera pulcra» se enfada Hakim. Cuando uno de los investi-

gadores le pide que le enseñe un poco de mecánica, él responde, a modo de provocación, burlándose de su condición de «intelectual», «no es tan fácil, hay que ser hábil con las manos, te tiene que gustar esto».

Esta cultura funciona de algún modo en forma de contra-cultura (Willis, 2011), en cuanto que se construye sobre valores morales y culturales propios de las clases populares. Esta cultura está arraigada en las condiciones sociales y materiales de existencia de la gente que vive en los barrios (Hall, 2007). Y lo que nos parece más importante, se trata de una cultura ambivalente, por cuanto sostiene un modelo económico desregulado por medio de la promoción de la chapuza, del hazlo-tú-mismo, del emprendedor de sí mismo (Abdelnour y Lambert, 2014). Al aprender a desenvolverse por su cuenta, los individuos de las clases populares adquieren recursos que se valoran en los mercados secundarios del trabajo o, al menos, producen una capacidad para resistir y legitimar un contexto social y económico muy precario.

De cómo el trabajo informal construye barrio

Los contenidos culturales que se transmiten en la interacción laboral no solo facilitan la integración en un grupo profesional que se reconoce porque comparte valores; también regulan todo un sistema de reputaciones locales que clasifica a los mecánicos según su respetabilidad. En los sectores de actividad desregulados, una de las condiciones para que dicha jerarquía pueda ser eficiente pasa por que esta sea reconocida por actores más allá del grupo profesional –clientes, vecinos, autoridades...– que también participan de una u otra manera en la regulación de la actividad.

Los mecánicos de calle, por la naturaleza de su actividad, establecen relaciones, que en realidad son de servicio, con unos clientes con quienes pueden negociar un grapo mayor o menor de personalización. Para caracterizar las relaciones de servicio, Erving Goffman (1968) trabajó específicamente sobre dos profesiones, la de médico y la de mecánico, apoyándose en el doble sentido del término «servicio» en inglés: que significa a la vez servicio y reparación (de un cuerpo, de un bien). Los mecánicos, cuando son competentes, establecen diagnósticos técnicos fiables, lo que les confiere un grado cierto de autonomía en el ejercicio de su actividad. Esta independencia cristaliza el respeto que se debe al mecánico por sus capacidades técnicas, y que se reactualiza en cada relación. De este punto de vista, es crucial que los clientes tengan confianza en la capacidad de análisis del técnico reparador. Así, las dimensiones éticas que sostienen la actividad de los mecánicos de calle (honestidad en las reparaciones y el establecimiento de los precios por ejemplo) son tan importantes, en el éxito de la relación de servicio, como los conocimientos técnicos desplegados: ética y conocimiento técnico participan así en la producción de reputaciones locales.

Así se entiende que para un mecánico, sobre todo si trabaja en la calle, sea del todo crucial ser reconocido como alguien en quien se puede confiar. Hakim nos había hablado de un conocido suyo, Choukri, que trabajaba en verano del 2013 en un pequeño taller acondicionado en el patio trasero

de una señora que había enviudado hacía unos meses. El patio daba a la calle y así Choukri se las ingenió para abrir un paso que permitiera la entrada y salida de vehículos de pequeño tamaño. Argelino de origen, 35 años, cuando lo visitamos ha pasado ya un año y medio desde su instalación y por lo que cuenta, todo parece marchar sobre ruedas. En estas que llegan unos muchachos del barrio y tras los saludos convencionales –en realidad se conocen desde niños–, el conductor, que no se ha bajado del coche, le dice que necesita unas vainas para conectar los altavoces del autorradio. Choukri no tiene pero le da algunos consejos. El amigo: «¿piensas que puedo encontrar de eso en el desguace?». Sí, dice, pero le aconseja más bien ir a ver a un particular, un vecino suyo que vende «material audio para los coches. Id a verlo a él de mi parte, es buen tipo, le traen las cosas de Bélgica, seguro que encuentras lo que necesitas». Cuando sus amigos se van, le preguntamos si la gente viene a verlo solo para pedirle consejo. Nos responde: «así es como uno se da a conocer, aconsejando, siendo útil» [*rendre service* en francés]. Además Choukri ha nacido en Roubaix, la gente del barrio lo conoce y le tienen en estima porque es un tipo serio.

El sistema de reputaciones no tiene en cuenta del estatus de los mecánicos (autónomo, asalariado, independiente, mecánico de calle...). Cuando llegamos a Roubaix nos dijimos que podía ser útil para la investigación hacer como si alguno de nosotros necesitara realmente reparar su coche. No fue difícil parecer creíble al ponernos a circular por las calles de Roubaix con un Dacia de gama baja algo destartado y que necesitaba verdaderamente algunos retoques en una puerta que no cerraba bien del todo. Así que preguntamos a los vecinos del barrio que nos encontramos por la calle, al modo local, sin salir del coche y con las ventanillas bajadas, qué mecánico nos recomendaban. En general, estos prefirieron remitirnos a mecánicos reputados por ser honestos: «él no te va a estafar» o «seguro que te hace un buen precio» o aún «lo conozco de hace tiempo, es buen chico». Otras personas dan al contrario mayor peso a valoraciones de tipo técnico. Por ejemplo Dominique, patrón del almacén de recambios más grande de Roubaix, negocio que heredó de su padre y este de su abuelo. Dominique, que cultiva un cierto halo de burgués decadente, sigue viviendo en Roubaix y presume tener un conocimiento muy sólido del gremio de los mecánicos: «es parte de mi trabajo, yo me dedico a vender recambios, pero tengo que saber recomendar a mis clientes si es mejor este o aquel, yo los conozco a todos, incluso a los que trabajan en la calle. Y los hay que trabajan en la calle y en verdad son muy buenos».

Según Goffman, la relación de un mecánico con un cliente se organiza en dos tiempos que se abren y cierran con un intercambio de cortesías. Estas cortesías son importantes en Roubaix, en cuanto permiten al mecánico identificar con quien está negociando. La discusión suele seguir con un tono más «técnico». En este punto, el mecánico formula un diagnóstico y puede hasta permitirse hacer recomendaciones al cliente si por ejemplo considera que este ha sido negligente en el mantenimiento de su vehículo. Es bastante común que los mecánicos descalifiquen el trabajo realizado por otros con aseveraciones del tipo: «yo hago las cosas de manera profesional» o «yo procuro hacer mi trabajo correctamente». Debido a que en el

contexto local hay un mutuo conocimiento y una obligación, más o menos impuesta, de relacionarse, los mecánicos buscan distinguirse de los otros. Youssef, mecánico de calle, se vanagloriaba de haber encontrado una avería ahí donde ni los mecánicos, ni siquiera el jefe de taller de Norauto, lo habían conseguido.

La parte contractual de la relación se articula en torno a la fijación de precios y de tiempos. La fijación de precios funciona según el principio de que «cualquier precio es negociable». También puede suceder que los mecánicos ofrezcan sus servicios de manera gratuita cuando trabajan para clientes muy precarios. La determinación de precios hace parte de un proceso de reconocimiento mutuo en el que valor de uso y valor de cambio se encontrarían en tensión.

La negociación de los tiempos es igualmente una operación delicada. Los mecánicos que trabajan en la calle tienen una capacidad de almacenaje muy limitada, por lo que es frecuente que tengan que abandonar su puesto de trabajo en las calles y plazas, incluso varias veces al día, para dirigirse a los desguaces y proveedores de confianza –formales e informales–. También, hay operaciones que requieren el uso de máquinas que no tienen a su disposición, lo que implica ir a un taller amigo para hacer uso de ellas. Se van así generando retrasos que vienen a sumarse al ciclo normal y previsible de las operaciones. Por otro lado, los mecánicos de calle no pueden ocuparse de varias reparaciones al mismo tiempo, lo que les hace rechazar, de manera frecuente, algunos trabajos, y produce invariablemente tiempos igualmente recurrentes de inactividad.

El mecánico de calle trabaja a la vista de todos y, a la inversa, para que su negocio funcione, por ser una actividad que justamente se realiza en la calle, los clientes deben saber que lo van a encontrar en su emplazamiento habitual y que hará lo posible para estar disponible para ellos: «pásate mañana por aquí, voy a intentar terminar lo antes posible», «estaré aquí esta tarde, dile a tu hijo que se pase, no estaré ocupado».

De alguna manera, trabajar a la vista de todos es una condición de éxito de su negocio, porque genera confianza. Pero al mismo tiempo, esta disponibilidad es ambivalente para el mecánico. En primer lugar, porque un mecánico que trabaja en la calle no puede impedir la presencia de un cliente mientras trabaja: un mecánico en un taller puede escoger libremente sus materiales, y puede, si así lo desea, no dar cuenta del tiempo real de trabajo. Un mecánico de calle pierde completamente esta autonomía. Más problemático aún, el mecánico de calle está sometido al control de policías que se convierten, de facto, en actores de la regulación de la actividad. Algunos habitantes del barrio nos han hablado de una especie de pacto tácito que existiría entre las autoridades y los mecánicos de calle, y que consiste a grandes rasgos en que las autoridades hacen como si no vieran que hay gente que trabaja ilegalmente y ocupa la calle, mientras que todo esto no genere problemas de orden público. Sin embargo, puede que la policía intervenga bajo mandato administrativo o judicial, lo que suele generar situaciones de tensión social en el barrio.

Estos distintos elementos dan cuenta de una disputa por los usos del espacio urbano así como de la importancia del territorio en la generación

de dinámicas económicas informales²⁰. Sujetos al control de los vecinos, clientes y autoridades, los mecánicos de calle reciben, debido a su presencia y actividad permanente en el barrio, atribuciones que superan el estricto marco de sus responsabilidades profesionales. Hakim, por ejemplo, mecánico de calle que de joven fue trabajador social, considera que el trabajo debe revertir de forma positiva sobre la dignidad del barrio y la de sus habitantes. Nacido en Roubaix en una familia de origen marroquí, hijo de un ex-obrero, primogénito de varios hermanos bastante conocidos en el barrio, Hakim se instaló como mecánico hace ya diez años en la acera en frente de su casa. Su compañera es empleada en una administración local. El discurso de Hakim es a la vez moral y político, sobre su trayectoria, la historia del barrio y las migraciones, Hakim dice que una de las dimensiones de su actividad consiste precisamente en hacer mejor el barrio en una lucha contra los traficantes de droga y las autoridades municipales. Y estos elementos discursivos encuentran una materialidad en el modo como Hakim vive su actividad en la calle. En realidad, Hakim controla su calle, saluda a todo el mundo que pasa, se preocupa por las personas mayores y los niños, les interpela, hace correr la voz sobre las cosas que hacen la historia cotidiana de estas calles, transmite recados y está al corriente de los posibles negocios. De esta forma, Hakim va generando vínculos y seguridades que se van tejiendo a partir de su presencia privilegiada en las calles.

* * *

El análisis de la mecánica de calle permite ampliar la discusión a la tesis de la producción de una economía popular al margen de la economía formal. Hasta aquí hemos demostrado que esta actividad constituye a la vez el medio por el cual algunos hombres de Roubaix participan en el mercado de trabajo local; y un espacio en el que se genera una cualificación colectiva mediante la transmisión de saberes, la producción de ingresos y la distribución de estatus sociales etnoestratificados. Más allá de esto, los talleres a cielo abierto representan uno de los analizadores posibles para el análisis de la transformación sociológica de la clase obrera en clase popular, que se puede aprehender mediante el estudio de las transformaciones conjuntas del trabajo y del espacio local. La informalidad de las actividades es la expresión de una orientación general de las familias de clases populares hacia una economía de subsistencia. Los hombres, pero también las mujeres, tienen que organizar su vida cotidiana para producir recursos que vayan más allá de los ingresos del trabajo formal – cada vez más escasos– y de las prestaciones sociales aseguradas por el Estado –que son claramente insuficientes–. Es precisamente ese trabajo que calificamos de subsistencia el que asegura hoy de manera central la producción y reproducción de trabajadores(as) de Roubaix.

²⁰ En un artículo publicado en francés, en un número dedicado a la mirada sociológica al espacio, discutimos algunas de estas cuestiones referidas a la dimensión espacial de las relaciones de clase y las economías populares. Ver: Colectivo Rosa Bonheur, 2016, «Centralité populaire : un concept pour comprendre pratiques et territorialités des classes populaires d'une ville périphérique», *SociologieS*, <https://sociologies.revues.org/5433>

Bibliografía

- ABDELNOUR, S. y LAMBERT, A. (2014), «L'entreprise de soi», un nouveau mode de gestion politique des classes populaires? Analyse croisée de l'accession à la propriété et de l'auto-emploi (1977-2012)», *Genèses* 95, pp. 27-48.
- BRAVERMAN, H. (1974), *Labour and Monopoly Capital*, Monthly Review Press.
- CALDERÓN, J.-Á., DEMAILLY, L. y MULLER, S. (2016), *Aux marges du travail*, Toulouse, Octarès;
- CASTILLO, J.-J. (2010), «Del Trabajo otra vez a la Sociedad. Sobre el estudio de todas las formas de trabajo», *ST68*, 2010, pp. 81-103.
- CÉLÉRIER, S. (dir.) (2014), *Le travail indépendant. Statut, activités, santé*, París, Editions Liaisons.
- CLERVAL, A. (2011), «David Harvey et le matérialisme historico-géographique», *Espaces et sociétés* 4/2011 (núm. 147), pp.173-185.
- COLLECTIF DEGEYTER (2017), *Sociologie de Lille*, París, La Découverte, colección Repères.
- COLLECTIF INVERSES (2016), «L'informalité politique en ville. 8 chercheurs et 9 villes face aux modes de gouvernement urbain», *L'Espace Politique*, 29 | 2016-2, [Disponible en línea].
- COLLECTIF ROSA BONHEUR (2013), «Crisis y economía moral en Roubaix», *Sociología Histórica* 3.
- COLLECTIF ROSA BONHEUR (2014), «Comment étudier les classes populaires aujourd'hui? Une démarche d'ethnographie comparée», *Espaces et sociétés* 156-157, pp. 125-141 [ed. cast.: ¿Cómo estudiar las clases populares hoy? Un enfoque de etnografía comparada].
- COLECTIVO ROSA BONHEUR (2016), «Centralité populaire: un concept pour comprendre pratiques et territorialités des classes populaires d'une ville périphérique», *SociologieS*, disponible en [https://sociologies.revues.org/5433].
- COLECTIVO ROSA BONHEUR (2017), «Des inactives très productives. Le travail de subsistance des femmes des classes populaires», *Tracés*, ENS de Lyon, n. 32 pp. 91-110.
- COS, R. y TALPIN, J. (2014), «Le supporter de l'Algérie et ses doubles. Enjeux locaux de la coupe du monde à Roubaix», *Savoir/Agir*, 2014/4, 30, pp. 47-55.
- CRAWFORD, M. (2009), *Eloge du carburateur. Essai sur le sens et la valeur du travail*, París, La Découverte.
- CROW, G. y ELLIS, J. (2017), *Revisiting Divisions of Labour*, Manchester University Press.
- DEMAZIÈRE, D. (2006), *Sociologie des chômeurs*, París, La Découverte, colección Repères; «Indépendance et salariat», *La Nouvelle Revue du Travail*, 2014, núm 5.
- DESMAREZ, P. (2016), «Les frontières entre le formel et l'informel», en Calderón *et al.*, cit. pp. 65-67.
- ECK, J.-F. (2011), «Industries & industriels du Nord, deux siècles mouvements», *Histoire d'entreprises* 9, pp. 36-45.

- FASSIN, D. y FASSIN, E. (dir.) (2006), *De la question sociale à la question raciale? Représenter la société française*, Paris, La découverte.
- FOHLEN, C. (1951), «Esquisse d'une évolution industrielle. Roubaix au XIX siècle», *Revue du Nord*, vol. 33, núm. 130-131, pp. 92-102.
- FOL, S. (2010), «Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres: les ressources de la proximité», *Regards sociologiques* 40, pp. 27-43.
- FONTAINE, L. y WEBER, F. (2011), *Les paradoxes de l'économie informelle. À qui profitent les règles?*, Paris, Karthala, colección «Les terrains du siècle».
- GARCIA-BARDIDIA, R. (2014), «Se débarrasser d'objets sur leboncoin.fr. Une pratique entre don et marché?», *Revue du MAUSS*, 2014/2, núm.44, pp. 271-285.
- GOFFMAN, E. (1968), *Asiles. Etudes sur la condition sociale des malades mentaux*, Paris, Minuit, pp. 377-393 [ed. cast.: *Internados: Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*, Buenos Aires, Amorrortu Editores, 1972].
- HALL, S. (2007), *Identités et cultures. Politiques des Cultural Studies*, édition établie par Maxime Cervulle, trad. de Ch. Jaquet, Paris, Éditions Amsterdam.
- HARVEY, D. (2010), *Géographie et capital*, Paris, Syllepse.
- JOUNIN, N. (2008), *Chantier interdit au public. Enquête parmi les travailleurs du bâtiment*, Paris, La Découverte.
- LAUTIER, B. (2006), «Mondialisation, travail et genre: une dialectique qui s'épuise», *Cahiers du Genre*, 2006/1, núm.40, pp. 39-65.
- LEYRIS, J.-Ch. y PIGAGLIO, P. (2017), «Mémoire de terre, mémoire d'usine» (film documentaire), La Fabrique.
- FRIEDMANN, G. y NAVILLE, P. (1962), *Traité de Sociologie du travail*, A Colan, Paris.
- POIRET, Ch. (2011), «Les processus d'ethnisation et de raci(al)isation dans la France contemporaine: Africains, "Ultramarins et Noirs"», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 21 n. 1
- REHANY, N. (2010), «Classes populaires et capital d'autochtonie», *Regards Sociologiques* 40, pp. 9-26.
- RETIÈRE, J.-N. (1994), *Identités ouvrières. Histoire sociale d'un fief ouvrier en Bretagne, 1909-1990*, Paris, L'Harmattan.
- SCHWARTZ, O. (2012), *Le monde privé des ouvriers*, Paris, PUF.
- SHAIKEN, H., *Le travail à l'envers*, Paris, Flammarion, 1992.
- URREA-GIRALDO, F., VIÁFARA, C. y VIVEROS, M. (2014), «From Whitened Miscegenation to Tri-Ethnic Multiculturalism. Race and Ethnicity in Colombia», en Edward Telles (editor and academic direction). *Pigmentocracies. Ethnicity, Race and Color in Latin America*. The University of North Carolina Press, Chapel Hill, pp. 81-125
- VERRET, M. (1988), *La culture ouvrière*, Saint Sébastien, Société Crocus.
- WEBER, F. (1989), *Le travail à côté. Etude d'ethnographie ouvrière*, Paris, EMESS e INRA.
- WILLIS, P. (2011), *L'École des ouvriers*, Paris, Agone [ed. cast.: *Aprendiendo a trabajar. Cómo los chicos de la clase obrera consiguen trabajos de clase obrera*, Madrid, Akal, 1988].